



Bruxelles, 7.2.2018  
COM(2018) 63 final

ANNEX

## **ALLEGATO**

**della**

**proposta di decisione del Consiglio**

**relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nella  
26a sessione del comitato di revisione dell'OTIF per quanto riguarda talune modifiche  
della convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) e delle sue  
appendici**

## **ALLEGATO**

### **1. INTRODUZIONE**

Il segretariato generale dell'OTIF ha convocato la 26<sup>a</sup> sessione del comitato di revisione della COTIF99 a Berna, in Svizzera, dal 27 febbraio al 1° marzo 2018. I documenti relativi ai punti dell'ordine del giorno sono disponibili sul sito dell'OTIF al seguente link: [http://otif.org/en/?page\\_id=126](http://otif.org/en/?page_id=126)

### **2. OSSERVAZIONI SUI PUNTI DELL'ORDINE DEL GIORNO**

#### **Punto 1 dell'ordine del giorno - Apertura della riunione e determinazione del quorum**

*Documenti:* nessuno

*Competenza:* Unione (gestione concorrente)

*Esercizio dei diritti di voto:* n/d

*Posizione - Nessuna*

#### **Punto 2 dell'ordine del giorno - Elezione del presidente e del vicepresidente**

*Documenti:* nessuno

*Competenza:* Unione (gestione concorrente)

*Esercizio dei diritti di voto:* Stati membri

*Posizione - Nessuna*

#### **Punto 3 dell'ordine del giorno - Adozione dell'ordine del giorno**

*Documenti:* LAW-17125-CR 26/3.1

*Competenza:* Unione (concorrente ed esclusiva)

*Esercizio dei diritti di voto:* Unione

*Posizione - Esprimersi a favore dell'adozione del progetto di ordine del giorno*

#### **Punto 4 dell'ordine del giorno - Modifica del regolamento interno**

*Documenti:* LAW-17125-CR 26/4

*Competenza:* Unione (concorrente ed esclusiva)

*Esercizio dei diritti di voto:* Unione

*Posizione - Esprimersi a favore di tutti i proposti progetti di modifica del regolamento interno del comitato di revisione dell'OTIF.*

L'attuale versione del regolamento interno del comitato di revisione è antecedente all'adesione dell'Unione alla COTIF: alcune disposizioni sono pertanto divenute obsolete e necessitano di essere aggiornate. In particolare, devono essere modificate le disposizioni in merito ai diritti di voto dell'Unione e alla determinazione del quorum (articoli 4, 20 e 21) al fine di conformarle all'articolo 38 della COTIF e all'accordo UE-OTIF.

## **Punto 5 dell'ordine del giorno - Revisione parziale della convenzione di base: modifica della procedura di revisione della COTIF**

*Documenti:* LAW-17126-CR 26/5

*Competenza:* Unione (gestione concorrente)

*Esercizio dei diritti di voto:* Unione

*Posizione* - Esprimersi a favore dell'adozione della proposta revisione dell'articolo 34 della convenzione per stabilire un periodo di tempo determinato (36 mesi) per l'entrata in vigore delle modifiche delle appendici adottate dall'assemblea generale, compresa la clausola di flessibilità per prorogare tale termine caso per caso, se così deciso dall'assemblea generale alla maggioranza prevista dall'articolo 14, paragrafo 6, della COTIF.

La proposta è intesa a migliorare e ad agevolare la procedura di revisione della COTIF al fine di modificare in maniera coerente e rapida la convenzione e le sue appendici, nonché di prevenire gli effetti negativi delle attuali lungaggini della procedura di revisione, compreso il rischio di una discrepanza interna tra le modifiche adottate dal comitato di revisione e quelle adottate dall'assemblea generale, nonché di una discrepanza esterna, in particolare con il diritto dell'Unione. La raccomandazione del segretariato dell'OTIF rifletteva l'opinione prevalente in seno al pertinente gruppo di lavoro che ha affrontato tale questione; è stato stabilito che i membri dell'OTIF dovrebbero essere in grado di trasporre le modifiche adottate, anche attraverso le procedure parlamentari, entro tre anni. La proposta appare necessaria per promuovere l'efficiente funzionamento e sviluppo dell'OTIF.

## **Punto 6 dell'ordine del giorno — Revisione parziale delle RU CIM — Relazione del segretario generale**

*Documenti:* LAW-17126-CR 26/6

*Competenza:* Unione (esclusiva)

*Esercizio dei diritti di voto:* Unione (in caso di votazione)

*Posizione* - Prendere atto della relazione del segretario generale, fornire alcune informazioni sulle pertinenti attività e sugli sviluppi in corso, incoraggiare ulteriori approfondimenti sulla valutazione delle interfacce tra normative in materia doganale e di trasporto ferroviario, appoggiare la creazione di un gruppo di lavoro di esperti giuridici o l'adozione di iniziative di coordinamento alternative in seno agli organi dell'OTIF esistenti, in merito alle questioni doganali e alla digitalizzazione dei documenti di trasporto di merci.

## **Punto 7 dell'ordine del giorno - Revisione parziale delle regole uniformi CUI**

*Documenti:* LAW-17128-CR 26/7.1; LAW-17129-CR 26/7.2

*Competenza:* Unione (gestione concorrente)

*Esercizio dei diritti di voto:* Unione

*Posizione* - Esprimersi a favore delle proposte di modifica dell'articolo 1, paragrafi 1 e 2, dell'articolo 3 [nuova lettera aa) e modifiche delle lettere b), c) e g)], dell'articolo 5, paragrafo 1, dell'articolo 5 *bis*, paragrafi 1 e 2, dell'articolo 7, paragrafo 2, dell'articolo 8, paragrafi 1 e 2, dell'articolo 9, paragrafo 1, e dell'articolo 10, paragrafo 3, delle RU CUI, e chiedere al segretario generale dell'OTIF di presentare tutte le modifiche delle RU CUI all'assemblea generale per decisione.

La principale modifica di rilievo mira a chiarire l'ambito di applicazione delle RU CUI introducendo nell'articolo 3 la definizione di "*traffico ferroviario internazionale*" con cui si intende "*il traffico che comporta l'utilizzo di una linea ferroviaria internazionale o di più linee ferroviarie nazionali successive situate in almeno due Stati e coordinate dai gestori dell'infrastruttura interessati*", modificando di conseguenza l'articolo 1 (Ambito di applicazione) e mantenendo nel contempo il nesso con le regole uniformi CIV e CIM.

L'obiettivo è quello di garantire che le RU CUI siano applicate in modo più sistematico per lo scopo perseguito, ovvero nel traffico ferroviario internazionale. Il progetto di modifica proposto al comitato di revisione corrisponde al testo di compromesso definito dal gruppo di lavoro ad hoc in seno all'OTIF, che si è riunito in quattro occasioni: il 10 dicembre 2014, l'8 luglio 2015, il 24 novembre 2015 e il 31 maggio 2016. La Commissione ha contribuito al conseguimento dei risultati ottenuti che, conformemente all'ambito di applicazione e agli obiettivi della COTIF, ossia i trasporti internazionali, confermano l'applicazione delle RU CUI nel traffico ferroviario internazionale, come spiegato nella nuova definizione.

La Commissione ritiene che i progetti di modifica degli articoli 1 e 3, quali proposti dal segretariato dell'OTIF, siano coerenti con le definizioni e le disposizioni dell'acquis dell'Unione per quanto riguarda la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura [ad esempio gli articoli 40, 43 e 46 della direttiva 2002/34/CE (rifusione)].

Per quanto riguarda il progetto, proposto dal segretariato dell'OTIF, di modifica dell'articolo 8 (Responsabilità del gestore) si tratta essenzialmente di una modifica di natura redazionale che non influisce sulla portata o sulla sostanza della disposizione. I proposti progetti di modifica dell'articolo 9 nonché degli articoli 3, 5, 5 *bis*, 7 e 10 sono puramente redazionali.

## **Punto 8 dell'ordine del giorno - Nuova appendice H riguardante l'esercizio sicuro dei treni nel traffico internazionale**

*Documenti:* LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17131-CR26/8.1; LAW-17132-CR 26/8.2

*Competenza:* Unione (esclusiva)

*Esercizio dei diritti di voto:* Unione

*Posizione -*

Esprimersi a favore (LAW-17131-CR26/8.1) dell'inclusione di una nuova appendice H riguardante l'esercizio sicuro dei treni nel traffico internazionale nella COTIF, da sottomettere alla decisione dell'assemblea generale, fatto salvo quanto segue (soppressione = testo barrato; aggiunta = testo sottolineato, se del caso).

- All'articolo 2, lettera b): sostituire "*autorità di certificazione*" con "*autorità di certificazione di sicurezza*". La sostituzione dovrebbe essere apportata in tutto il testo. In tedesco: "*Sicherheitsbescheinigungsbehörde*" anziché "*Zertifizierungsbehörde*". In francese: "*autorité de certification de sécurité*" anziché "*autorité de certification*".
- All'articolo 4, paragrafo 1: aggiungere la frase "*L'autorità di certificazione di sicurezza e l'autorità di vigilanza di cui all'articolo 6, paragrafo 1, possono essere due entità distinte oppure possono far parte della stessa organizzazione.*"
- All'articolo 6, paragrafo 1: aggiungere la frase "*L'autorità di vigilanza e l'autorità di certificazione di sicurezza di cui all'articolo 4, paragrafo 1, possono essere due entità distinte oppure possono far parte della stessa organizzazione.*"

- All'articolo 8, paragrafo 3, lettera b): modificare il testo nel modo seguente: "Procedure e un metodo comune di sicurezza relativo ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza che devono essere applicati dalle autorità di certificazione in sede di rilascio dei certificati di sicurezza, compresi i necessari collegamenti con il metodo comune di sicurezza sulla valutazione dei rischi e con altre normative pertinenti."

Aggiunta di un riferimento alle "procedure": tali procedure sono state incluse nel metodo comune di sicurezza dell'UE relativo ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza e sono state ora integrate nel progetto della Commissione di un "regolamento di esecuzione che stabilisce le modalità pratiche per il rilascio dei certificati di sicurezza unici". Se intende mantenere lo stesso livello di armonizzazione inizialmente previsto, l'OTIF dovrebbe pertanto includere le relative procedure in aggiunta al metodo comune di sicurezza relativo ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza. Tale miglioramento è raccomandato ma non è necessario per il voto favorevole.

Relazione con il metodo comune di sicurezza per la valutazione dei rischi (CSM RA) e altre normative pertinenti: il progetto di regolamento delegato della Commissione che stabilisce metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza richiede l'applicazione del CSM RA e di altre normative (in particolare, ma non esclusivamente, "Esercizio e gestione del traffico - Specifica tecnica di interoperabilità") al fine di garantire che le disposizioni operative dell'organizzazione "siano conformi ai requisiti di sicurezza delle specifiche tecniche di interoperabilità applicabili, alle norme nazionali pertinenti e a eventuali altre prescrizioni pertinenti". Il miglioramento dell'articolo 8, paragrafo 3, lettera b), dovrebbe pertanto essere sostenuto con forza.

- All'articolo 8, paragrafo 3, lettera c): modificare il testo come segue: "Un metodo comune di sicurezza per il monitoraggio che deve essere applicato dalle imprese ferroviarie e, se del caso, dai gestori dell'infrastruttura e dai soggetti responsabili della manutenzione".

Tale proposta è coerente con l'articolo 7, paragrafo 4, dell'appendice H, che prevede che sia le imprese ferroviarie sia i gestori dell'infrastruttura "istituiscano il loro sistema di gestione della sicurezza e ne monitorino la corretta applicazione". L'applicazione del metodo comune di sicurezza per il monitoraggio è obbligatoria per i gestori dell'infrastruttura nell'UE e sarebbe utile al di fuori dei confini dell'Unione. L'applicazione del metodo comune di sicurezza per il monitoraggio sarà obbligatoria per i soggetti responsabili della manutenzione. L'applicazione obbligatoria del metodo comune di sicurezza da parte dei gestori dell'infrastruttura è raccomandata ma non è necessaria per il voto favorevole. L'applicazione obbligatoria del metodo comune di sicurezza da parte dei soggetti responsabili della manutenzione è una prescrizione e dovrebbe essere inserita nel testo.

- All'articolo 2, lettera f), miglioramento redazionale, allineamento con la terminologia dell'Unione (versione tedesca): "„Eisenbahnsystem“ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus ~~Linien~~ Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals".
- All'articolo 7, paragrafo 4, miglioramento redazionale (versione tedesca): "Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ~~ihre~~in Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und

*dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren."*

Convenire di chiedere al segretario generale di modificare la relazione esplicativa a sostegno della nuova appendice H e di presentarla per approvazione all'assemblea generale.

Esprimersi a favore (LAW-17131-CR26/8.2), ai fini dell'inclusione della nuova appendice H nella COTIF, delle modifiche degli articoli 2, 6, 20, 33 e 35 della COTIF, e convenire di incaricare il segretario generale di presentarle all'assemblea generale per decisione.

Il progetto di nuova appendice H stabilisce le disposizioni per disciplinare l'esercizio sicuro dei treni nel traffico internazionale con l'obiettivo di armonizzare la COTIF con l'acquis dell'Unione e sostenere l'interoperabilità al di là dei confini dell'Unione europea. Il testo proposto è in linea con le disposizioni della nuova direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza e della relativa legislazione secondaria, fatta eccezione per alcune questioni di modesta importanza che dovrebbero essere affrontate conformemente alle proposte di cui sopra. Come indicato, è altresì necessario modificare talune disposizioni della COTIF ai fini dell'inclusione della nuova appendice H.

## **Punto 9 dell'ordine del giorno - Revisione parziale delle regole uniformi ATMF**

*Documenti:* LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17133-CR26/9; LAW-17134-CR26/09-10

*Competenza:* Unione (esclusiva)

*Esercizio dei diritti di voto:* Unione

*Posizione* - Esprimersi a favore della revisione parziale delle RU ATMF come proposto dal segretariato dell'OTIF, fatto salvo quanto segue (soppressione = testo barrato; aggiunta = testo sottolineato, se del caso).

All'articolo 7, paragrafo 1 *bis*, modificare il testo come segue: "*I veicoli sono conformi alle prescrizioni tecniche uniformi applicabili al momento della richiesta di ammissione, ammodernamento o rinnovo, conformemente alle presenti regole uniformi e tenendo conto della strategia di migrazione per l'applicazione delle prescrizioni tecniche uniformi di cui all'articolo 8, paragrafo 2, lettera a), e paragrafo 4, lettera f), dell'APTU e delle possibilità di deroga di cui all'articolo 7 bis dell'ATMF; tale conformità è costantemente garantita nel periodo in cui ciascun veicolo è in uso.*

- *Il CTE valuta la necessità di elaborare un allegato di tali regole uniformi, comprese le disposizioni intese a consentire ai richiedenti di ottenere una maggiore certezza del diritto riguardo alle prescrizioni da applicare, già prima che essi presentino domanda di ammissione, ammodernamento o rinnovo di veicoli.*
- All'articolo 2, lettera w), modificare la definizione e l'uso del termine "veicoli" in maniera coerente in tutto il testo (per tutte le lingue). La definizione dovrebbe essere la seguente: "veicolo": *veicolo ferroviario idoneo a circolare con le proprie ruote sulle linee ferroviarie, con o senza trazione.*" Il termine "veicolo(i)" dovrebbe essere utilizzato in tutto il testo in sostituzione del termine "veicolo ferroviario" che figura in alcuni casi.
- All'articolo 5, apportare un miglioramento redazionale (versione tedesca): sostituire "Notifikation" con "Notifizierung" nelle frasi "Jeder Vertragsstaat hat durch

*Notifikation*~~Notifizierung~~ [...]." e "Die *Notifikation*~~Notifizierungen~~ können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden."

- All'articolo 10, apportare un miglioramento redazionale (versione tedesca): sostituire "Verzeichnis" con "Dossier" nelle frasi "Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~Dossier zu übersenden." e "Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnis~~Dossiers durch den Antragsteller zu treffen".
- All'articolo 13, paragrafo 1, lettera a), apportare un miglioramento redazionale (versioni inglese e tedesca): sostituire CTE con il nome per esteso del comitato nelle frasi "comply with the specifications adopted by the ~~CTE~~Committee of Technical Experts;" e "mit den vom ~~CTE~~Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;".
- Aggiungere il seguente articolo 14: "Articolo 14 — Allegati e raccomandazioni
  1. Il comitato di esperti tecnici decide se adottare un allegato o una disposizione di modifica di un allegato secondo la procedura di cui all'articolo 16, all'articolo 20 e all'articolo 33, paragrafo 6, della convenzione. La decisione entra in vigore a norma dell'articolo 35, paragrafi 3 e 4, della convenzione.
  2. La domanda di adozione di un allegato o di una disposizione di modifica di un allegato può essere presentata da: a) ogni Stato contraente; b) qualsiasi organizzazione regionale quale definita all'articolo 2, lettera x), dell'ATMF; c) qualsiasi associazione internazionale rappresentativa per i cui membri l'esistenza dell'allegato è indispensabile per ragioni di sicurezza e di economia nell'esercizio delle loro attività.
  3. La preparazione di allegati è di competenza del comitato di esperti tecnici assistito da opportuni gruppi di lavoro e dal segretario generale sulla base delle domande presentate conformemente al paragrafo 2.
  4. Il comitato di esperti tecnici può raccomandare metodi e pratiche in merito all'ammissione tecnica di materiale ferroviario utilizzato nel traffico internazionale."

Le disposizioni delle RU ATMF sono compatibili con le disposizioni della direttiva 2008/57/CE relativa all'interoperabilità e in parte con la direttiva 2009/49/CE sulla sicurezza. Con l'adozione del quarto pacchetto ferroviario, l'Unione ha modificato numerose disposizioni di tale acquis. Sulla base di un'analisi da parte della Commissione, il segretariato dell'OTIF e il pertinente gruppo di lavoro hanno predisposto le modifiche riguardanti gli articoli 2, 3 *bis*, 5, 6, 7, 10, 10 *ter*, 11 e 13 delle RU ATMF. Tali modifiche sono necessarie per armonizzare alcuni termini con le nuove disposizioni dell'UE e per prendere in considerazione alcune modifiche procedurali nell'UE, in particolare il fatto che l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie sarà competente per il rilascio delle autorizzazioni dei veicoli. Le modifiche proposte non hanno incidenza sul concetto di base dell'ATMF.

## **Punto 10 dell'ordine del giorno - Revisione parziale delle regole uniformi APTU**

*Documenti:* LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17135-CR26/10; LAW-17134-CR26/09-10

*Competenza:* Unione (esclusiva)

*Esercizio dei diritti di voto:* Unione

*Posizione* - Esprimersi a favore dell'adozione delle modifiche dell'appendice F, articolo 8, della COTIF e dell'approvazione delle modifiche della pertinente relazione esplicativa.

Le disposizioni delle RU ATMF sono compatibili con quelle della direttiva 2008/57/CE relativa all'interoperabilità, in particolare le disposizioni in merito al contenuto delle prescrizioni tecniche uniformi e alla loro equivalenza con le specifiche tecniche di interoperabilità (STI) dell'Unione europea. Con l'adozione del quarto pacchetto ferroviario e in particolare con la rifusione della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità, l'Unione ha modificato diverse disposizioni di tale acquis. Sulla base di un'analisi della Commissione, il segretariato dell'OTIF e il pertinente gruppo di lavoro hanno predisposto modifiche delle RU APTU al fine di garantire una costante armonizzazione con il diritto dell'Unione. Le modifiche riguardano l'articolo 8 delle RU APTU e consistono nell'aggiunta di due sezioni al contenuto delle prescrizioni tecniche uniformi equivalenti alle STI dell'UE. Tali modifiche sono necessarie per garantire che sia salvaguardata l'equivalenza del contenuto delle future STI dell'Unione europea e delle prescrizioni tecniche uniformi della COTIF. Le modifiche proposte non hanno incidenza sul concetto di base dell'APTU.

### **Punto 11 dell'ordine del giorno — Discussione generale sulla necessità di armonizzare le condizioni di accesso**

*Documenti:* LAW-17130-CR26/11

*Competenza:* Unione (gestione concorrente)

*Esercizio dei diritti di voto:* n/d

*Posizione* - Nessuna

### **Punto 12 dell'ordine del giorno - Varie ed eventuali**

*Documenti:* LAW-17130-CR26/12

*Competenza:* Unione (gestione concorrente)

*Esercizio dei diritti di voto:* Stati membri

*Posizione* - Non opporsi alla costituzione di un gruppo di lavoro di esperti giuridici incaricato di assistere e agevolare il funzionamento degli attuali organi dell'OTIF in campo giuridico e di garantire l'efficace gestione della convenzione.

### **Punto 13 dell'ordine del giorno - Revisione parziale delle regole uniformi CUV**

*Documenti:* LAW-17144-CR 26/13 (proposta trasmessa dalla Svizzera)

*Competenza:* Unione (gestione concorrente)

*Esercizio dei diritti di voto:* Unione

*Posizione* - Opporsi alla proposta di prendere in considerazione la modifica dell'articolo 7 delle RU CUV presentata dalla Svizzera.

L'articolo 7, paragrafo 1, delle RU CUV riguarda la responsabilità del detentore e dell'utente del veicolo (imprese ferroviarie) in caso di danni causati dal veicolo e dovuti a un difetto di questo. Il progetto di modifica proposto aggiunge un nuovo criterio per comprovare la responsabilità del detentore del veicolo per i danni causati da un difetto del veicolo. Ai sensi dell'attuale articolo 7 delle RU CUV, se applicato dalle parti contraenti, l'intestatario del veicolo è responsabile solo se è dimostrato che i danni causati dal veicolo derivano da un guasto di cui egli è responsabile. La modifica proposta sembra aggiungere un secondo



criterio in base al quale l'intestatario deve dimostrare che non è responsabile del difetto all'origine del danno.

Il paragrafo 2 dell'attuale articolo 7 del CUV precisa che "*le parti del contratto possono concordare disposizioni di deroga al paragrafo 1*". Su tale base, le negoziazioni tra le imprese del settore fra il 2013 e il 2016 hanno portato a un accordo approvato da 600 imprese ferroviarie che ha consentito di chiarire meglio le responsabilità dei proprietari dei carri grazie alle modifiche necessarie apportate al Contratto generale di utilizzazione dei carri (GCU). L'accordo concluso ha inserito nel GCU un nuovo articolo 27 relativo al principio della responsabilità in caso di danni causati da un carro, in modo da conseguire un miglior equilibrio e di fare maggiore chiarezza per l'intero settore in caso di danni causati da un carro. Tale articolo introduce il concetto di "*presunzione di colpevolezza*" che consente di ritenere il detentore responsabile di un guasto del veicolo causato da una violazione del suo obbligo di manutenzione. Tale modifica è applicabile dal 1° gennaio 2017. Attualmente, la maggior parte dei detentori e delle imprese ferroviarie che operano nell'Unione applica il GCU. La proposta svizzera pertanto non è necessaria poiché gli accordi stipulati dalle imprese del settore sono sufficienti per definire chiaramente le responsabilità del detentore e delle imprese ferroviarie in caso di danni causati da un veicolo nell'ambito di un contratto di vendita. Non vi sono indicazioni che tale accordo non riesca a trovare un giusto equilibrio tra gli interessi delle rispettive parti. La proposta non adduce pertanto una motivazione solida e una giustificazione sufficiente per le modifiche proposte.