

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-01581 Mariani: Necessità di un potenziamento e di un generale miglioramento dei servizi di trasporto pubblico locale, anche ferroviario	110
<i>ALLEGATO (Testo della risposta)</i>	121

RISOLUZIONI:

7-00202 Nicola Bianchi: Revoca del Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Cagliari (<i>Discussione e rinvio</i>)	111
---	-----

SEDE CONSULTIVA:

Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2013 – secondo semestre. C. 1836 Governo (Relazione alla XIV Commissione).	
Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2013-bis. C. 1864 Governo (Relazione alla XIV Commissione) (<i>Esame congiunto e rinvio</i>)	113

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2011/82/UE intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale. Atto n. 52 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	116
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	120

INTERROGAZIONI

Giovedì 9 gennaio 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META, indi del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Erasmo D'Angelis.

La seduta comincia alle 14.15.

5-01581 Mariani: Necessità di un potenziamento e di un generale miglioramento dei servizi di trasporto pubblico locale, anche ferroviario.

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS, dopo aver premesso che presso il Mini-

stero sono in corso le attività di un tavolo tecnico finalizzato tra l'altro a raggiungere gli obiettivi di miglioramento del servizio pubblico di trasporto ferroviario, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato*).

Raffaella MARIANI (PD), replicando, osserva che l'interrogazione, pur contenendo riferimenti ad una precisa situazione territoriale, quale è quella della tratta ferroviaria Pisa-Lucca-Aulla, evidenzia il problema dello scadimento del servizio pubblico di trasporto ferroviario che si manifesta su tutto il territorio nazio-

nale, creando situazioni di grave disagio per i pendolari che ricorrono a tale servizio. L'interrogazione di cui è firmataria è pertanto finalizzata a sollecitare il Ministero a confrontarsi direttamente da un lato con le Regioni e dall'altro con Trenitalia per pervenire in tempi rapidi a un miglioramento della qualità del servizio, per il quale ricorda che lo Stato e le Regioni corrispondono a Trenitalia ingenti somme di denaro. Osserva che non può ritenersi condivisibile l'atteggiamento di Ferrovie dello Stato italiane, che tendono a far ricadere sulle Regioni tutta la responsabilità dei disagi e disservizi, anche gravi, che troppo frequentemente si presentano nel trasporto ferroviario a livello regionale e locale. Ciò produce inevitabilmente comprensibili reazioni di rabbia e di forte protesta da parte degli utenti, che spesso si trovano a dover sopportare cattive condizioni dei vagoni, ritardi, soppressioni di corse che non sono in alcun modo giustificabili. Per questo ritiene che sia compito del Governo garantire una effettiva corrispondenza tra la qualità dei servizi del trasporto pubblico ferroviario e le risorse pubbliche che ad essi sono destinate. Osserva altresì che il contributo statale non permette alle Regioni di effettuare investimenti. In conclusione auspica che, anche per effetto della presente interrogazione, il Governo, in collaborazione con il Parlamento e con le Regioni, porti avanti un percorso che permetta effettivamente di ottenere un adeguato livello dei servizi di trasporto pubblico ferroviario, in modo da rispondere alle aspettative di un'utenza sempre più vasta che vorrebbe utilizzare tale modalità di trasporto.

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

La seduta termina alle 14.30.

RISOLUZIONI

Giovedì 9 gennaio 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. —

Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 14.30.

7-00202 Nicola Bianchi: Revoca del Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Cagliari.

(Discussione e rinvio).

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

Così rimane stabilito.

Nicola BIANCHI (M5S) illustra la risoluzione di cui è primo firmatario. Ricorda che, secondo quanto si è appreso da organi di stampa, il Ministro Lupi è stato indagato per abuso d'ufficio in relazione alla nomina del dottor Massidda a commissario straordinario dell'Autorità portuale di Cagliari. Ribadisce l'evidente assenza dei requisiti di competenza necessari da parte del soggetto nominato, come è stato affermato in modo perentorio nella sentenza del Consiglio di Stato del 26 settembre 2013. ritiene altresì che non possa essere in alcun modo condivisa una motivazione della nomina che faccia riferimento ad esigenze di continuità nella guida dell'Autorità portuale, dal momento che l'assenza dei requisiti per la nomina a presidente di tale Autorità non può sicuramente trasformarsi in ragione per nominare la medesima persona commissario straordinario. La nomina non è difendibile neppure richiamando le indicazioni degli enti locali, anch'esse spiegabili sulla base dell'attività politica svolta dal soggetto interessato. In conclusione, tenuto conto della rilevanza di un incarico di vertice in un'Autorità portuale come quella di Cagliari, ritiene assolutamente inaccettabile la decisione di nominare come commissario straordinario una persona la cui nomina a presidente è stata annullata dal Consiglio di Stato per assenza dei requisiti previsti per legge e ribadisce con forza

l'invito al Ministro a revocare immediatamente l'atto con cui la nomina a commissario è stata effettuata.

Roberta OLIARO (SCpI) condivide interamente i contenuti della risoluzione, che richiede di sottoscrivere a nome proprio e degli altri membri del Gruppo. Osserva che la nomina in questione non potrebbe ritenersi sanata neppure se diventasse legge la proposta presentata al Senato di prevedere tra le competenze richieste anche esperienze politiche istituzionali. Ritiene infatti che in ogni caso un presidente o un commissario straordinario di un'Autorità portuale debba avere competenza ed esperienza nel settore specifico del trasporto marittimo e delle attività dei porti. La nomina in questione rappresenta pertanto una forzatura, che rischia di apparire perfino ridicola, in considerazione del fatto che il soggetto interessato è stato dichiarato privo dei requisiti necessari per svolgere l'incarico di presidente con una sentenza del Consiglio di Stato.

Giovanna SANNA (PD) segnala che i membri del proprio gruppo eletti in rappresentanza della Regione Sardegna hanno presentato un'interrogazione sulla nomina in oggetto. Ritiene infatti evidente l'assenza di legittimità di un atto con cui si prepone all'Autorità portuale di Cagliari, in veste di commissario straordinario, la medesima persona la cui nomina a presidente dell'Autorità portuale era stata annullato dal Consiglio di Stato per assenza dei requisiti previsti dalla legge. Per questo richiede di sottoscrivere la risoluzione, che condivide pienamente, e si associa alla richiesta al Ministro Lupi di revocare, in sede di autotutela, la nomina del dottor Massidda a commissario straordinario dell'Autorità portuale di Cagliari.

Stefano QUARANTA (SEL) dichiara il proprio pieno appoggio alla risoluzione, che richiede di sottoscrivere. Giudica ridicola e irrispettosa la nomina a commissario straordinario dell'Autorità portuale di Cagliari della medesima persona che il Consiglio di Stato aveva giudicato

priva dei requisiti per svolgere l'incarico di presidente della stessa Autorità portuale. Esprime pertanto lo sconcerto di fronte a una simile decisione del Ministro e auspica che quanto prima vi si ponga rimedio, revocando l'atto di nomina.

Diego DE LORENZIS (M5S) chiede di aggiungere alla risoluzione le sottoscrizioni di tutti i membri della Commissione appartenenti al proprio Gruppo. Ritiene che si tratti di una nomina scandalosa, non giustificabile sulla base di nessuna motivazione. Osserva altresì che il commissario straordinario può avere responsabilità perfino maggiori rispetto a quelle del presidente dell'Autorità portuale. Ciò rende ancor più ingiustificabile la nomina in questione.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA osserva che si tratta di una risoluzione molto delicata. Segnala altresì che alcuni aspetti evidenziati nel corso della discussione richiedono uno specifico approfondimento. In particolare osserva che, per quanto gli risulta, il commissario straordinario ha poteri ridotti rispetto al presidente dell'Autorità portuale. Per queste ragioni chiede che la discussione della risoluzione sia rinviata ad una successiva seduta.

Michele Pompeo META, *presidente*, fa presente che, come risulta dalla discussione che si è svolta, nella Commissione è emersa una determinazione unitaria riguardo alla risoluzione in oggetto. Per questo, nell'aderire alla richiesta del rappresentante del Governo, ritiene che il seguito della discussione non possa essere differito oltre le giornate di martedì o mercoledì della prossima settimana. Rinvia quindi il seguito della discussione ad una successiva seduta.

La seduta termina alle 15.

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 9 gennaio 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 15.

Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2013 – secondo semestre.

C. 1836 Governo.

(Relazione alla XIV Commissione).

Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2013-bis.

C. 1864 Governo.

(Relazione alla XIV Commissione).

(Esame congiunto e rinvio).

La Commissione inizia l'esame congiunto dei provvedimenti in oggetto.

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

Così rimane stabilito.

Matteo MAURI (PD), *relatore*, esprime rammarico per l'assenza del rappresentante del Governo, che, dopo aver seguito la discussione sul precedente punto all'ordine del giorno, si è allontanato dall'Aula. Passando all'illustrazione dei provvedimenti in oggetto, rileva che la Commissione è chiamata a esaminare in sede consultiva il disegno di legge di delegazione europea II semestre e il disegno di legge europea 2013-bis.

Osserva che il Governo ha inteso sfruttare una possibilità prevista dalla nuova normativa chiamata a disciplinare la partecipazione dell'Italia all'Unione europea (legge n. 234 del 2012). Questa infatti, oltre ad aver suddiviso i contenuti della precedente legge comunitaria nella legge di delegazione europea (recante le deleghe per il recepimento delle direttive) e in legge europea (recante le altre misure di adeguamento al diritto dell'Unione europea), ha anche previsto che i relativi disegni di legge possano essere presentati non solo ad inizio anno (entro il 28 febbraio) ma anche a metà anno (entro il

31 luglio) per fare fronte alle ulteriori esigenze nel frattempo intervenute. Così è avvenuto quest'anno: il disegno di legge di delegazione europea e il disegno di legge europea presentati a inizio anno sono stati approvati in via definitiva prima della sospensione estiva dei lavori (leggi n. 96 e 97 del 2013); successivamente il governo ha presentato il disegno di legge di delegazione europea – II semestre e il disegno di legge europea 2013-bis.

Si tratta di un'iniziativa che merita apprezzamento, perché finalizzata a garantire un più celere adeguamento dell'ordinamento interno al diritto dell'Unione europea.

Per quanto concerne i profili di interesse della IX Commissione Trasporti, segnala due direttive presenti negli allegati al disegno di legge di delegazione europea II semestre. Si tratta della direttiva 2012/35/UE, che modifica la precedente direttiva 2008/106/CE in materia di requisiti minimi di formazione per la gente di mare, presente nell'allegato A (non è quindi previsto il parere parlamentare sullo schema di decreto legislativo di attuazione), e della direttiva 2013/38/UE, recante modifiche alla direttiva 2009/16/CE che disciplina i controlli effettuabili sulle navi da parte dello Stato di approdo, presente nell'allegato B (è quindi previsto il parere parlamentare).

Con riferimento alla direttiva 2012/35/UE ricorda che la formazione e la certificazione della gente di mare sono disciplinate dalla Convenzione IMO (Organizzazione marittima internazionale) sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia del 1978, entrata in vigore nel 1984 e modificata in misura rilevante nel 1995. Poiché tutti gli Stati membri dell'Unione europea sono parti della convenzione, la convenzione stessa è stata integrata nel diritto dell'Unione europea a partire dal 1994. Importanti modifiche alla convenzione sono state introdotte nel 2010 nella Conferenza di Manila (« emendamenti di Manila »), in particolare per quanto riguarda la prevenzione delle frodi sui certificati, il settore delle norme me-

diche, la formazione sulla protezione (*security*), la pirateria e le rapine a mano armata, la formazione sugli aspetti tecnologici e l'introduzione di alcuni requisiti per i marittimi abilitati e di nuove figure professionali.

Rileva che la direttiva 2012/35/UE prevede pertanto a modificare alcune disposizioni della direttiva 2008/106/CE per recepire gli emendamenti di Manila. La direttiva interviene principalmente modificando alcune norme sui certificati di competenza della gente di mare, perseguendo la finalità di un'adeguata formazione a livello teorico e pratico al fine di garantire che il personale in questione sia qualificato per soddisfare le norme in materia di protezione e sicurezza e sia in grado di affrontare rischi e emergenze. Nei confronti della gente di mare che abbia iniziato un servizio di navigazione, un programma di istruzione e formazione o un corso di formazione riconosciuti prima del 1° luglio 2013, gli Stati membri possono continuare a rilasciare, riconoscere e convalidare, fino al 1° gennaio 2017, certificati di competenza conformemente ai requisiti della direttiva come prima del 3 gennaio 2013. Inoltre vengono previste modifiche al fine di prevenire l'affaticamento del personale. In particolare, si conferma la previsione che le ore di riposo possano essere suddivise in non più di due periodi, uno dei quali della durata di almeno sei ore e si introduce la nuova previsione che gli intervalli tra periodi di riposo consecutivi non superino quattordici ore. Si introducono poi periodi di riposo degli ufficiali e del personale di guardia e degli addetti alla sicurezza pari ad almeno dieci ore ogni ventiquattro ore e a settantasette ore ogni sette giorni derogabili solo in caso di emergenza o in altre situazioni operative eccezionali o con precisi limiti. Si prevede altresì che gli Stati membri stabiliscano, al fine di prevenire l'abuso di alcol, un limite di tasso alcolemico non superiore allo 0,05 per cento o a 0,25 mg/l di alcol nell'alito, o un quantitativo di alcol che conduca alla stessa concentrazione alcolica, per comandanti, ufficiali e altri marittimi, mentre

svolgono i rispettivi compiti di sicurezza, di protezione e di tutela dell'ambiente marino (articolo 1, punto 14).

Il termine di recepimento è il 4 luglio 2014, fatta eccezione per il recepimento dell'articolo 1, punto 5 (obblighi di informazione alla Commissione europea), per il quale il termine di recepimento è il 4 gennaio 2015.

Osserva che la direttiva 2013/38/UE introduce una serie di modifiche alla precedente direttiva 2009/16 in materia di controlli sulle navi da parte dello Stato di approdo. La direttiva 2013/38 è entrata in vigore il 20 agosto 2013, giorno dell'entrata in vigore della convenzione sul lavoro marittimo 2006 che ha stabilito le norme per il lavoro marittimo applicabili a tutti i lavoratori marittimi, a prescindere dalla loro nazionalità e dalla bandiera della nave su cui lavorano. La convenzione prevede che ogni nave sia soggetta al controllo di funzionari debitamente autorizzati quando si trovi in un porto di altro Stato o parte contraente.

Rileva che le modifiche introdotte dalla direttiva 2013/38 sono finalizzate a:

citare espressamente la convenzione sul lavoro marittimo fra le convenzioni individuate dalla direttiva, la cui attuazione è verificata dalle autorità degli Stati membri nei loro porti;

prevedere che nell'ispezionare una nave battente bandiera di uno stato che non abbia sottoscritto una delle convenzioni previste dalla direttiva gli Stati membri, dopo aver accertato che la nave e il relativo equipaggio non godano di un trattamento più favorevole, sottopongano la nave ad un'ispezione più dettagliata secondo le procedure istituite dal Memorandum d'intesa di Parigi del 1982;

prevedere che qualora un'ispezione più dettagliata accerti condizioni di vita e di lavoro sulla nave difformi dalle prescrizioni della convenzione sul lavoro marittimo, l'ispettore segnali immediatamente le carenze al comandante della nave, stabilendo anche i termini previsti per la correzione della situazione ed in alcuni casi

segnali le stesse anche alle pertinenti organizzazioni degli armatori e dei marittimi nello Stato membro in cui è effettuata l'ispezione e possa darne notifica ad un rappresentante dello Stato di bandiera e fornire alle competenti autorità del successivo porto di scalo le informazioni pertinenti;

tutelare maggiormente i marittimi che presentino un esposto relativo alla convenzione sul lavoro marittimo, prevedendo che questo possa essere trasmesso all'ispettore del porto in cui la nave ha fatto scalo e che l'ispettore sia tenuto ad adottare le misure necessarie per salvaguardarne la riservatezza;

prevedere che la nave possa essere sottoposta a fermo o che sia interrotto lo svolgimento dell'operazione, anche in caso di condizioni di vita e di lavoro a bordo che rappresentino un evidente pericolo per l'incolumità, la salute o la sicurezza dei marittimi oppure di carenze che costituiscano una grave o ripetuta violazione delle prescrizioni della convenzione sul lavoro marittimo (inclusi i diritti dei marittimi), oltre che nei casi già previsti di pericolo in generale per la sicurezza, la salute o l'ambiente;

attribuire alla Commissione le competenze di esecuzione ai fini dell'applicazione di un metodo per attribuire alle navi il cosiddetto profilo di rischio della nave ed in altri casi;

promuovere il tema del necessario livello di formazione per gli ispettori ai fini della verifica dell'osservanza della convenzione sul lavoro marittimo da parte dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima e degli Stati membri.

Il termine per il recepimento della direttiva è individuato nel 21 novembre 2014.

Per quanto concerne il disegno di legge europea, esso reca interventi sull'ordinamento vigente, finalizzati ad adeguarlo al diritto dell'Unione europea, con partico-

lare riferimento alle situazioni in cui sia stata avviata dalla Commissione europea una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia. Il disegno di legge europea 2013-*bis* è suddiviso in 7 capi. Il primo concerne disposizioni in materia di libera circolazione delle persone e dei servizi; il secondo reca disposizioni in materia tributaria; il terzo disposizioni in materia di lavoro e di politiche sociali; il quarto disposizioni in materia di ambiente; il quinto disposizioni a tutela della concorrenza; il sesto altre disposizioni, riferite in particolare alla protezione del diritto di autore per quanto concerne i disegni e i modelli industriali, la lotta contro i ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali e la responsabilità civile per manifesta violazione del diritto dell'Unione europea; il capo settimo, infine, reca le disposizioni finanziarie, concernenti la copertura finanziaria delle disposizioni onerose e la clausola di assenza di oneri per quanto concerne le restanti disposizioni.

Ivan CATALANO (M5S) segnala l'opportunità di inserire nel disegno di legge di delegazione europea la direttiva 2010/13/UE, che modifica importanti aspetti della disciplina del sistema radiotelevisivo dettata dal decreto legislativo n. 44 del 2010, che ha modificato il testo unico dei servizi di media audiovisivi e radiofonici, successivamente modificato anche dal decreto legislativo n. 120 del 2012. Ritiene che il recepimento di tale direttiva sia assai importante, per cui preannuncia un emendamento del proprio Gruppo in questo senso e auspica che la questione sia inserita anche nella relazione della Commissione sul disegno di legge in oggetto.

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

La seduta termina alle 15.15.

ATTI DEL GOVERNO

Giovedì 9 gennaio 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Erasmo D'Angelis.

La seduta comincia alle 15.15.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2011/82/UE intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale.

Atto n. 52.

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

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

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

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che non è ancora pervenuto il parere del Garante per la protezione dei dati personali sullo schema di decreto legislativo in esame. Segnala che la Commissione non può pronunciarsi definitivamente sul provvedimento prima che la richiesta di parere del Governo sia stata integrata con il richiamato parere del Garante. In considerazione del fatto che il termine per l'espressione del parere è fissato al 13 gennaio, chiede al Sottosegretario che il Governo si impegni a non adottare in via definitiva il decreto legislativo prima che la Commissione si sia pronunciata su di esso. Ricorda in proposito che il termine per l'esercizio della delega è fissato al 4 marzo 2014.

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS dichiara che il Governo si impegna a non adottare in via definitiva il decreto legislativo in oggetto prima che la Commissione abbia espresso il parere di competenza.

Paolo COPPOLA (PD), *relatore*, rileva che la Commissione è chiamata a esaminare lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2011/82/UE in materia di scambio di informazioni tra gli Stati membri dell'Unione europea sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale. La delega per il recepimento della direttiva è contenuta nella legge di delegazione europea 2013 (la direttiva è ricompresa nell'allegato B).

Il termine di recepimento della direttiva è scaduto il 7 novembre 2013. Il termine per l'esercizio della delega scade il 4 marzo 2014.

Rileva che, come già segnalato dal Presidente, la Commissione non può procedere all'espressione del parere prima di aver acquisito le valutazioni del Garante della privacy, che peraltro potrebbero apportare utili elementi di riflessione anche in ordine ad alcuni profili problematici che si accinge ad evidenziare.

Il Titolo I (articoli da 1 a 6) reca le disposizioni per l'accesso e lo scambio di informazioni.

Dopo avere descritto, all'articolo 1 le finalità generali del provvedimento (lo scambio di informazioni tra Italia e Stati membri UE delle informazioni su infrazioni e sanzioni in materia di sicurezza stradale nel caso di infrazioni da parte di veicoli immatricolati in uno Stato diverso da quello in cui l'infrazione è stata commessa), l'articolo 2 definisce l'ambito di applicazione indicando le specifiche infrazioni interessate. Si tratta di: 1) eccesso di velocità; 2) mancato uso della cintura di sicurezza; 3) mancato arresto davanti a un semaforo rosso; 4) guida in stato di ebbrezza; 5) guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti; 6) mancato uso del casco protettivo; 7) circolazione su una

corsia vietata; 8) uso indebito del cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida.

L'articolo 3, nell'indicare le definizioni rilevanti per il provvedimento, individua il punto di contatto nazionale per l'applicazione della direttiva nella Direzione generale per la motorizzazione del Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 4 prevede (comma 1) che il punto di contatto nazionale garantisca ai punti di contatto degli altri Stati membri la consultazione automatizzata dei: *a)* dati relativi ai veicoli; *b)* dati relativi ai proprietari o agli intestatari dei veicoli contenuti nell'archivio nazionale dei veicoli del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (gestito dal Centro elaborazione dati del Dipartimento per i trasporti – Direzione generale motorizzazione).

In base al comma 2 gli organi di polizia di cui all'articolo 12 del codice della strada (cioè polizia stradale; carabinieri; guardia di finanza; polizia provinciale e polizia municipale nell'ambito del territorio di competenza; polizia penitenziaria e Corpo forestale dello Stato, in relazione ai compiti di istituto) inviano telematicamente, per tramite del punto di contatto nazionale, le richieste relative ai veicoli immatricolati negli altri Stati dell'Unione.

Il comma 3 dell'articolo 4 richiama, quanto agli elementi dei dati oggetto di interesse, le prescrizioni dell'allegato I. Queste prevedono l'indicazione dei seguenti dati: i dati relativi al veicolo (numero di immatricolazione; numero di telaio; Paese di immatricolazione; marca; modello commerciale del veicolo; codice categoria UE: ciclomotori, moto, auto eccetera); numero di immatricolazione (l'abbreviazione armonizzata in base alla direttiva 1999/37/CE); i dati relativi all'infrazione; lo Stato membro in cui è stata compiuta l'infrazione; la data di riferimento dell'infrazione; l'ora di riferimento dell'infrazione, lo scopo della consultazione.

In base al comma 4, la consultazione automatizzata dei dati deve essere resa possibile attraverso l'utilizzo del numero

completo di targa di immatricolazione del veicolo; il comma 5 prevede che le consultazioni avvengano nel rispetto delle procedure previste dalla decisione 2008/616/GAI (relativa all'attuazione della decisione 2008/615/GAI sul potenziamento della cooperazione transfrontaliera, soprattutto nella lotta al terrorismo e alla criminalità transfrontaliera). In particolare si prevede l'applicazione del Capo 3 dell'allegato della decisione: tale capo descrive le modalità con le quali devono essere resi interscambiabili i dati di immatricolazione dei veicoli. Si prevede però che per il punto 1 del Capo (Insieme comune di dati per la consultazione automatizzata dei dati di immatricolazione dei veicoli) si applichi il già richiamato allegato I dello schema di decreto.

In base al comma 6, la direzione generale per la motorizzazione, in qualità di punto di contatto nazionale, adotta le misure necessarie per: *a)* garantire che lo scambio di informazioni con gli altri Stati membri avvenga con mezzi elettronici interoperabili; *b)* lo scambio sia effettuato attraverso l'infrastruttura di rete per le comunicazioni transeuropee di dati tra amministrazioni della UE (rete s-Testa); *c)* la riservatezza dei dati sia garantita attraverso l'uso dell'applicazione informatica EUCARIS (sistema europeo di informazioni sulle auto e le patenti di guida).

L'articolo 5 prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attraverso il Dipartimento di pubblica sicurezza del Ministero dell'interno, acceda con modalità telematiche ai dati in possesso del Ministero dell'interno in relazione ai veicoli o ai numeri di targa rubati, al fine di favorire lo scambio dei relativi dati. Le modalità saranno definite con decreto del Ministro dell'interno di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanarsi entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo.

Al riguardo, si interroga se il termine di tre mesi risulti realistico. In questo come in molti altri casi si ha l'impressione che il termine venga stabilito con il retropensiero di considerarlo comunque ordinato-

rio e non perentorio. Sottolinea altresì che è necessario assicurare che l'accesso alla banca dati sia gratuito.

L'articolo 6 disciplina i contenuti della lettera di informazioni che deve essere inviata dallo Stato membro nel quale è stata commessa l'infrazione al proprietario o intestatario o comunque alla persona identificata come sospettato di avere commesso l'infrazione. Si prevede che le informazioni siano notificate per iscritto e contengano anche l'indicazione degli effetti giuridici delle infrazioni. La lettera d'informazione deve essere redatta nella lingua del documento di immatricolazione del veicolo con il quale è stata commessa l'infrazione, se disponibile, o in una delle lingue ufficiali dello Stato membro d'immatricolazione. La lettera deve essere inoltre redatta secondo le indicazioni previste dall'Allegato II. In base a tale allegato la lettera deve, tra le altre cose, includere gli estremi dell'infrazione, compressivi del luogo, data e ora nella quale è stata commessa, della sua qualificazione giuridica, della sua descrizione dettagliata, della descrizione della prova dell'infrazione nonché dei dati riguardanti il dispositivo eventualmente utilizzato per rilevare l'infrazione. È previsto inoltre un modulo di risposta del destinatario la lettera, chiamato a precisare se il veicolo risulti effettivamente immatricolato a suo nome, se riconosca o meno di aver commesso l'infrazione (in caso di risposta negativa devono essere illustrati i motivi)

Il Titolo II (articoli da 7 a 16) disciplina la protezione dei dati personali.

L'articolo 7 prevede l'applicazione in materia, salvo eventuali garanzie più elevate previste da norme di legge, del codice per la protezione dei dati personali (decreto legislativo n. 196/2003). Si precisa che titolare del trattamento dei dati effettuati per le finalità del decreto (lo scambio di informazioni tra Stati membri) è la direzione generale per la motorizzazione; titolare del trattamento dei dati necessari per stabilire la responsabilità delle infrazioni commesse in Italia è l'organo accertatore.

L'articolo 8 prevede che il punto di contatto nazionale dell'altro Stato membro sia informato quanto prima dei dati inesatti eventualmente comunicati alla direzione generale della motorizzazione.

L'articolo 9 rimette alla direzione generale per la motorizzazione l'individuazione di adeguati termini per la cancellazione dei dati personali, nonché per un esame periodico della necessità di conservazione dei dati stessi. Si prevede che tali dati possano essere comunicati al punto di contatto nazionale degli altri Stati membri (commi 1 e 2). La previsione si applica in coerenza con quanto previsto dal successivo articolo 12, comma 2, che prevede che comunque la direzione generale della motorizzazione utilizzi i dati solo per le finalità del provvedimento (lo scambio di informazioni tra Stati membri UE) e per i dati ricevuti da punti di contatto nazionali di altri Stati membri solo ai fini della procedura per la quale è stata richiesta la consultazione e quindi cancellati.

Inoltre, in base al comma 3, la direzione generale della motorizzazione deve informare quanto prima gli organi accertatori dei termini per la conservazione dei dati comunicati dal punto di contatto di un altro Stato membro, termini che devono essere rispettati dall'organo accertatore fatto salvo il caso in cui i dati, alla scadenza del termine, risultino comunque necessari per lo svolgimento del procedimento di infrazione in corso, per l'accertamento di reati o per l'esecuzione di sanzioni.

L'articolo 10 conferisce (comma 1) all'interessato, in relazione ai dati di interesse dello schema di decreto, i diritti di: 1) informazione (articolo 13 del Codice per la protezione dei dati personali); 2) accesso, rettifica, cancellazione e blocco (articolo 7 e 8 del codice); 3) risarcimento del danno (articolo 15 del codice); 4) ricorso giurisdizionale (articolo 152 del codice).

Il comma 1 prevede inoltre che i diritti dell'interessato siano esercitati anche ai sensi dell'articolo 53 del codice per la protezione dei dati personali, il quale prevede che nell'ambito del trattamento

dei dati effettuato dal Centro elaborazione dati del Dipartimento di pubblica sicurezza del Ministero dell'interno o comunque da forze di polizia non si applichino alcune disposizioni del codice. Tra queste merita richiamare l'esclusione del diritto di informazione di cui all'articolo 13 del codice, nonché il diritto alla distruzione dei dati (articolo 16 del codice), che però sono contemplate dallo stesso articolo 10 o da altre previsioni dello schema di decreto in commento.

Ritiene pertanto opportuno un chiarimento da parte del rappresentante del Governo rispetto al coordinamento tra le diverse disposizioni.

In base al comma 2 dell'articolo 10, l'interessato ha inoltre diritto: *a)* che sia aggiunto un indicatore di validità ai dati di cui l'interessato contesta l'esattezza; *b)* di impedire la cancellazione dei dati, conservandoli temporaneamente nel caso vi siano fondati motivi per ritenere che la cancellazione possa compromettere un proprio legittimo interesse.

In base al comma 3, tali diritti sono esercitati secondo le modalità di cui ai seguenti articoli del codice per il trattamento dei dati personali: 1) articolo 8, comma 1 (richiesta senza formalità al titolare del trattamento dei dati); 2) articolo 8, comma 2, lettera *h)* (esclusione della richiesta, non ché del ricorso non giurisdizionale al garante, in caso di trattamento dei dati da parte di forze di polizia ai sensi del già richiamato articolo 53 del codice); 3) articolo 145 (ricorso non giurisdizionale al garante).

Anche in questo caso appare opportuno un chiarimento in ordine al coordinamento tra le diverse modalità di esercizio dei diritti richiamate.

In base al comma 3, infine, l'indicatore di validità può essere aggiunto o tolto sulla base di un provvedimento del garante, a seguito di un ricorso non giurisdizionale (ai sensi dell'articolo 150 del codice) ovvero dell'autorità giudiziaria, a seguito di un ricorso giurisdizionale (ai sensi dell'articolo 152 del codice).

L'articolo 11 prevede che l'interessato abbia inoltre il diritto di richiedere infor-

mazioni alla direzione generale della motorizzazione in merito a quali dati siano stati comunicati al punto di contatto dello Stato membro nel quale sia stata commessa l'infrazione, in quale data e l'autorità che l'ha effettuata; lo Stato membro dell'infrazione può però chiedere, in conformità alla sua legislazione, che tali dati non siano forniti; analoga facoltà è concessa alla direzione generale della motorizzazione, in conformità alla legge italiana.

L'articolo 12 prevede l'utilizzo esclusivo dei dati per le finalità del provvedimento (scambio di informazioni tra Stati membri). I dati ricevuti dalla direzione generale della motorizzazione da un punto di contatto nazionale di un altro Stato membro possono essere utilizzati solo ai fini di una specifica procedura e quindi cancellati.

L'articolo 13 prevede che i dati ricevuti possano essere comunicati dagli organi accertatori e dalla direzione generale della motorizzazione a privati solo nei casi specificamente previsti dalla legge, informandoli delle finalità esclusive per le quali i dati possono essere utilizzati.

L'articolo 14 prevede che le comunicazioni di dati di interesse per lo schema di decreto, nell'ambito delle più ampie misure di sicurezza ai sensi degli articoli da 31 a 36 e dell'allegato B del codice, siano registrate in appositi file di log, ai fini della verifica della liceità del relativo trattamento.

L'articolo 15 individua come autorità nazionale di controllo il Garante per la protezione dei dati personali.

L'articolo 16 prevede la pubblicazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sul proprio sito Internet delle informazioni necessarie sulle misure nazionali di attuazione della direttiva 2011/82/CE.

Il Titolo III (artt. 17-18) reca le disposizioni finali.

In particolare, l'articolo 17 prevede che alle disposizioni del provvedimento individuate come onerose (articolo 5, comma 2: accesso ai dati del Ministero dell'interno; articolo 10: diritti dell'interessato in relazione al trattamento dei dati) si prov-

veda a carico del fondo di rotazione per le politiche comunitarie (articolo 5 della legge n. 183/1987; commi 1 e 2); per le rimanenti disposizioni si prevede una clausola di invarianza finanziaria (commi 3 e 4).

Al riguardo, segnala che, in base alla relazione tecnico-finanziaria il Ministero delle infrastrutture prevede oneri per 200.000 euro per l'adeguamento dei propri sistemi informatici; ulteriori 270.000 euro sono indicati dal Ministero dell'interno. Si tratta di oneri che appaiono eccessivi rispetto agli interventi di aggiornamento prefigurati, che, peraltro, lo svolgimento di

una procedura di gara potrebbe significativamente ridimensionare. Richiede pertanto al rappresentante del Governo di fornire ulteriori elementi in ordine alle modalità di calcolo degli oneri.

La seduta termina alle 15.30.

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

L'ufficio di presidenza si è svolto dalle 15.30 alle 15.45.

ALLEGATO

5-01581 Mariani: Necessità di un potenziamento e di un generale miglioramento dei servizi di trasporto pubblico locale, anche ferroviario.

TESTO DELLA RISPOSTA

In merito alle problematiche segnalate devo premettere che i collegamenti ferroviari sulla tratta Pisa-Lucca-Aulla rientrano nelle competenze di interesse regionale.

Come è noto, la programmazione e la gestione dei servizi regionali compete, ai sensi del decreto legislativo n. 422 del 1997, alle singole Regioni, i cui rapporti con Trenitalia sono regolati da specifici Contratti di Servizio nell'ambito dei quali vengono definiti, fra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare sulla base delle risorse economiche rese disponibili dalle Regioni stesse, nonché i relativi standard qualitativi e i meccanismi di vigilanza e penalità da applicare nei casi di eventuali difformità dai parametri stabiliti.

Uguualmente, compete a ciascuna Regione stabilire le tariffe applicabili, sul proprio territorio ai servizi ferroviari contrattualizzati, il cui valore – determinando l'entità dei ricavi da traffico – unitamente al corrispettivo, assicura l'equilibrio economico del Contratto di Servizio.

Questo è il quadro ed è il principale nodo che oggi dobbiamo affrontare, perché la scelta di delegare completamente alle Regioni, in una logica di federalismo, il servizio ha significato negli anni una diversificazione dell'offerta con livelli di qualità del servizio anche radicalmente diversi tra una regione e l'altra, e la progressiva riduzione delle competenze del Governo e anche del Parlamento, che nel 2008 ha istituito per legge l'Osservatorio Nazionale del Trasporto Pubblico e il relativo Report annuale del servizio che solo oggi, dopo cinque anni, sono stati avviati.

Va segnalato che una rete ferroviaria ancora a mono-binario non consente un servizio moderno e sicuro e allontana la domanda. È insieme alle regioni che abbiamo avviato al Ministero un confronto serio con i vertici Fs, Trenitalia e Rfi, che, per quanto mi riguarda, è ancora l'azienda di Stato! E, come tale, deve aiutarci a risolvere i problemi e non ad aggravarli.

Abbiamo l'obiettivo comune della riprogrammazione nazionale del servizio ferroviario locale e interregionale e l'integrazione con il trasporto su gomma nel segno della qualità e dell'investimento sui treni regionali, per i quali, peraltro, Fs ha annunciato 3 miliardi di risorse nei prossimi quattro anni; e il Governo sosterrà questa ed altre scelte a tutela dei consumatori a partire dalla ripresa degli impegni finanziari per il materiale rotabile e su gomma definiti in legge di stabilità.

Abbiamo oggi l'obbligo di lavorare per un secondo miracolo dopo l'AV, che trasforma radicalmente il modo di viaggiare per portare in serie A anche i 500 milioni di passeggeri l'anno che viaggiano su altre velocità come pendolari, lavoratori o studenti.

In ordine agli specifici rilievi posti dagli interroganti, che condivido pienamente, sulla base delle informazioni assunte presso Ferrovie dello Stato, faccio presente che:

sulla Aulla-Lucca (e viceversa) circolano complessivamente, in un giorno feriale, 36 treni Regionali (alcuni dei quali provenienti o diretti a Pisa);

per le caratteristiche infrastrutturali (binario unico non elettrificato sulla tratta Lucca-Aulla) viene impiegato materiale rotabile diesel;

nell'ultimo periodo si sono registrate criticità nel servizio dovute sia ad alcune avarie che hanno interessato il materiale rotabile che al peggioramento delle condizioni infrastrutturali, conseguente alle scosse telluriche verificatesi nel giugno 2013, che hanno richiesto l'adozione di provvedimenti di rallentamento della circolazione sulla linea;

le caratteristiche della linea (binario unico) e i rallentamenti determinano condizioni di esercizio più critiche rispetto ad altre linee: ogni inconveniente ad un treno, infatti, si ripercuote inevitabilmente sugli altri in circolazione con il cosiddetto « effetto domino »;

è opportuna una rimodulazione dell'offerta per fornire effettive certezze sulla durata reale del tragitto di ciascun treno ed è già stato concordato, per i prossimi giorni, un incontro con la Regione Toscana e il Gestore dell'infrastruttura;

sul materiale rotabile, in questi giorni, sono stati assegnati 4 mezzi Aln (diesel) aggiuntivi al deposito di Pisa, da utilizzare sulla Lucca-Aulla (una maggiore disponibilità di rotabili consente di evitare problemi di sovraffollamento); è stata già programmata un'attività manutentiva di ristrutturazione degli interni dei mezzi del tipo Aln 663-668 attualmente impiegati;

nel medio periodo è prevista l'acquisizione di nuovo materiale rotabile diesel a seguito della gara bandita da Trenitalia e assegnata a novembre (l'assegnazione della gara è stata ritardata di diversi mesi a seguito del ricorso – poi respinto – presentato dal secondo classificato). Il piano di investimenti del Contratto di Servizio prevede, per il trasporto regionale in Toscana, 2 nuovi complessi leggeri diesel, a cui se ne aggiungono altri 12 acquistati con risorse regionali; le prime consegne dei nuovi treni diesel sono previste per fine 2014/inizio 2015 e dovrebbero

concludersi entro il 2015; spetterà, comunque, alla Regione Toscana, nell'ambito delle proprie competenze, definire il numero di nuovi mezzi da destinare alla linea della Garfagnana;

in coincidenza con l'immissione in esercizio del nuovo materiale rotabile acquistato, è in programma – d'intesa con la Regione Toscana e le comunità locali – una riorganizzazione complessiva degli orari e dei servizi tra Lucca e Aulla.

Come ben sapete, il sistema ferroviario italiano si compone di tre grandi aree di servizio coperte per circa il 94 per cento dal sistema Fs.

a) Treni Alta Velocità per circa 25 milioni di viaggiatori/anno con l'inizio della concorrenza sulle tratte principali. In questa area le scelte programmatiche e gestionali sono del tutto dipendenti dalle leggi di mercato e dalla valorizzazione dei cospicui investimenti realizzati.

b) Treni a lunga distanza nazionale e interregionale coperti in larga misura da un contratto col Mit (intercity, freccia-bianca etc) per tenere in equilibrio il livello di costi e ricavi. Su questa tipologia, Trenitalia denuncia una perdita di 30 milioni di euro. Da qui anche le loro richieste di riprogrammazione con il taglio di treni, contestati dalle Regioni, o di revisione in alto degli oneri del contratto.

Su questo è aperto un tavolo tecnico dal mese di novembre al Mit che ha intanto portato alla sospensione dei tagli annunciati e porterà alla riprogrammazione del servizio.

Lavoriamo per fare in modo che il sistema nazionale e interregionale sia un elemento strutturale dell'offerta nazionale di trasporto ferroviario del Paese. Devono prevalere logiche di diritto alla mobilità di tutti i cittadini che non possono essere sottoposte alla logica dell'utile aziendale.

c) Infine i Servizi regionali pagati attraverso il Fondo TPL, che nel 2012 ha prodotto circa 500 milioni di passeggeri. FS deve riuscire a realizzare ciò che è

stato reso possibile con l'alta velocità, migliorando qualità e quantità dei servizi. È la missione affidata con la rinomina dei vertici aziendali! La qualità è legata a 4 fattori che devono essere obiettivi imprescindibili: pulizia, puntualità, affollamento e qualità del materiale rotabile. Sapendo che per i problemi dell'affolla-

mento nelle ore di punta occorre anche lavorare sulla modifica degli orari delle grandi città e sulla modulazione dei servizi regionali integrando trasporto su gomma con ferro (su questo la riprogrammazione del TPL, regione per regione, con premialità del 10 per cento del Fondo TPL).