

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-03943 Iannuzzi: Determinazione e monitoraggio delle tariffe relative al sistema di pedaggio differenziato che sarà attivato sull'autostrada Napoli-Pompei-Salerno a decorrere dal 1° gennaio 2011	59
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i>	63
5-03897 Bocci: Installazione di barriere atte a permettere il pagamento del pedaggio sul raccordo stradale Perugia-Bettolle	60
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i>	64
5-03925 Bocci: Mantenimento nelle strutture umbre delle consistenze di personale e dei servizi ferroviari a seguito del trasferimento dei poteri dalla direzione FS Marche-Umbria alla nuova direzione del trasporto regionale	60
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i>	65
5-03935 Marco Carra: Inserimento del polo intermodale di Valdaro (MN) nel Piano logistico nazionale	60
5-03956 Desiderati: Grave stato di abbandono in cui versa la stazione ferroviaria di Melzo (MI) ..	61
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i>	66

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/17/CE recante modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione. Atto n. 298 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole</i>)	61
<i>ALLEGATO 5 (Parere approvato dalla Commissione)</i>	67

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 460/2004 che istituisce l'Agenzia europea per la sicurezza delle reti e dell'informazione per quanto riguarda la durata dell'Agenzia (COM(2010)520 definitivo).	
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia europea per la sicurezza delle reti e dell'informazione (ENISA) e relativo documento di accompagnamento (COM(2010)521 definitivo) (<i>Seguito dell'esame congiunto, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del regolamento, e conclusione – Approvazione di un documento finale</i>) ..	62
<i>ALLEGATO 6 (Documento finale approvato dalla Commissione)</i>	68
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	62

INTERROGAZIONI

Martedì 21 dicembre 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Inter-

viene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 12.45.

5-03943 Iannuzzi: Determinazione e monitoraggio delle tariffe relative al sistema di pedaggio differenziato che sarà attivato sull'autostrada Napoli-Pompei-Salerno a decorrere dal 1° gennaio 2011.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Tino IANNUZZI (PD), replicando, nel prendere atto, anche a nome del collega Vaccaro, della risposta del rappresentante del Governo, sottolinea come da essa emerga ancora oggi, dopo numerosi ritardi e rinvii, uno stato di assoluta incertezza sull'entrata in vigore del sistema tariffario differenziato dal momento che si afferma che essa «dovrebbe» decorrere dal 1° gennaio prossimo venturo. Ritiene, inoltre, la tabella dei nuovi pedaggi, di cui si dà conto nella risposta, sia assolutamente inaccettabile e da modificare, posto che, rispetto alla precedente tabella fornita dal Vice Ministro Castelli nella seduta di questa Commissione del 21 luglio scorso, sono stati previsti incrementi consistenti e ingiustificati. Osserva, infatti, che, a fronte delle indicazioni fornite nel mese di luglio 2010, i nuovi pedaggi cui fa riferimento la risposta resa dal Governo in data odierna partirebbero immotivatamente:

da 0,80 euro e non più da 0,60 per i tragitti fino a 5 km per poi aumentare a 1 euro, rispetto ai precedenti 0,80 euro per i percorsi da 5 a 10 km;

da 1,30 euro e non più da 1 euro per i percorsi da 10 a 15 km;

da 1,80 euro e non più da 1,20 euro per i percorsi da 15 a 20 km;

da 1,80 e non più da 1,40 euro per i percorsi da 20 a 25 km;

da 1,90 euro e non più da 1,60 euro per i percorsi da 25 a 30 km, per attestarsi a 2 euro per i tragitti superiori a 30 km.

Evidenzia che da ciò deriverebbe un aumento del pedaggio per il primo scaglione e che per i due successivi scaglioni

– da 10 a 15 km e da 20 a 25 km – l'aumento rispetto alla precedente determinazione sarebbe addirittura di 0,30 euro e non di 0,20 euro. Sottolinea, inoltre, che la determinazione dei pedaggi cui il Governo ha fatto riferimento nella seduta del 21 luglio scorso era tale da far pagare agli utenti una tariffa superiore rispetto all'attuale tariffa indistinta e unica di 1,60 euro, per i soli tragitti superiori a 30 km mentre, stando alle indicazioni odierne, la tariffa di 1,60 euro sarebbe superata per i percorsi superiori a 20 km e che quindi vi sarebbe una rilevante estensione delle tratte sottoposte ad un pedaggio differenziato più alto dell'attuale tariffa unica, che sarà applicato per più del 60 per cento dell'intero tracciato autostradale Napoli-Pompei-Salerno, pari a 51,6 km. Nel giudicare inaccettabile tale decisione, ritiene necessario che il Governo e l'ANAS attivino, prima del passaggio al nuovo sistema di pedaggio differenziato, una decisa e forte iniziativa nei confronti della SAM, volta a modificare il quadro delle tariffe e a riportarlo agli scaglioni indicati dal Governo a luglio, anche in considerazione del prevedibile incremento dei volumi di traffico che potrebbe assicurare alla predetta società gli attuali introiti pur in presenza di una riduzione delle tariffe. In particolare, ritiene che tale incremento si registrerà sull'autostrada Napoli-Pompei-Salerno in ragione sia dell'introduzione del pedaggio differenziato che, per i percorsi brevi e medi, renderà più conveniente l'utilizzo della Napoli-Pompei-Salerno rispetto alla intasata viabilità ordinaria, sia della ultimazione dei lavori di ammodernamento e messa in sicurezza dell'autostrada medesima, che, stando alle indicazioni del Governo del 24 novembre scorso sarebbero vicini alla conclusione, visto che i lotti 2, 4 e 5 dovrebbero essere ultimati entro il mese di febbraio 2011, e il lotto 3 entro il mese di dicembre 2011. Nel ritenere opportuno che la società SAM debba farsi carico di questa esigenza giusta, prioritaria e doverosa, giudicando altrimenti assurdo e non giustificato prevedere aumenti assai sensibili rispetto al quadro definito a luglio, cioè appena di 5 mesi or

sono, rileva che ancora oggi il Governo non ha rispettato l'impegno più volte assunto di consentire l'acquisto del telepass al mero costo di produzione, di circa 20 euro e sottolinea il danno recato agli utenti che non intendono dotarsi di telepass, che dovranno invece pagare un pedaggio pari a 2 euro, anziché 1,60 euro. In conclusione auspica che il Governo pervenga rapidamente alla risoluzione delle questioni poste nell'atto di sindacato ispettivo, e che, nell'ambito dei corretti rapporti istituzionali con ANAS e SAM, metta in atto le opportune iniziative volte ad evitare costi più elevati ed oneri più gravosi per i cittadini delle comunità e dei territori interessati.

5-03897 Bocci: Installazione di barriere atte a permettere il pagamento del pedaggio sul raccordo stradale Perugia-Bettolle.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Gianpiero BOCCI (PD), replicando, sottolinea come la risposta resa dal rappresentante del Governo confermi il timore che vengano applicate, senza alcuna reale motivazione, forme di pedaggio sulla tratta stradale oggetto dell'interrogazione e su analoghe tratte che troveranno una ferma opposizione da parte delle istituzioni locali.

5-03925 Bocci: Mantenimento nelle strutture ombre delle consistenze di personale e dei servizi ferroviari a seguito del trasferimento dei poteri dalla direzione FS Marche-Umbria alla nuova direzione del trasporto regionale.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Gianpiero BOCCI (PD), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo.

5-03935 Marco Carra: Inserimento del polo intermodale di Valdaro (MN) nel Piano logistico nazionale.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO, nel rispondere all'interrogazione in titolo, fa presente che l'elaborazione del Piano nazionale della logistica si inserisce all'interno della seconda fase di azione del Governo, dopo una prima fase che ha visto l'esecutivo impegnato, con risultati che giudica migliori di quelli che si sono avuti in altri Paesi europei, nella difesa dell'economia nazionale. Sottolinea che in questa seconda fase di azione il Governo intende diminuire l'inefficienza logistica, che costa 40 miliardi di euro l'anno, al fine di rendere il Paese più competitivo in modo da permetterne una maggiore crescita. Ricorda che il Piano è stato elaborato dalla Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica in coerenza con la struttura delineata dalle reti transeuropee di trasporto, e ha l'obiettivo prioritario di far diventare l'Italia il perno dell'area logistica del sud Europa. Quanto allo specifico oggetto dell'interrogazione, sottolinea che all'interno del Piano nazionale della logistica, alla cui redazione definitiva il Governo sta lavorando da oltre due mesi e che è stato elaborato a seguito di 55 incontri con i rappresentanti del settore della logistica e dei trasporti, nell'ambito della determinazione delle Linee di intervento prioritarie delle piattaforme logistiche, si fa riferimento alla piattaforma logistica del nord-ovest, e si afferma espressamente che essa: « punta a rinsaldare i collegamenti con il centro Europa attraverso il potenziamento del Corridoio del Brennero, rafforzato nei collegamenti con i porti di Trieste-Monfalcone, Venezia-Marghera con gli interporti di Padova, Verona, Trento, e Cervignano, con la retroportualità di Gorizia-Fernetti. Il collegamento con l'Est Europa sarà valorizzato sia dal Corridoio 5 che dal Corridoio Adriatico. Il porto di Ravenna si configura anche quale testa di ponte per il sistema fluviale padano, che trova il supporto logistico in Mantova-Cremona nell'area del Nord-Est, ferma restando la sua baricena-

tricità rispetto all'area centrale». Segnala che il Piano è teso ad individuare degli indirizzi di carattere generale, che dovranno essere elaborati e specificati dai Piani regionali per la logistica e che l'inserimento del riferimento al supporto logistico di Mantova-Cremona va nella direzione di confermare quanto asserito nell'incontro tenutosi nella città di Mantova cui l'interrogazione fa riferimento.

Marco CARRA (PD), replicando, nel dichiararsi parzialmente soddisfatto, ringrazia il sottosegretario della rapidità con la quale è stata data risposta all'interrogazione a propria firma, che ha tratto spunto dalle dichiarazioni rese dal sottosegretario Giachino nell'ambito di un incontro politico tenutosi nella città di Mantova, che ha affermato che il polo logistico di Valdarò sarebbe stato inserito all'interno del Piano nazionale della logistica. Nel prendere atto con favore di questo espresso riferimento alla città di Mantova all'interno del Piano nazionale della logistica, fa presente che le amministrazioni locali mantovane, pur essendo governate da forze politiche di diverso colore, sono molto compatte e unite e dimostreranno la loro convergenza affinché la regione Lombardia, all'interno del proprio piano sulla logistica, valorizzi il polo intermodale di Valdarò. Nel dare atto al sottosegretario Giachino della disponibilità e dell'impegno rispetto agli argomenti a lui sottoposti in questi anni, preannuncia che in futuro seguirà con attenzione le questioni inerenti al territorio mantovano, al fine di pervenire alla promozione del territorio e alla valorizzazione del polo logistico intermodale di Valdarò.

5-03956 Desiderati: Grave stato di abbandono in cui versa la stazione ferroviaria di Melzo (MI).

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Marco RONDINI (LNP), in qualità di cofirmatario, replicando, si dichiara sod-

disfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo, a condizione che l'esecutivo tenga fede agli impegni in essa assunti.

Mario VALDUCCI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 13.20.

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 21 dicembre 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 13.20.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/17/CE recante modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione.

Atto n. 298.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione — Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 14 dicembre 2010.

Vincenzo GAROFALO (PdL), *relatore*, presenta una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 5*).

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO concorda con la proposta di parere del relatore.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore.

La seduta termina alle 13.25.

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Martedì 21 dicembre 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 13.25.

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 460/2004 che istituisce l'Agenzia europea per la sicurezza delle reti e dell'informazione per quanto riguarda la durata dell'Agenzia (COM(2010)520 definitivo).

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia europea per la sicurezza delle reti e dell'informazione (ENISA) e relativo documento di accompagnamento (COM(2010)521 definitivo).

(Seguito dell'esame congiunto, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del regolamento, e conclusione – Approvazione di un documento finale).

La Commissione prosegue l'esame congiunto dei provvedimenti in oggetto, rinviato nella seduta del 16 dicembre 2010.

Jonny CROSIO (LNP), *relatore*, presenta una proposta di documento finale favorevole con osservazioni (*vedi allegato 6*).

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO esprime l'assenso del Governo sulla proposta di documento finale presentata dal relatore.

Mario VALDUCCI, *presidente*, non essendovi obiezioni, sospende la seduta, in attesa del parere della XIV Commissione Politiche dell'Unione europea, convocata per le ore 15.

La seduta, sospesa alle 13.30, è ripresa alle 16.10.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che è pervenuto il parere favorevole della XIV Commissione Politiche dell'Unione europea sul provvedimento in esame.

Nessuno chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di documento finale del relatore.

La seduta termina alle 16.15.**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.30 alle 13.35.

ALLEGATO 1

5-03943 Iannuzzi: Determinazione e monitoraggio delle tariffe relative al sistema di pedaggio differenziato che sarà attivato sull'autostrada Napoli-Pompei-Salerno a decorrere dal 1° gennaio 2011.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Ad ulteriore integrazione di quanto riferito relativamente ad analoghi atti presentati dall'onorevole interrogante sulla materia dei nuovi sistemi di pedaggiamento previsti per l'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno, si riferisce che la modulazione tariffaria dei pedaggi che dovrebbe entrare in vigore sulla rete SAM – Società Autostrade Meridionali per l'anno 2011 con decorrenza 1° gennaio p.v. – viene di seguito riportata:

Per tratte	Tariffa utente espressa in centesimi di euro (IVA inclusa)
Fino a 5 Km	0,80
5-10 Km	1,00
10-15 Km	1,30
15-20 Km	1,50
20-25 Km	1,80
25-30 Km	1,90
Oltre 30 Km	2,00

Tale modulazione riguarderà solo gli utenti dotati di telepass, mentre per gli utenti cosiddetti « manuali » sarà applicata la tariffa massima di euro 2 « non differenziata ».

Il principio che ha determinato il calcolo delle predette tariffe è quello dell'isocosto, in base al quale gli introiti della Concessionaria (calcolati sulla tariffa attuale di euro 1,60 –indifferenziata rispetto

alla percorrenza – alla quale si applica un sovracanone ANAS di 0.60 centesimi a chilometro per l'anno 2011) dovranno, con l'introduzione della tariffa differenziata, risultare uguali a quelli attuali.

Perciò, a fronte di una riduzione tariffaria per gli utenti telepass sulle brevi percorrenze, si avrà un corrispondente incremento per le lunghe percorrenze e per gli utenti « manuali ».

Il calcolo ha tenuto conto di una stima trasportistica, effettuata negli ultimi mesi, nella quale il sistema è stato sottoposto a monitoraggio, rivelando i dati del traffico e consentendo, così, di ottenere una distribuzione chilometrica degli utenti.

Le azioni di controllo dell'ANAS andranno a verificare, nel corso del 2011, i dati previsionali ipotizzati confrontandoli con quelli reali e, in caso di variazioni sostanziali dal modello di riferimento, si provvederà affinché il sistema tariffario venga adeguato onde evitare maggiori introiti alla SAM, nel rispetto dei principi dell'isocosto.

Per quanto attiene il costo di acquisto agli utenti del telepass necessario per l'attivazione del pedaggio differenziato si segnala che l'importo attualmente previsto è di circa 49 euro, tuttavia l'Ispettorato di Vigilanza sulle Concessioni Autostradali, sta valutando con la SAM la possibilità di applicare un prezzo inferiore.

ALLEGATO 2

5-03897 Bocci: Installazione di barriere atte a permettere il pagamento del pedaggio sul raccordo stradale Perugia-Bettolle.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Al fine di chiarire la fattispecie sollevata dall'onorevole interrogante, occorre fornire un quadro generale sulla complessiva questione dell'introduzione di pedaggiamento per alcune tratte autostradali gestite dall'ANAS. Solo in tale maniera si potrà inquadrare anche l'eventuale applicazione di tariffe di pedaggio per il raccordo autostradale Perugia-Bettolle.

Secondo quanto previsto dall'articolo 15, comma 1, del decreto legge n. 78/2010, convertito in legge n. 122/2010 ed in attesa che con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, vengano stabiliti i criteri e le modalità relative all'applicazione del pedaggio e l'elenco delle tratte autostradali, l'ANAS ha pubblicato il 13 settembre scorso con procedura d'urgenza il bando di gara per la fornitura e posa in opera di un sistema di esazione senza barriere sulle autostrade e sui raccordi autostradali in gestione diretta.

Il ricorso a tale procedura, giova sottolinearlo, si è reso necessario per rispet-

tare la tempistica stabilita dalla legge n. 163/2010, che ha anticipato al 30 aprile 2011 i termini per l'introduzione del pedaggiamento sulle infrastrutture stradali dell'Anas.

È, inoltre, opportuno ribadire che la sez. VI 3) lettera *h*) del citato bando di gara, specifica che l'elenco delle autostrade e dei raccordi autostradali indicati nel DPCM del 25 giugno 2010 « potrà subire modifiche e/o integrazioni a seguito dell'emanazione del DPCM previsto dall'articolo 15, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78 convertito, con modificazioni, dalla Legge 30 luglio 2010, n. 122 ».

In considerazione del vincolo derivante dalla Legge n. 122/2010, l'ANAS provvederà, quindi, ad installare le barriere di rilevazione del pedaggio esclusivamente sulle tratte che saranno indicate dal DPCM in via di emanazione.

Nelle more di tale emanazione nessun pedaggiamento è stato applicato e non è parimenti plausibile fare riferimento a specifiche tratte autostradali che potranno essere interessate da tale provvedimento.

ALLEGATO 3

5-03925 Bocci: Mantenimento nelle strutture umbre delle consistenze di personale e dei servizi ferroviari a seguito del trasferimento dei poteri dalla direzione FS Marche-Umbria alla nuova direzione del trasporto regionale.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

La Struttura di Produzione della Direzione Regionale Marche di Trenitalia ha la competenza anche per la gestione del personale addetto ai servizi di trasporto regionale dell'Umbria.

Dal 2011, fa conoscere Ferrovie dello Stato, nell'ambito della Direzione Regionale Umbria di Trenitalia sarà costituita una specifica Unità Organizzativa di Produzione, con sede a Foligno, mediante scissione dalla Struttura di Produzione delle Marche.

Alle dipendenze della nuova Struttura opereranno:

la Distribuzione Turni del Personale di Condotta e del Personale di Bordo di Foligno;

la Qualità e Formazione Tecnico Professionale del Personale di Condotta e del Personale di Bordo di Foligno;

il Personale di Condotta e il Personale di Bordo dei Presidi di Foligno e Terni.

Saranno, inoltre, costituite le Unità Organizzative della Sala Operativa Umbria e quella della Sicurezza Lavoro Personale di Condotta e Personale di Bordo Umbria.

Per ambedue le strutture di produzione, sia delle Marche che dell'Umbria, verranno mantenute costanti le relative consistenze di personale, così come determinate a seguito degli efficientamenti dei turni in vigore dal 12 dicembre 2010.

L'operazione in questione viene svolta nel rispetto delle procedure previste dal Contratto Collettivo di settore ed ha formato oggetto di specifici incontri con le Organizzazioni Sindacali territoriali, l'ultimo dei quali ha avuto luogo il 14 dicembre scorso.

ALLEGATO 4

5-03956 Desiderati: Grave stato di abbandono in cui versa la stazione ferroviaria di Melzo (MI).

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Con riferimento alla situazione delle stazioni di Melzo e Pozzuolo Martesana rappresentata dall'onorevole interrogante, Ferrovie dello Stato S.p.A. ha fatto conoscere che le fermate di Melzo e Pozzuolo Martesana, come altre realtà della stessa tipologia, di interesse metropolitano/regionale, sono caratterizzate da un significativo indice di frequentazione che costituisce nel contempo una criticità altrettanto considerevole dal punto di vista del mantenimento di uno standard alto di decoro e pulizia.

D'altra parte, la quantità di atti vandalici dovuti allo scarso senso civico sono enormemente più numerosi nell'ambito di impianti a servizio di tratte di interesse locale/regionale, criticità che rendono di conseguenza l'attività di rimozione degli effetti inevitabilmente più complessa.

Sulla base di tali ragioni Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - RFI sta accentuando l'impegno, attraverso un potenziamento della capacità di controllo e monitoraggio su tutti gli impianti aperti al pubblico, che ha consentito di operare prontamente, promuovendo da un lato gli interventi di rimozione dei graffiti presenti e dall'altro visite ispettive dei responsabili della società ferroviaria per controllare direttamente sul posto che l'attività del personale della ditta incaricata del servizio di pulizia fosse eseguita secondo quanto previsto contrattualmente.

In merito ai danni provocati dalle abbondanti piogge autunnali RFI ha provveduto ad effettuare interventi di pulizia di

tutti i pozzetti e le griglie di drenaggio con rimozione di foglie e detriti, anche quelli di pertinenza comunale.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti assicura che provvederà a sensibilizzare RFI affinché venga tenuto alto il livello di attenzione sulle problematiche inerenti la stazione di Melzo adottando, nel caso e laddove possibile stante le ripartite competenze con l'amministrazione comunale, tutte le misure anche straordinarie idonee.

Per quanto riguarda gli aspetti relativi alla sicurezza, RFI conferma la sua disponibilità a ricercare e condividere con le Forze dell'ordine e con le amministrazioni comunali di Melzo e Pozzuolo Martesana, direttamente interessate, tutte le soluzioni per migliorare il livello di sicurezza nell'ambito delle realtà in questione e per un loro più efficace mantenimento.

Tra queste, l'affidamento in comodato d'uso alle amministrazioni comunali interessate, rimane la soluzione che RFI considera la più efficace da proporre sulla base dell'esperienza maturata in contesti simili.

Va infine rilevato che per quanto riguarda gli impegni in contratto di Programma per la fermata di Melzo, i ritardi nella realizzazione dei lavori previsti sono stati causati dalla risoluzione del contratto con la società incaricata dell'esecuzione dei lavori per fallimento della stessa. Sono state avviate le procedure per il nuovo affidamento ad altre imprese.

ALLEGATO 5

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/17/CE recante modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione (Atto n. 298).

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/17/CE recante modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione (Atto n. 298);

premessi che:

lo schema di decreto legislativo in esame, emanato ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge comunitaria 2009, reca attuazione della direttiva 2009/17/CE, in materia di monitoraggio del traffico navale;

la citata direttiva ha apportato numerose modifiche alla direttiva 2002/59/CE – attuata in Italia attraverso il decreto legislativo n. 196 del 2005 – che ha istituito un sistema di monitoraggio del traffico navale allo scopo di migliorarne la sicurezza e l'efficienza, prevedendo le modalità di risposta delle autorità in caso di incidente o in presenza di situazioni potenzialmente pericolose in mare, comprese le operazioni di ricerca e di soccorso;

gli obiettivi principali che l'Unione europea persegue con la nuova direttiva da recepire concernono il miglioramento dell'efficacia complessiva del sistema di monitoraggio del traffico già operativo, lo scambio tra gli Stati membri di informazioni in tempo reale sui traffici marittimi e sui carichi, la predisposizione di un sistema coordinato di risposta alle emergenze basato sulla conoscenza in tempo reale della posizione dei vettori navali commerciali e sulla tipologia del carico trasportato;

ritenuto che:

il presente schema di decreto legislativo, nel recepire la direttiva 2009/17/CE attraverso specifici interventi di modifica e di integrazione del decreto legislativo n. 196 del 2005, implementi adeguatamente il dispositivo di monitoraggio del traffico marittimo comunitario facendo leva su fasi di rilevamento ed acquisizione dei dati realizzate sia attraverso sistemi ad alta tecnologia sia mediante l'attività operativa, tecnica e amministrativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali;

ciascuna delle citate fasi sia svolta, sia a livello centrale che periferico, nel rispetto delle competenze che l'ordinamento attribuisce espressamente ai predetti dicasteri, per le parti di rispettiva competenza, assicurando in tal modo un risultato finale che deriva dall'elaborazione delle informazioni acquisite e valutate da parte di ogni organismo sotto la propria responsabilità;

visti i rilievi sulle conseguenze di carattere finanziario espressi dalla Commissione Bilancio, tesoro e programmazione, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 2, del Regolamento, nella seduta del 15 dicembre 2010,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

ALLEGATO 6

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 460/2004 che istituisce l'Agenzia europea per la sicurezza delle reti e dell'informazione per quanto riguarda la durata dell'Agenzia. (COM(2010)520 definitivo).

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia europea per la sicurezza delle reti e dell'informazione (ENISA) e relativo documento di accompagnamento. (COM(2010)521 definitivo).

DOCUMENTO FINALE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione;

esaminata la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 460/2007 che istituisce l'Agenzia europea per la sicurezza delle reti e dell'informazione per quanto riguarda la durata dell'Agenzia (COM(2010)520 definitivo) e la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia europea per la sicurezza delle reti e dell'informazione (ENISA) e relativo documento di accompagnamento (COM(2010)521 definitivo);

premesso che entrambe le proposte si inseriscono nel quadro delle iniziative adottate dalle istituzioni europee allo scopo di rafforzare i presidi esistenti per il contrasto al fenomeno degli attacchi informatici

considerato che:

tali attacchi risultano sempre più frequenti e gravi nelle conseguenze che provocano, sia sotto il profilo dei danni economici, quantificabili nell'ordine di decine di milioni di euro, causati alle vittime, tanto amministrazioni pubbliche che soggetti privati, sia per quanto concerne la violazione della riservatezza per attività di

spionaggio a scopi di sabotaggio o estorsivi, e della tutela della sfera giuridica delle medesime vittime;

l'azione di contrasto agli attacchi ai sistemi informatici non può essere demandata esclusivamente alla competenza di ciascun Stato membro, ma richiede la realizzazione a livello europeo di strutture operative specificamente dedicate ed altamente qualificate;

l'esperienza maturata dall'Agenzia europea per la sicurezza delle reti e dell'informazione (ENISA) si è rivelata, anche sulla base degli elementi forniti dalla Commissione europea, sicuramente positiva;

rilevata pertanto la necessità di disporre la proroga oltre il 2013 dell'attività dell'Agenzia e di potenziarne le competenze in modo da rafforzarne la funzione di struttura portante dell'azione condotta, a livello di UE, per il contrasto agli attacchi informatici;

ritenuto che:

in questa prospettiva, si inserisca anche l'attribuzione all'ENISA di competenze in materia di lotta alla criminalità informatica da esercitarsi attraverso attività strumentali che consistono essenzialmente nello scambio di informazioni;

nel nostro Paese il Servizio di polizia postale e delle comunicazioni e, al suo interno, il Centro nazionale anticrimine informatico per la protezione delle infrastrutture critiche – CNAIPIC, hanno già acquisito una notevole esperienza in materia e consolidato una proficua collaborazione con l'ENISA;

la missione assegnata all'ENISA dalla proposta di regolamento (COM(2010)521 definitivo) ossia quella della sicurezza delle reti e delle informazioni potrebbe essere più puntualmente definita includendo in essa anche la sicurezza dei sistemi informativi, al fine di tener conto anche dei profili attinenti all'utilizzabilità delle informazioni e ai dispositivi necessari allo scopo,

esprime una valutazione positiva sulle proposte in oggetto,

con le seguenti osservazioni:

a) si valuti l'opportunità di sostituire l'espressione « sicurezza delle reti e delle informazioni » con la seguente « sicurezza delle reti e dei sistemi informativi »;

b) si valuti l'opportunità di valorizzare l'apporto che, con riferimento a singoli progetti per la realizzazione di attività condivise può essere fornito dalle strutture già operanti negli Stati membri che abbiano dimostrato un elevato livello di specializzazione;

c) si valuti se l'articolazione degli organi dell'Agenzia risponda pienamente alle esigenze di efficienza e rapidità di intervento o se non possa essere ulteriormente migliorata, evitando eventuali sovrapposizioni di funzioni.