

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

##### ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/1629 che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, che modifica la direttiva 2009/100/CE e che abroga la direttiva 2006/87/CE. Atto n. 31. <i>(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio)</i> .....	90
ALLEGATO <i>(Proposta di parere)</i> .....	97

##### SEDE LEGISLATIVA:

Sulla pubblicità dei lavori .....	91
Introduzione dell'obbligo di installazione di dispositivi per prevenire l'abbandono di bambini nei veicoli chiusi. C. 646 Bergamini, C. 651 Meloni, C. 655 Foti, C. 656 De Lorenzis, C. 722 Murelli, C. 732 Gebhard e C. 997 Pizzetti. <i>(Discussione e rinvio)</i> .....	91
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	96
AVVERTENZA .....	96

##### ATTI DEL GOVERNO

*Martedì 31 luglio 2018. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Michele Dell'Orco.*

##### La seduta comincia alle 14.30.

**Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/1629 che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, che modifica la direttiva 2009/100/CE e che abroga la direttiva 2006/87/CE.**

**Atto n. 31.**

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto, rinviato, da ultimo, nella seduta del 24 luglio 2018.

Alessandro MORELLI, *presidente*, ricorda che nella giornata odierna scade il termine per l'espressione del parere. Invita quindi la relatrice a formulare la proposta di parere, già anticipata per le vie brevi ai membri della Commissione.

Guida TERMINI (M5S), *relatrice*, presenta e illustra una proposta di parere favorevole sul provvedimento in esame, con una serie di condizioni ed osservazioni. Si sofferma in particolare sulle questioni attinenti all'ambito di applicazione dello schema di decreto *(vedi allegato)*.

Raffaella PAITA (PD), sulla base dell'articolato parere formulato dalla relatrice, ritiene assai positivo che la Commissione abbia potuto svolgere alcune audizioni dalle quali sono, evidentemente, emerse numerose criticità relative al recepimento della direttiva in esame. In

particolare, evidenza come sia necessario circoscrivere l'ambito di applicazione dei nuovi requisiti tecnici alle sole unità navali nuove.

Esprime, altresì, alcune perplessità circa l'esplicito riferimento, contenuto nella parte premissiva della proposta di parere, volto a valutare l'opportunità di incrementare la capacità operativa della banchina fluviale di Torretta nel Comune di Legnago (VR), osservazione che giudica eccessivamente localistica rispetto all'impianto generale del parere.

Guida TERMINI (M5S), *relatrice*, chiarisce che la proposta di parere è stata elaborata in accordo con l'altro ramo del Parlamento, al fine di conferire maggiore efficacia alla proposta di parere nei confronti del Governo, ivi comprese le considerazioni svolte in premessa.

Deborah BERGAMINI (FI) osserva che la proposta di parere contiene una serie di aspetti problematici che richiederebbero un maggiore approfondimento. Propone quindi di rinviare ad altra seduta, da svolgersi eventualmente il giorno successivo, l'espressione del prescritto parere al Governo.

Guida TERMINI (M5S), *relatrice*, ritiene di poter accedere alla richiesta formulata dalla collega Bergamini, ove si tratti di un breve rinvio per dirimere solo alcune limitate questioni, relative all'ambito di applicazione delle norme dello schema di decreto e alla data di entrata in vigore delle medesime.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO si rimette alle decisioni che la Commissione vorrà assumere, concordando con un breve rinvio dell'espressione del parere.

Alessandro MORELLI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14.40.**

#### SEDE LEGISLATIVA

*Martedì 31 luglio 2018 — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Michele Dell'Orco.*

**La seduta comincia alle 14.40.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

Alessandro MORELLI, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 65, comma 2, del regolamento, la pubblicità delle sedute per la discussione in sede legislativa è assicurata anche mediante la pubblicazione di un resoconto stenografico e la trasmissione attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso. Ne dispone pertanto l'attivazione.

**Introduzione dell'obbligo di installazione di dispositivi per prevenire l'abbandono di bambini nei veicoli chiusi.**

**C. 646 Bergamini, C. 651 Meloni, C. 655 Foti, C. 656 De Lorenzis, C. 722 Murelli, C. 732 Gebhard e C. 997 Pizzetti.**

*(Discussione e rinvio).*

Alessandro MORELLI, *presidente*, ricorda che nella seduta del 25 luglio 2018 l'Assemblea ha deliberato l'assegnazione in sede legislativa delle proposte di legge C. 651 Meloni e C. 655 Foti, relative all'introduzione dell'obbligo di installazione di dispositivi per prevenire l'abbandono di bambini nei veicoli chiusi.

Segnala, altresì, che in data 30 luglio, per consentire alla Commissione di procedere all'abbinamento richiesto dall'articolo 77 del Regolamento, sono state assegnate in sede legislativa le proposte di legge C. 646 Bergamini, C. 656 De Lorenzis, C. 722 Murelli, C. 732 Gebhard e C. 997 Pizzetti.

Avverte che per l'esame dei provvedimenti in oggetto il deputato Fabrizio Cecchetti sarà sostituito dalla deputata Elena Murelli.

Dichiara quindi aperta la discussione sulle linee generali e invita i relatori Fidanza e Murelli, a svolgere la relazione introduttiva.

Carlo FIDANZA (FdI), *relatore*, intervenendo sull'ordine dei lavori, stigmatizza l'andamento dei lavori dell'Assemblea che non consente alle Commissioni, già convocate per la giornata odierna, di discutere gli argomenti previsti all'ordine del giorno con il dovuto approfondimento.

Passando al contenuto delle proposte di legge in esame, ricorda che esse hanno tutte l'obiettivo comune di rispondere all'esigenza di introdurre strumenti di tutela per i bambini che, come hanno dimostrato diversi e anche recenti fatti di cronaca, sono inconsapevolmente dimenticati nell'abitacolo di veicoli chiusi, che, specie in periodi dell'anno come questo, possono agevolmente diventare delle vere e proprie trappole mortali.

Anche le modalità di intervento individuate dalle diverse proposte di legge sono abbastanza simili: si prevede infatti in quasi tutte le proposte di legge di modificare l'articolo 172 del codice della strada, in modo da rendere obbligatorio un dispositivo di allarme antiabbandono per i sistemi di ritenuta per bambini, già previsti dalla citata disposizione. Si stabilisce inoltre che tale dispositivo abbia le caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali fissate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e, nella maggior parte dei casi, che decorra un periodo di tempo tra l'emanazione del decreto ministeriale e l'entrata in vigore dell'obbligo.

Passando a una rapida rassegna degli elementi di differenza tra le varie proposte di legge presentate, segnala come la proposta di legge C. 655 Foti e Butti faccia riferimento ad un obbligo di installazione del sistema di allarme antiabbandono direttamente sul veicolo, vietando conseguentemente, a decorrere dal 2020, l'immissione in circolazione di veicoli che non presentino questo sistema integrato (tale ultima previsione è ripresa anche dalla proposta C. 656 De Lorenzis, articolo 3), mentre le altre proposte di legge fanno

riferimento a dispositivi di allarme antiabbandono da abbinare ai sistemi di ritenuta per bambini, senza che tali sistemi siano integrati nei veicoli. Inoltre la medesima proposta di legge sembra riferirsi a tutti i veicoli di cui all'articolo 47, comma 2, lettera b), del codice della strada.

La proposta di legge C. 722 Murelli prevede espressamente la modifica anche del comma 10 dell'articolo 172, che ha ad oggetto le sanzioni in caso di mancato uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per i bambini, introducendo tra le fattispecie sanzionate anche l'ipotesi di utilizzo di un sistema di ritenuta privo del dispositivo di allarme sonoro sopra indicato. Inoltre a differenza del riferimento fatto da gran parte delle proposte alla definizione delle caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali del dispositivo, da stabilire con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, fa espresso riferimento all'omologazione. Infine, la medesima proposta, all'articolo 2, prevede che senza nuovi o maggiori oneri, siano realizzate campagne di informazione e sensibilizzazione sull'importanza dell'uso corretto dei sistemi di ritenuta per bambini dotati di dispositivi di allarme sonoro atti a prevenire l'abbandono accidentale dei bambini a bordo dei veicoli anche con riferimento all'amnesia dissociativa.

In maniera analoga la proposta di legge C. 656 De Lorenzis ed altri prevede all'articolo 2 che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito degli stanziamenti dedicati alle campagne per la sicurezza stradale e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, provveda a informare in modo adeguato sull'obbligo di installazione nei veicoli dei dispositivi di allarme per prevenire l'abbandono di bambini attraverso il proprio sito *internet* istituzionale.

Le ulteriori differenze concernono essenzialmente i termini entro i quali deve essere emanato il decreto ministeriale volto a definire le caratteristiche del sistema di allarme e quello di applicazione degli obblighi previsti dalla disposizione.

In particolare, con riferimento al termine per l'emanazione del decreto mini-

steriale le proposte di legge C. 646 Bergamini ed altri, C. 656 De Lorenzis ed altri, C. 732 Gebhard e la proposta di legge C. 997 Pizzetti ed altri prevedono un termine di 120 giorni (quattro mesi nella formulazione della proposta di legge C. 997), la proposta di legge Murelli un termine di 90 giorni (per l'individuazione delle caratteristiche tecniche per l'omologazione), la proposta di legge C. 655 Foti e Butti un termine di 60 giorni, mentre la proposta di legge C. 651 Meloni ed altri prevede il termine più breve in assoluto, pari a 30 giorni.

Con riferimento all'applicazione delle disposizioni, le proposte di legge Meloni ed altri (C. 651) e Foti e Butti (C. 655) stabiliscono la data del 1° gennaio 2019, le proposte di legge Bergamini ed altri (C. 646), De Lorenzis ed altri (C. 656), Pizzetti ed altri (C. 997) prevedono l'applicazione delle disposizioni decorsi 6 mesi dall'entrata in vigore del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, mentre le proposte Murelli ed altri (C. 722) e Gebhard (C. 732) non prevedono una specifica disposizione sul punto.

Ricorda che una disposizione analoga era stata prevista all'articolo 10-*bis* della proposta di legge C. 423, il cui esame non si è concluso nella XVII legislatura. Tale disposizione introduceva l'obbligo di prevedere che i sistemi di ritenuta per bambini, negli autoveicoli, fossero equipaggiati con un dispositivo di allarme anti-abbandono le cui specifiche tecnico-costruttive sarebbero state stabilite con regolamento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti da adottare entro centoventi giorni dall'entrata in vigore della legge. L'obbligo di utilizzo di questi dispositivi sarebbe divenuto operativo decorsi sei mesi dall'entrata in vigore del regolamento sopra indicato.

Dopo questa esposizione generale, illustra quindi il contenuto delle singole proposte di legge in esame.

La proposta di legge C. 646 Bergamini ed altri si compone di un unico articolo. Il comma 1 prevede, attraverso una modifica del comma 1 dell'articolo 172 del codice della strada, che i sistemi di ritenuta per

bambini siano equipaggiati con un dispositivo di allarme antiabbandono avente le caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, in sede di prima attuazione, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione. Il comma 2 prevede che le disposizioni sopra indicate si applichino decorsi sei mesi dalla data di entrata in vigore del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

La proposta di legge C. 651 Meloni ed altri consta di un articolo che prevede che, a partire dal 1° gennaio 2019, tutti i sistemi di ritenuta per bambini previsti dal comma 1 dell'articolo 172 del codice della strada debbano essere dotati di un dispositivo acustico e luminoso atto a rilevare la presenza di un bambino nell'abitacolo. Le caratteristiche tecniche del dispositivo di cui al comma 1 sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge.

La proposta di legge C. 655 Foti e Butti si compone di due articoli. L'articolo 1 modifica l'articolo 172 del codice della strada prevedendo l'inserimento di un comma 1-*bis*, che stabilisce che gli autoveicoli di cui all'articolo 47, comma 2, lettera *b*), debbano essere muniti di un apposito dispositivo acustico di allarme, il cui funzionamento si attivi sia quando la cintura di sicurezza del sistema di ritenuta per bambini è allacciata e l'autoveicolo è a motore spento, sia quando è innestato il sistema del meccanismo di chiusura ad azionamento meccanico o elettrico dell'autoveicolo stesso. Le caratteristiche tecniche del dispositivo acustico di allarme previsto dal comma 1 sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge.

L'articolo 2 stabilisce che le disposizioni di cui all'articolo 1, comma 1, si applichino a decorrere dal 1° gennaio 2019 e che, a decorrere dal 1° gennaio 2020, non possano più essere immessi in circolazione autoveicoli, individuati ai sensi delle disposizioni

dell'articolo 1, comma 1, privi del dispositivo acustico di allarme previsto dalle medesime disposizioni.

La proposta di legge C. 656 De Lorenzis ed altri consta di tre articoli.

L'articolo 1 aggiunge un periodo al comma 1 dell'articolo 172, volto a prevedere che i sistemi di ritenuta per bambini devono essere equipaggiati con un dispositivo di allarme per prevenire l'abbandono di bambini rispondente alle specifiche tecnico-costruttive stabilite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto da adottare entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano decorsi sei mesi dalla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 2. L'articolo 2 stabilisce che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito degli stanziamenti dedicati alle campagne per la sicurezza stradale e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, provveda a informare in modo adeguato sull'obbligo di installazione nei veicoli dei dispositivi di allarme per prevenire l'abbandono di bambini attraverso il proprio sito *internet* istituzionale.

L'articolo 3 prevede che a decorrere dal 1° gennaio 2020 non possono più essere immessi in circolazione di autoveicoli privi del dispositivo di allarme previsto dalle disposizioni di cui all'articolo 1, comma 1.

La proposta di legge C. 722 Murelli ed altri consta di tre articoli.

L'articolo 1 aggiunge un periodo al comma 1 dell'articolo 172, volto a prevedere che i sistemi di ritenuta per bambini debbano inoltre essere equipaggiati con un dispositivo di allarme sonoro di tipo omologato secondo le normative stabilite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. La disposizione modifica anche il comma 10 dell'articolo 172, che ha ad oggetto le sanzioni in caso di mancato uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per i bambini, introducendo tra le fattispecie sanzionate anche l'ipotesi di utilizzo di un sistema di ritenuta privo del dispositivo di allarme sonoro sopra indicato. Le caratteristiche tecniche per l'omologazione del dispositivo di allarme di

cui al comma 1 sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge.

L'articolo 2 stabilisce che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della salute, promuove campagne di informazione e sensibilizzazione rivolte ai genitori, ai parenti e alle altre persone che si prendono cura di bambini fino a 6 anni di età sull'importanza dell'uso corretto dei sistemi di ritenuta per bambini dotati di dispositivi di allarme sonoro atti a prevenire l'abbandono accidentale dei bambini a bordo dei veicoli, previsti dall'articolo 172, comma 1, del codice della strada e sulle relative cause, anche con riferimento all'amnesia dissociativa. L'articolo 3 contiene infine la clausola di invarianza finanziaria.

La proposta di legge C. 732 Gebhard consta di due articoli. L'articolo 1 prevede, attraverso una modifica del comma 1 dell'articolo 172 del codice della strada, che i sistemi di ritenuta per bambini debbano essere equipaggiati con un dispositivo di allarme per prevenire l'abbandono dei bambini nei veicoli chiusi avente le caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'articolo 2 prevede l'entrata in vigore della legge il giorno successivo a quello della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

La proposta di legge C. 997 Pizzetti ed altri è costituita da un unico articolo. Il primo comma dell'articolo 1 aggiunge un periodo al comma 1, dell'articolo 172, volto a prevedere che i sistemi di ritenuta per bambini devono essere equipaggiati con un dispositivo di allarme anti-abbandono rispondente alle specifiche tecnico-costruttive e funzionali stabilite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Il comma 2 stabilisce che le caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali del dispositivo anti-abbandono siano stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro quattro mesi dalla data di

entrata in vigore della legge. La disposizione si applica decorsi sei mesi dalla data di entrata in vigore del decreto.

In conclusione ritiene che gli aspetti di maggiore rilievo da approfondire riguardino il termine di adozione del regolamento attuativo da parte del ministero, la data di entrata in vigore dell'obbligo previsto e l'individuazione di un ulteriore termine al fine di consentire i necessari adeguamenti tecnici da parte dei destinatari delle norme. Ulteriori aspetti che giudica favorevolmente sono l'introduzione di specifiche sanzioni e l'obbligo di adeguate campagne di informazione e sensibilizzazione degli utenti. Su tutti i citati profili ritiene che saranno certamente utili le audizioni informali previste per la giornata di domani.

Elena MURELLI (Lega), *relatrice*, ringrazia il collega Fidanza per la relazione svolta, alla quale ritiene opportuno aggiungere alcune considerazioni di carattere generale sul fenomeno dell'accidentale abbandono dei bimbi in auto.

In particolare sottolinea come sia improcrastinabile ormai l'introduzione nel nostro sistema normativo dell'obbligo di dispositivi atti a prevenire l'abbandono accidentale dei bambini all'interno dell'abitacolo dei veicoli.

Secondo uno studio americano quasi il 25 per cento dei genitori con bimbi tra 0 e 3 anni ammette di aver dimenticato il proprio bimbo in auto. Praticamente un genitore su quattro.

E il 14 per cento dichiara di averlo lasciato consapevolmente, nonostante il rischio correlato ai colpi di calore. Sono i risultati di un'indagine svolta SAFE KIDS che mostrano in maniera chiara quanto sia diffuso il fenomeno.

Evidenzia che negli ultimi anni abbiamo assistito ad alcuni tragici incidenti che hanno visto vittime bambini dimenticati in auto dai genitori e, per quanto sembri impossibile ipotizzare che avvengano tragedie di tale entità, accade molto più spesso di quanto si pensi. Fortunatamente, nella maggioranza dei casi, i risvolti non sono drammatici e la grave

dimenticanza trova rimedio nell'immediato, ma sono molti i genitori che confessano di aver dimenticato di lasciare il figlio a scuola e aver percorso il tragitto casa-lavoro in una condizione di semi automatismo, per poi accorgersi, una volta parcheggiato, che il bambino dormiva sul sedile posteriore.

Altre volte le tragedie non sono mancate: dal 1998 al 2017 in Italia i casi di morte di bambini lasciati in auto sono solo 8 (purtroppo e per fortuna). L'ultimo episodio dello scorso 18 maggio fa salire a 9 i casi, cui si aggiungono quelli che sono stati salvati per « ravvedimento » del genitore o di salvataggio da parte di passanti.

Secondo le stime riportate dall'*European Child Safety Alliance* (creata con l'ambizione di rendere più sicure le vite dei bambini che vivono in Europa e che conta oggi più di 30 Stati membri tra cui l'Italia), in Francia e Belgio tra il 2007 e il 2009, sono stati 26 i casi in cui un bambino veniva dimenticato all'interno dell'auto, 7 dei quali si sono conclusi con il decesso dello stesso e se il 56 per cento dei genitori, aveva intenzionalmente lasciato il figlio nella macchina, a preoccupare è quel 46 per cento di coloro che sembrano essersi « semplicemente » dimenticati di farlo scendere; tra il 2004 e il 2008 in Israele, è stato registrato un caso all'anno con conseguenze luttuose e 19 solo nel 2008, sebbene non conclusi con la morte del bambino; anche Paesi Bassi, Islanda e Ungheria, si uniscono al triste elenco di quelle nazioni nelle quali sono state recentemente segnalate vicende di questo tipo e con esito mortale; comunque stando alle stime riportate dall'ECSA, sono gli Stati Uniti a detenere il doloroso primato con una media di 36 bambini all'anno, per un totale di 468 morti infantili negli ultimi 12 anni. Occorre quindi chiedersi perché succede questo e come legislatori andare a sanare questa situazione.

Si sofferma dunque ad illustrare gli studi sulla « *Forgotten Baby Sindrome* » e sull'amnesia dissociativa e le misure di prevenzione che possono essere adottate.

Sottolinea quindi come si sia arrivati a un momento di svolta, dal momento che sono state presentate sette proposte di

legge assegnate in sede legislativa alla Commissione. Esse sono accomunate dalla modifica dell'articolo 172 del Codice della strada, laddove si prevede il rispetto delle condizioni di sicurezza obbligatorie per il viaggio in auto dei bambini, introducendo anche l'obbligo dei dispositivi « antiabbandono », prevedendo la loro integrazione nei seggiolini stessi o come dispositivo in dotazione nelle nuove automobili e comminando sanzioni per i trasgressori.

Osserva inoltre che altre proposte di legge, tra cui quella a sua firma, prevedono di intervenire con iniziative volte all'informazione e alla sensibilizzazione di quanti si prendono regolarmente cura dei bambini di età compresa fra i 0 e i 6 anni, con corsi di formazione negli istituti scolastici e nelle strutture pubbliche. Sono altresì disciplinate campagne di comunicazione sociale trasmesse dalla Rai al fine di portare all'attenzione pubblica i sintomi, le cause e le conseguenze dell'amnesia dissociativa e l'importanza di alcune norme fondamentali di sicurezza da rispettare quando si viaggia con bambini a bordo di un'auto.

Ritiene quindi fondamentale e necessario dare una risposta concreta a questa situazione che si trascina da alcuni anni e dare un segnale forte all'esterno. La Commissione è riunita, infatti, in sede legislativa proprio per dare un vero valore al lavoro del Parlamento, con un impatto sociale e morale.

Sottolinea tutto ciò non solo come deputata, ma come una mamma di 3 bimbi che ha seguito queste vicende e condivide questo come un incubo non prevedibile ma reale, che può manifestarsi in qualsiasi momento e solo grazie a un sistema informativo e regolamentato può trovare una soluzione.

Occorre pertanto considerare senza avere nessun timore ma anzi pensando al futuro dei nostri figli e delle future generazioni che abbiamo la possibilità di essere i primi in Europa e anche rispetto agli USA dove questo problema come detto in precedenza è molto sentito.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO esprime apprezzamento per i contenuti delle proposte di legge di iniziativa parlamentare che giudica ampiamente condivisibili.

Con riferimento al previsto obbligo di installazione di un dispositivo elettronico per i seggiolini in auto, si riserva di presentare una proposta del Governo volta a prevedere l'istituzione di un Fondo *ad hoc* che consenta l'introduzione di un'agevolazione fiscale per l'acquisto da parte delle famiglie di tali dispositivi.

Alessandro MORELLI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire rinvia il seguito della discussione ad altra seduta, che potrebbe essere convocata al termine dei lavori pomeridiani dell'Aula ovvero in caso di interruzione utile dei medesimi.

**La seduta termina alle 15.**

*N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.*

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 18.10 alle 18.15.

**AVVERTENZA**

I seguenti punti all'ordine del giorno non sono stati trattati:

*AUDIZIONI INFORMALI*

*Audizione del presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), sulla situazione e sulle prospettive del sistema aeroportuale.*

*SEDE CONSULTIVA*

*DL 84/2018: Disposizioni urgenti per la cessione di unità navali italiane a supporto della Guardia costiera del Ministero della difesa e degli organi per la sicurezza costiera del Ministero dell'interno libici.*

*C. 1004 Governo, approvato dal Senato.*

ALLEGATO

**Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/1629 che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, che modifica la direttiva 2009/100/CE e che abroga la direttiva 2006/87/CE. Atto n. 31.**

**PROPOSTA DI PARERE**

La IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni,

esaminato lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/1629 che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite a navigazione interna, che modifica la direttiva 2009/100/CE e che abroga la direttiva 2006/87/CE,

considerato che il provvedimento intende recepire nell'ordinamento italiano le norme europee che – al fine di innalzare i livelli di sicurezza nel settore del trasporto fluviale e, al contempo, evitare distorsioni della concorrenza tra i Paesi membri – hanno modificato la previgente disciplina relativa ai requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna fluviale e lacustre e alla gestione dei procedimenti amministrativi per il rilascio dei certificati di abilitazione alla navigazione;

sottolineato come, in passato, l'Italia si fosse avvalsa della facoltà, espressamente prevista dalle norme europee, di esentare dall'applicazione delle direttive le proprie navi, essendo queste destinate ad operare esclusivamente su idrovie non collegate, per via navigabile interna, alla rete navigabile di altri Stati membri;

condiviso l'obiettivo, sotteso al recepimento della normativa europea già disposto con il decreto legislativo n. 22 del 2009, di favorire l'acquisizione da parte della cantieristica italiana delle conoscenze tecniche utili per poter operare in

Europa, nonché di adeguare gli *standard* di sicurezza ai più avanzati parametri adottati a livello europeo;

preso atto dell'intenzione di incrementare, in coerenza con gli obiettivi europei, il trasporto fluviale, ancora molto limitato nel nostro Paese, anche al fine di ridurre il trasporto su rotaie o su strada;

valutate positivamente le principali novità contenute nello schema in esame, tra le quali figurano l'introduzione di una procedura per il rilascio del nuovo Certificato unico europeo della navigazione interna, l'aggiornamento di una serie di regole costruttive, la previsione di una Banca europea degli scafi e di un numero unico di identificazione delle navi, la definizione più precisa dei poteri di controllo delle autorità pubbliche nonché delle condotte che integrano fattispecie d'illecito, amministrativo o penale;

evidenziata la possibilità, in linea con le disposizioni europee, di definire norme che tengano conto delle caratteristiche delle vie navigabili interne nazionali e delle attività esercitate;

considerate le nuove funzioni attribuite dal provvedimento agli Uffici della Motorizzazione civile;

preso atto delle precisazioni fornite dal Governo circa l'estensione della rete di navigazione italiana;

segnalata l'opportunità di valutare l'incremento della capacità operativa della banchina fluviale di Torretta nel Comune

di Legnago (VR), al fine di favorire il trasferimento delle merci dalla gomma all'acqua e sfruttare appieno le potenzialità del Fissero-Tartaro-Canalbiano, nonché di rendere navigabile il fiume Mincio, nel tratto tra Peschiera del Garda e Mantova,

esprime

#### PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) al fine di evitare che l'adeguamento ai nuovi criteri costruttivi definiti in sede europea comporti il rischio di irregolarità nei servizi di trasporto e navigazione sulle vie navigabili interne o determini oneri eccessivi a carico degli armatori e del settore in generale, si modifichi l'articolo 2, commi 1 e 2, lettere da *a*) a *c*), per limitare il campo di applicazione della normativa introdotta alle sole navi di nuova costruzione, come segue:

« 1. Le disposizioni del presente decreto si applicano alle seguenti unità navali nuove, nelle principali vie d'acqua interne indicate nell'allegato I:

*a*) identica;

*b*) navi per le quali il prodotto fra lunghezza, larghezza e immersione è pari o superiore in volume a 100 metri cubi;

*c*) rimorchiatori e spintori destinati a rimorchiare o a spingere oppure alla propulsione in formazione di coppia delle unità navali di cui alle lettere *a*) e *b*) o dei galleggianti speciali;

*d*) navi da passeggeri, ad esclusione delle unità considerate al successivo comma 2, lettera *a*);

*e*) identica.

2. Le disposizioni del presente decreto non si applicano alle seguenti unità navali:

*a*) navi traghetto in servizio di collegamento tra due sponde opposte di un fiume, un canale o un lago, a condizione che sia mantenuto il livello di sicurezza e

che le unità siano dotate di mezzi di salvataggio individuali e collettivi, ritenuti adeguati e sufficienti dall'autorità competente;

*b*) identica;

*c*) unità navali adibite alla navigazione marittima, compresi i rimorchiatori e gli spintori »;

2) compatibilmente con la possibilità di derogare alle prescrizioni europee, date le caratteristiche della rete interna italiana di vie navigabili, all'articolo 2, comma 2, lettere *d*) ed *e*), si sostituiscano le parole: « entrano temporaneamente » con le seguenti: « in navigazione », con l'effetto di consentire la navigazione nelle acque interne di navi della navigazione marittima e di unità da diporto;

3) si modifichi l'allegato IV, previsto dall'articolo 3, comma 1, laddove consente che le navi abbiano requisiti tecnici ridotti quando navigano in zona 4, al fine di non consentire ai traghetti esistenti di ridurre i mezzi di salvataggio;

4) all'articolo 3, sia aggiunta la seguente definizione: « »unità nuove»: unità la cui chiglia sia stata impostata dopo il 31 dicembre 2018 »;

5) l'articolo 5, comma 1, sia modificato in modo da ribadire l'applicazione del decreto legislativo alle sole unità di nuova costruzione;

6) si preveda che la visita addizionale sia effettuata allorquando il sinistro marittimo possa compromettere la sicurezza dell'unità navale, e non in ogni caso. Pertanto, l'attuale formulazione dell'articolo 6, comma 6, lettera *a*), sia sostituita dalla seguente: « *a*) ogni volta che si verifica un sinistro o si manifesta un difetto che possa compromettere, a giudizio dell'autorità competente, la sicurezza dell'unità navale, l'efficienza o l'integrità dei mezzi di salvataggio o di altri apparati della stessa »;

7) si elenchino le vie navigabili oppure, in via subordinata, si modifichi il testo dell'allegato I dello schema di de-

creto come segue: « Si considerano incluse nella zona 4 le principali vie d'acqua navigabili conformemente al diritto nazionale »;

8) in considerazione del fatto che il trasporto di merci pericolose non risulta essere regolato, sebbene dalle audizioni svolte sia emerso, in particolare, che il quantitativo di GPL che risale il Po sino alla città di Ferrara non sia irrilevante, il Governo adotti con propri provvedimenti le misure tecniche opportune, in analogia con il trasporto marittimo di tali sostanze;

*e con le seguenti osservazioni:*

*a)* sarebbe opportuno valutare con attenzione l'adeguatezza delle risorse disponibili in relazione alla compatibilità delle attuali dotazioni organiche degli Uffici della motorizzazione civile rispetto all'attribuzione di nuove competenze, potenziando gli Uffici specificatamente interessati con le opportune riallocazioni di risorse umane e materiali, atte a favorire l'espletamento delle funzioni di controllo ed ispettive assegnate, lasciando invariato l'organico complessivo della Motorizza-

zione civile, in coerenza con la clausola d'invarianza finanziaria prevista dall'articolo 24 dello schema di decreto;

*b)* al fine di evitare incertezze interpretative o duplicazioni di procedure, sembra necessario il coordinamento delle funzioni attribuite alla Motorizzazione civile in relazione al rilascio del nuovo certificato europeo, rispetto a quelle già esercitate, in base alla legislazione vigente, dagli Ispettorati di porto con riferimento alla licenza e al certificato di navigazione, chiarendo al contempo se il certificato comunitario sostituisca la licenza e il certificato di navigazione rilasciato dagli Ispettorati di porto;

*c)* sarebbe opportuno, all'articolo 19, comma 1, prevedere indicativamente i termini temporali entro i quali gli organismi di classificazione possano svolgere i compiti di controllo di competenza;

*d)* occorrerebbe infine chiarire, con riferimento all'articolo 22, commi 4 e 5, la formulazione delle disposizioni in materia di sanzioni, garantendo il rispetto del principio di proporzionalità.