

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-00446 D'Incà: Necessità di una complessiva riorganizzazione del trasporto ferroviario nel territorio bellunese, anche in ragione dei continui e ripetuti disservizi sulle tratte al servizio di quel territorio	48
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	60
5-00562 Tino Iannuzzi: Stato di avanzamento del progetto di velocizzazione del collegamento ferroviario Salerno-Battipaglia-Reggio Calabria e di adeguamento tecnologico della relativa linea ferroviaria	49
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	62
5-00605 Catalano: Abilitazione dei tricicli all'attività di noleggio con conducente	50
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	64
5-00659 Biasotti: Necessità che i quiz relativi alla prova teorica per il conseguimento delle patenti A e B vengano tradotti in lingua inglese a beneficio dei cittadini stranieri	50
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	66

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

Audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (ANFIA) (<i>Svolgimento e conclusione</i>)	50
--	----

SEDE CONSULTIVA:

DL 93/2013: Disposizioni urgenti in materia di sicurezza e per il contrasto della violenza di genere, nonché in tema di protezione civile e di commissariamento delle province. C. 1540 Governo (Parere alle Commissioni I e II) (<i>Esame e rinvio</i>)	51
Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, con Allegati, fatto a Roma il 30 gennaio 2012. C. 1309 Governo (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	56

INTERROGAZIONI

Mercoledì 11 settembre 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 9.35.

5-00446 D'Incà: Necessità di una complessiva riorganizzazione del trasporto ferroviario nel territorio bellunese, anche in ragione dei continui e ripetuti disservizi sulle tratte al servizio di quel territorio.

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

Federico D'INCÀ (M5S), replicando, ringrazia il sottosegretario della risposta di

cui si dichiara tuttavia insoddisfatto. Rileva, infatti, che il territorio bellunese, ubicato in una delle zone più belle e turisticamente pregevoli del Paese e che ospita un'area dichiarata patrimonio dell'Unesco, non è oggetto di alcuna considerazione per ciò che concerne il miglioramento del servizio di trasporto ferroviario, che registra numerosi e continui disservizi. Nel ritenere necessario che venga data alla ferrovia una centralità nel sistema generale dei trasporti, fa presente di aver posto un quesito all'assessore alle infrastrutture della regione Veneto riguardo alla metropolitana di superficie che percorre l'anello delle Dolomiti, la cui realizzazione necessiterebbe di un investimento esiguo, in proporzione al grande vantaggio che il territorio ne ricaverebbe anche in termini di sviluppo del turismo e di collegamento del territorio bellunese, più povero, con il più ricco territorio dell'Alto Adige. Segnala al riguardo di aver ricevuto in risposta l'informazione che, pur non essendo disponibili risorse per la realizzazione completa delle infrastrutture oggetto del quesito, le due tratte ferroviarie Conegliano-Belluno e Monselice-Rovigo, in forza della sottoscrizione dell'atto aggiuntivo dell'intesa generale quadro tra Governo e regione Veneto del giugno del 2011, sono state inserite nell'ambito della legge obiettivo al fine di poterne accelerare la realizzazione. Nel ricordare che la regione Veneto consente l'utilizzo dello strumento del *project financing*, a suo giudizio del tutto negativo, in quanto lascia al di fuori del patto di stabilità miliardi di debito pubblico a svantaggio delle generazioni future, ritiene opportuno che venga fatta una riflessione più generale sul sistema infrastrutturale del Paese, che deve essere a suo giudizio basato sulla mobilità pubblica, prevedendo investimenti pubblici che rendano efficiente la mobilità e scorraggino l'uso del mezzo privato per poter pervenire ad una mobilità sostenibile, al pari di altri Paesi europei. Sottolinea che allo stato attuale la mobilità pubblica al servizio del territorio bellunese è del tutto insufficiente, dal momento che per raggiungere le località del Cadore occorrono

almeno sei ore, che frequentemente aumentano in ragione dei ritardi dei treni e delle conseguenti mancate coincidenze con treni locali che collegano le piccole località delle Dolomiti, danneggiando i residenti e scoraggiando il turismo.

5-00562 Tino Iannuzzi: Stato di avanzamento del progetto di velocizzazione del collegamento ferroviario Salerno-Battipaglia-Reggio Calabria e di adeguamento tecnologico della relativa linea ferroviaria.

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

Tino IANNUZZI, replicando, nel ringraziare il sottosegretario della risposta, prende atto dei passi in avanti che sono stati compiuti, dal punto di vista della programmazione e della progettazione dei lavori necessari per modernizzare e potenziare l'asse ferroviario Salerno-Battipaglia-Reggio Calabria, strategico non solo per il Mezzogiorno ma per l'intero Paese, a cominciare dal contratto istituzionale di sviluppo sottoscritto lo scorso 18 dicembre nonché della delibera del Cipe n. 11 del 2013 pubblicata lo scorso 7 agosto. Rileva, tuttavia, la necessità che le opere previste siano, senza ulteriori ritardi e rinvii, effettivamente e celermente appaltate e che possano avere rapido e concreto avvio, utilizzando le risorse già disponibili, pari a 230 milioni di euro, per l'incremento delle prestazioni e della affidabilità della linea Battipaglia-Reggio Calabria. Sottolinea, inoltre, l'opportunità di acquisire gli ulteriori 274 milioni di euro occorrenti per il finanziamento integrale delle altre opere lungo la direttrice ferroviaria Salerno-Reggio Calabria per gli interventi già progettati. Evidenzia l'opportunità di realizzare velocemente il potenziamento e l'adeguamento tecnologico della linea ferroviaria preesistente Salerno-Reggio Calabria, che versa in una situazione di pesante e inaccettabile arretratezza, con tempi di percorrenza obiettivamente troppo elevati ed inaccettabili. Ritiene quindi che il Governo debba passare dalle parole ai fatti.

Preannuncia che continuerà a seguire la vicenda e ad sollecitare il Governo e le regioni interessate per la integrale e veloce esecuzione di un progetto essenziale per i Sud e per tutta l'Italia.

5-00605 Catalano: Abilitazione dei tricicli all'attività di noleggio con conducente.

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

Ivan CATALANO (M5S), replicando, nel dichiararsi soddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo, auspica che nel provvedimento del Governo di riordino del codice della strada così come nel disegno di legge delega che sarà approvato dal Parlamento possa essere prevista la possibilità di utilizzare i tricicli non a motore nell'attività di noleggio con conducente.

5-00659 Biasotti: Necessità che i quiz relativi alla prova teorica per il conseguimento delle patenti A e B vengano tradotti in lingua inglese a beneficio dei cittadini stranieri.

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

Sandro BIASOTTI (Pdl), replicando, ringrazia il sottosegretario della risposta della quale si dichiara tuttavia insoddisfatto. Ricorda, infatti, che fino a due anni fa i test per il conseguimento del titolo abilitativo alla guida erano tradotti nelle sette lingue riconosciute a livello internazionale e che la decisione di abbandonare tale prassi è stata dettata da motivi di ordine prevalentemente finanziario. Al riguardo osserva che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti potrebbe siglare degli accordi con le ambasciate al fine di ottenere delle traduzioni asseverate dei quiz, traduzioni peraltro già disponibili sul mercato a costi estremamente ridotti, anche al fine di permetterne una reale

comprensione da parte degli esaminandi. Nel fare presente che è in aumento il numero di stranieri che necessitano, per ragioni di lavoro, dell'utilizzo dell'automobile, osserva che non dare la possibilità effettiva di sostenere l'esame della patente induce molti soggetti a guidare i veicoli senza conseguire il titolo abilitativo prescritto, con grave pregiudizio per la sicurezza stradale. Auspica, quindi, una riflessione al riguardo da parte del Governo, anche tenuto conto del crollo delle iscrizioni agli esami di guida presso le agenzie di consulenza automobilistica e dell'aumento vertiginoso del traffico illecito di patenti false.

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

La seduta termina alle 10.15.

INDAGINE CONOSCITIVA

Mercoledì 11 settembre 2013. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO.

La seduta comincia alle 14.

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

Audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (ANFIA).

(Svolgimento e conclusione).

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, nonché la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Introduce, quindi, l'audizione.

Giovanni PONTECORVO, *Presidente Settore autobus dell'ANFIA*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono, quindi, i deputati Michele DELL'ORCO (M5S) e Andrea VECCHIO (SCpI), a più riprese, Paolo COPPOLA (PD), Vincenzo GAROFALO (PdL), Paolo GANDOLFI (PD), Vincenzo PISO (PdL), a più riprese, Sandro BIASOTTI (PdL), Paolo VITELLI (SCpI) e il presidente Ivan CATALANO.

Giovanni PONTECORVO, *Presidente Settore autobus dell'ANFIA*, risponde ai quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Ivan CATALANO, *presidente*, ringrazia i rappresentanti dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (ANFIA) per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.10.

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

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 11 settembre 2013. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO, indi del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 15.10.

DL 93/2013: Disposizioni urgenti in materia di sicurezza e per il contrasto della violenza di genere, nonché in tema di protezione civile e di commissariamento delle province.

C. 1540 Governo.

(Parere alle Commissioni I e II).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Alessia ROTTA (PD), *relatore*, nel fare presente che la Commissione è chiamata a esprimere parere sul disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 93 del

2013 che, nel Capo I, contiene una serie di previsioni finalizzate, anche in attuazione della Convenzione di Istanbul, a prevenire e contrastare la violenza di genere, osserva preliminarmente che sono di competenza della Commissione gli articoli 3, 8 e 9, che riguardano la sospensione della patente di guida a chi commette reati di maltrattamento, il furto di rame e metalli e l'inasprimento delle pene in caso di sostituzione dell'identità digitale. Rileva che ancora una volta la Commissione si trova ad esaminare un provvedimento dai contenuti eterogenei nel quale sono inserite disposizioni di rilievo, che tuttavia non sono strettamente connesse all'oggetto proprio del provvedimento, che in questo caso è appunto costituito dal contrasto alla violenza di genere.

Nell'illustrare i contenuti del provvedimento, fa presente, in particolare, che l'articolo 1 modifica la disciplina dei maltrattamenti in famiglia, della violenza sessuale e degli atti persecutori (cosiddetto *stalking*), introducendo nuove aggravanti, prevedendo l'irrevocabilità della querela presentata per *stalking* e imponendo il divieto di detenzione di armi in caso di ammonimento del questore per il medesimo reato. L'articolo 2 prevede alcune misure di adeguamento del codice di procedura penale alle esigenze di maggiore protezione delle vittime di *stalking* e di maltrattamenti in famiglia. È ampliato l'ambito di applicazione del provvedimento di allontanamento dell'imputato dalla casa familiare. È permesso l'arresto obbligatorio in flagranza al di fuori dei limiti di pena previsti. Si stabilisce inoltre che la polizia giudiziaria possa provvedere, su autorizzazione del pubblico ministero, all'allontanamento d'urgenza dalla casa familiare e al contestuale divieto di avvicinamento ai luoghi frequentati dalla persona offesa nei confronti di chi è colto in flagranza di reato. Osserva che, sempre all'articolo 2, si introducono obblighi di costante comunicazione e misure di favore, sotto il profilo procedurale, a tutela della persona offesa dai reati di *stalking* e di maltrattamenti in ambito familiare. Si stabilisce altresì che i reati di maltratta-

menti in famiglia, violenza sessuale e *stalking* siano inseriti tra quelli che hanno priorità assoluta nella formazione dei ruoli di udienza. Si prevede infine, per tali reati, l'ammissione al gratuito patrocinio anche in deroga ai limiti di reddito. L'articolo 3 introduce misure di prevenzione nei confronti delle condotte di violenza domestica. Analogamente a quanto già previsto dalla disciplina del reato di *stalking*, si stabilisce anche per il reato di lesioni personali, consumato o tentato, nell'ambito di violenza domestica, che, nel caso di segnalazione alle forze dell'ordine, il questore, anche in assenza di querela, possa procedere all'ammonizione dell'autore del fatto. Il questore può altresì richiedere al prefetto del luogo di residenza del destinatario dell'ammonizione l'applicazione della misura della sospensione della patente di guida per un periodo da uno a tre mesi. Il prefetto dispone la sospensione della patente di guida ai sensi dell'articolo 218 del codice della strada. Il prefetto non dà luogo alla sospensione della patente di guida qualora, tenuto conto delle condizioni economiche del nucleo familiare, risulti che le esigenze lavorative dell'interessato non possono essere garantite con il rilascio del permesso previsto dall'articolo 218, secondo comma, del codice della strada. L'articolo 4 tutela gli stranieri vittime di violenza domestica, ai quali potrà essere rilasciato un permesso di soggiorno per motivi umanitari. L'articolo 5 prevede l'adozione da parte del Ministro delegato per le pari opportunità di un piano di azione straordinario contro la violenza sessuale e di genere. Sottolinea l'opportunità di soffermarsi sul contenuto dei primi cinque articoli del decreto-legge in esame, in quanto costituiscono la parte fondamentale del provvedimento. Ritiene un obiettivo pienamente condivisibile il rafforzamento, sia sotto il profilo dell'inasprimento delle pene previste dall'ordinamento, sia sotto il profilo delle misure di prevenzione, sia infine sotto il profilo procedurale, la tutela nei confronti dei reati riconducibili alla violenza sessuale e ai maltrattamenti contro familiari e conviventi. Osserva infatti che

recenti e gravi fatti di cronaca dimostrano come un intervento su questa materia abbia sicuramente i requisiti di necessità e urgenza che giustificano il ricorso al decreto-legge.

Per quanto concerne il dettaglio delle misure adottate, osserva che, con riferimento ad alcune di esse, si presenta l'esigenza di chiarimenti e integrazioni rispetto al dettato delle disposizioni contenute nel decreto-legge. Fa presente, infatti, che si tratta di interventi di miglioramento del testo che le Commissioni I e II, competenti in sede referente, potranno adottare nel corso dell'esame con propri emendamenti. Osserva, a titolo di esempio, che, per quanto concerne le previsioni relative all'allontanamento d'urgenza dalla casa familiare, non sono espressamente stabiliti né i tempi minimo e massimo di durata dell'allontanamento stesso né le modalità con cui possa essere impugnato un provvedimento che comunque incide sulla libertà personal e che non si specificano neppure le modalità con cui in concreto l'allontanamento possa essere effettuato, nel caso in cui il soggetto che lo subisce non disponga di mezzi economici o di altra abitazione idonea. Per quanto concerne l'irrevocabilità della querela giudica opportuna una riflessione sugli effetti di remora che una simile previsione può avere rispetto alla proposizione stessa della querela.

Relativamente ai profili di competenza della Commissione, giudica opportuno osservare che la misura accessoria della sospensione fino a tre mesi della patente, comminata dal prefetto su richiesta del questore, non sembra attinente rispetto alla natura dei reati in questione. Osserva che l'applicazione di tale misura può altresì comportare difficoltà di ordine pratico, come dimostra il fatto che il comma 2 dell'articolo 3 del decreto-legge esclude la sospensione in caso di ineludibili esigenze lavorative dell'interessato, tenuto conto delle condizioni economiche del nucleo familiare. Ritiene opportuno sottolineare che la sospensione della patente implica che al procedimento principale, di natura evidentemente penale, si sovrapp-

ponga un diverso procedimento, per il quale, ai sensi dell'articolo 205 del codice della strada, è prevista una specifica modalità di impugnazione mediante opposizione davanti all'autorità giudiziaria ordinaria. Nel ribadire l'assoluta condivisione dell'adozione di un decreto-legge che rafforzi gli strumenti di prevenzione e contrasto rispetto alla violenza sessuale e ai maltrattamenti in ambito familiare, giudica comunque auspicabile che il dettato normativo sia reso più preciso ed efficace per quanto concerne i profili che ho segnalato e altri che potranno emergere nel corso dell'esame da parte delle Commissioni che hanno la competenza principale sulla materia.

Passando all'esame dei restanti articoli del provvedimento, segnala che essi intervengono su materie diverse rispetto alla violenza di genere e, in alcuni casi, neppure riconducibili all'ambito dell'ordinamento penale. L'articolo 6 reca disposizioni di carattere finanziario relative al comparto sicurezza e ordine pubblico; in particolare, per quanto attiene alle materie di competenza della IX Commissione, il comma 4 del suddetto articolo modifica la disciplina concernente l'indennità per il personale della polizia stradale impiegato nei servizi autostradali, che è corrisposta dalle società concessionarie di autostrade; in particolare si abroga il limite massimo giornaliero, attualmente fissato in euro 5,16, e si rimette la definizione e la misura dell'indennità alle convenzioni tra il Ministero dell'interno e le società concessionarie. L'articolo 7 reca varie disposizioni in materia di sicurezza dei cittadini, relative in particolare all'arresto in flagranza differita e alle misure coercitive nei confronti di reati commessi in occasione di manifestazioni sportive, alle aggravanti del delitto di rapina, alle modalità di impiego delle forze armate impegnate nel controllo del territorio e alle restrizioni all'accesso ad immobili utilizzati dalle amministrazioni di pubblica sicurezza.

Gli articoli 8 e 9 intervengono su materie che coinvolgono anche le competenze della IX Commissione. In particolare, con l'articolo 8 è inasprita la disciplina penale

relativa al furto e alla ricettazione, nel caso in cui tali reati abbiano per oggetto componenti metalliche o altro materiale sottratto ad infrastrutture destinate all'erogazione di energia, a servizi di trasporto, a telecomunicazioni o ad altri servizi pubblici e gestite da soggetti pubblici o da soggetti privati in regime di concessione pubblica. Si prevede che tali fattispecie configurino un'aggravante specifica dei reati di furto e di ricettazione. Si stabilisce inoltre che in tali casi si possa procedere all'arresto obbligatorio in flagranza di delitto.

L'articolo 9 detta una serie di disposizioni volte a contrastare il furto d'identità. In primo luogo, si integra la disciplina della frode informatica, introducendo un'aggravante per il fatto commesso con sostituzione dell'identità digitale. In questa ipotesi il reato è perseguibile d'ufficio. Contestualmente è resa più severa la disciplina della responsabilità degli enti per gli illeciti amministrativi dipendenti da reato, quando si tratti della frode informatica aggravata dalla sostituzione dell'identità digitale, dell'indebita utilizzazione di carte di credito e dei delitti previsti dal codice della privacy. È infine rafforzato il sistema di prevenzione delle frodi nel settore del credito al consumo, quando tali frodi abbiano luogo mediante furto d'identità.

Ritiene particolarmente opportuna l'introduzione delle disposizioni brevemente richiamate, in considerazione della rilevanza e della frequenza che ha assunto il fenomeno del furto d'identità sulle reti informatiche. Osserva altresì che tali disposizioni risultano in linea con le indicazioni contenute nel documento conclusivo dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza informatica delle reti, approvato dalla IX Commissione nella fase finale della scorsa legislatura, laddove si osservava che, per combattere efficacemente il furto d'identità digitale, sarebbe stato opportuno, oltre all'adozione di misure di carattere preventivo, anche l'introduzione nell'ordinamento del relativo reato, prevedendo adeguate sanzioni penali.

Gli articoli 10 e 11 recano misure in materia, rispettivamente, di protezione civile e di potenziamento del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. L'articolo 12 infine fa salvi gli atti di nomina dei commissari conseguenti allo scioglimento delle province e gli atti adottati dai commissari medesimi sulla base delle disposizioni contenute nel decreto-legge n. 201 del 2011, dichiarate illegittime dalla Corte costituzionale.

Rispetto alle previsioni non riconducibili alla materia della violenza di genere, pur riconoscendo, nel merito, l'opportunità delle misure adottate, osserva, sotto un profilo generale e di metodo, che anche il provvedimento in esame si configura come uno dei numerosi decreti-legge che intervengono su una molteplicità di materie diverse tra loro e che, oggettivamente, hanno le caratteristiche di provvedimenti omnibus. Si tratta, a suo avviso, di un modo di legiferare che ormai da tempo, anche con precedenti Governi, è diventato consueto e che presenta seri inconvenienti anche sotto il profilo della chiarezza e della qualità della legislazione.

Ritiene, in proposito, che anche il ricorso alla decretazione d'urgenza potrebbe più opportunamente essere effettuato con la predisposizione di provvedimenti che intervengono, se non su singole questioni, almeno su settori omogenei. Ciò comporterebbe, tra l'altro, che le Commissioni competenti sui settori di volta in volta interessati potrebbero esaminare in sede referente i provvedimenti di propria competenza, piuttosto che limitarsi a intervenire in sede consultiva. In questo modo si consentirebbe una più ordinata produzione legislativa e si permetterebbe un maggiore approfondimento delle singole misure adottate.

Si riserva, quindi, di formulare una proposta di parere sicuramente favorevole, in considerazione dell'assoluta condivisione delle finalità principali del decreto-legge, nel quale intende tuttavia evidenziare alcune delle considerazioni svolte.

Paolo COPPOLA (PD) esprime perplessità in ordine alle disposizioni dell'articolo

9 del provvedimento, relative al reato di sostituzione di identità digitale, dal momento che il concetto di identità digitale non risulta definito nell'ordinamento. Ritiene quindi opportuno che tali disposizioni vengano riformulate eventualmente anche facendo riferimento alla sottrazione delle credenziali di accesso al fine di non provocare confusione nell'applicazione della norma.

Diego DE LORENZIS (M5S) nel fare presente che l'articolo 1, comma 3, del provvedimento in esame amplia il novero delle circostanze aggravanti contemplate dal secondo comma dell'articolo 612-*bis* del codice penale, prevedendo quale specifica circostanza l'aver commesso il fatto attraverso strumenti informatici o telematici, non ravvisa l'esigenza di specificare questa fattispecie che *prima facie* sembra voler perseguire un mezzo tecnologico, apparendo frutto di una cultura superata che affronta il nuovo con paura senza alcun fondamento.

In merito all'articolo 9, osserva che esso mira – come evidenziato dalla relazione illustrativa – a rendere più efficace il contrasto del preoccupante e crescente fenomeno del cosiddetto « furto d'identità digitale », attraverso il quale vengono commesse frodi informatiche, talora con notevole nocumento economico per la vittima. Pur ritenendo condivisibili le ragioni poste a fondamento dell'intervento normativo non giudica tuttavia adatti gli strumenti attraverso cui si è proceduto a tale modifica. Ritiene infatti l'introduzione della nozione di « sostituzione dell'identità digitale in danno di uno o più soggetti » fuorviante per due ordini di ragioni. In primo luogo il termine « sostituzione » allude alla necessità che un'identità sia surrogata ad un'altra per accedere ai dati relativi a quest'ultima, piuttosto che alla fattispecie tipica del « furto di identità » nella quale si ha l'utilizzazione dell'identità altrui. Giudica l'utilizzo del termine « sostituzione », quindi, non adatto ed in apparente contrasto con le intenzioni dei redattori della norma come, peraltro, rilevato dall'Ufficio del massimario della

Corte di cassazione che ha evidenziato l'ambiguità della locuzione « sostituzione dell'identità digitale » utilizzata dal legislatore, che formalmente evoca una fattispecie diversa e ben più specifica di quella del furto di identità, ma di dubbia rilevanza. Osserva in secondo luogo che la locuzione « in danno ad uno o più soggetti » appare inutile nell'ambito della configurazione dell'aggravante in parola, essendo il danno elemento costitutivo del reato di frode informatica, così come previsto dal comma 1 dell'articolo 640-ter. Ritiene, quindi, auspicabile procedere ad una riformulazione dell'articolo 9, comma 1, nel senso di fare riferimento all'indebito utilizzo, anziché alla sostituzione, dell'identità digitale e di eliminare l'inciso « in danno di uno o più soggetti » che rappresenta un'inutile duplicazione.

Stefano QUARANTA (SEL) nel ringraziare il relatore per l'articolato lavoro svolto su un provvedimento che tratta una materia importante e al centro del dibattito politico, non può tuttavia non rilevare che le modalità attraverso le quali il Governo ha inteso affrontare un problema così delicato e rilevante sono del tutto inadeguate e rischiano di essere compromesse dall'urgenza con cui il decreto-legge è stato predisposto. Nell'esprimere, quindi, un giudizio non positivo sul provvedimento nel suo complesso e nel concordare con le riflessioni critiche della relatrice riguardo al metodo utilizzato dal Governo di emanare provvedimenti che contengono disposizioni eterogenee, in quanto vertenti su materie diverse, evidenzia alcune misure che giudica inappropriate e delle quali auspica una incisiva ridefinizione. Si tratta in particolare della disciplina dettata in merito all'allontanamento d'urgenza dalla casa familiare e, ancor più, all'irrevocabilità della querela, che rischia di vanificare l'intento della legge. Giudica, in conclusione, questo modo di procedere del tutto inadeguato e ritiene che la risposta data dal Governo ad un problema assai sentito da parte dell'opinione pubblica possa risultare, se non incisivamente

rivista nel corso dell'esame parlamentare, addirittura controproducente.

Deborah BERGAMINI (Pdl) nell'associarsi ai ringraziamenti alla relatrice formulati dai colleghi che l'hanno preceduta, concorda con le critiche mosse al Governo riguardo al metodo utilizzato, che vede il Parlamento costretto ad occuparsi di provvedimenti di contenuto eterogeneo, con l'effetto di produrre un degrado nell'organizzazione dei lavori parlamentari, che sono basati sull'urgenza e non su una strategia di sistema. Nel ricordare che questo Parlamento si è distinto per unità ed efficacia nel campo del contrasto alla violenza di genere, come dimostra la ratifica della convenzione di Istanbul, ritiene opportuno che si proceda tempestivamente all'esame e all'approvazione del decreto-legge, pur in presenza degli elementi di criticità segnalati dai colleghi, con le cui valutazioni concorda, auspicando che tali carenze possano essere superate con emendamenti parlamentari. In ogni caso ribadisce che il rafforzamento degli strumenti di prevenzione e di contrasto rispetto alla violenza di genere è un'esigenza prioritaria, confermata dall'aumento impressionante di questa tipologia di reati, che dimostra l'insufficienza della normativa vigente.

Giudica inoltre opportuno, al pari dei colleghi che l'hanno preceduta, procedere ad un approfondimento della questione relativa alla sostituzione dell'identità digitale, al fine di evitare che il testo licenziato possa ingenerare dubbi applicativi.

Nicola BIANCHI (M5S) raccogliendo le critiche dei colleghi che l'hanno preceduto sul metodo utilizzato da questo e da precedenti Governi di emanare provvedimenti d'urgenza cosiddetti *omnibus*, invita i gruppi parlamentari a fare un'approfondita riflessione al riguardo e a porre un limite al Governo rispetto a questo modo di legiferare, a suo avviso sbagliato e improduttivo, non avallando con pareri favorevoli provvedimenti che giudicano inadeguati nel metodo e a volte anche nel merito.

Alessia ROTTA (PD), *relatore*, si riserva di approfondire le questioni emerse nel dibattito e di formulare una proposta di parere che tenga conto, oltre che delle considerazioni sviluppate nella propria relazione, anche degli elementi emersi dal dibattito medesimo.

Michele Pompeo META, *presidente*, in ragione delle esigenze di approfondimento evidenziate dal relatore, rinvia il seguito dell'esame ad un'apposita seduta che sarà prevista per la giornata di domani.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, con Allegati, fatto a Roma il 30 gennaio 2012.

C. 1309 Governo.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, fa presente che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere in sede consultiva sul disegno di legge A.C. 1309 di autorizzazione alla ratifica dell'Accordo tra Italia e Francia per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Passando all'illustrazione del contenuto del provvedimento, osserva che questo si compone di quattro articoli, dei quali l'articolo 1 autorizza la ratifica dell'Accordo, l'articolo 2 reca l'ordine di esecuzione, l'articolo 3 disciplina gli adempimenti finanziari e l'articolo 4 dispone in ordine alla data di entrata in vigore. Fa presente che l'Accordo di cui il disegno di legge autorizza la ratifica è stato firmato a Roma il 30 gennaio 2012 e costituisce un protocollo addizionale all'Accordo del 2001, ratificato dal Parlamento italiano con la legge n. 228 del 2002. Ricorda che con l'Accordo del 2001 venne decisa la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, la creazione della società

LTF (Lyon Turin Ferroviaria) per la realizzazione degli studi e dei lavori preliminari della parte comune italo-francese, nonché l'avvio delle opere connesse alla predisposizione e realizzazione dei relativi progetti. L'Accordo del 2001 prevedeva che la parte comune italo-francese della nuova linea ferroviaria Torino-Lione fosse costituita da un tunnel ferroviario a due canne lungo circa 52 chilometri scavato sotto le Alpi in territorio italiano e francese; dalle opere di raccordo del tunnel in Italia; da tutte le opere annesse (stazioni, installazioni elettriche, ecc.) necessarie all'esercizio ferroviario. L'Accordo del 30 gennaio 2012 in esame, esito di una negoziazione triennale della conferenza intergovernativa Italia-Francia, interviene ora per specificare il tracciato del progetto, approvando le modifiche via via apportate allo studio originario del 2005 e precisando la ripartizione dei costi della sezione transfrontaliera. L'Accordo prevede anche che la linea ferroviaria venga realizzata per fasi funzionali. La prima fase è stata individuata nella sezione transfrontaliera compresa tra Susa-Bussoleno in Italia, e Saint-Jean-de-Maurienne, in Francia. I costi della sezione transfrontaliera sono valutati in circa 8,5 miliardi di euro, di cui il 60 per cento a carico di Italia e Francia (nella misura rispettivamente del 57,9 per cento e del 42,1 per cento) e il restante 40 per cento a carico dell'Unione europea. In proposito, giudica preliminarmente opportuno richiamare che il Progetto definitivo della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino – Lione è stato presentato presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il 31 gennaio 2013 ed è in corso di approvazione. In base ad esso la Torino-Lione consisterà, nel tratto italiano, in 12 chilometri di galleria profonda e poco più di 3 chilometri di sistemazioni in superficie nella piana di Susa, riutilizzando a destinazione ferroviaria l'autoporto esistente. Il consumo totale di suolo naturale previsto per il lato italiano della sezione transfrontaliera è inferiore ad un ettaro. In particolare, il progetto definitivo è costituito dai seguenti elementi: a) tunnel di base di 57 chilometri

(due gallerie indipendenti a singolo binario con rami di comunicazione ogni 333 metri) che trasformerà l'attuale tratta di valico in una linea di pianura; *b*) una sezione transfrontaliera che sul lato italiano si estende per 18,1 chilometri, di cui 12,5 nel tunnel di base. La parte in superficie si estende nella Piana di Susa per 2,6 chilometri e l'ultima parte della sezione è costituita dalla connessione alla linea storica a Bussoleno, lunga 3 chilometri, di cui 2,1 chilometri in galleria; *c*) una galleria geognostica e di servizio da La Maddalena a Chiomonte di 7,5 chilometri.

Osserva che la realizzazione e l'entrata in esercizio della nuova linea ferroviaria Torino-Lione rappresenta un obiettivo strategico per il potenziamento della rete dei trasporti italiana sotto due profili fondamentali, individuati nel preambolo sia del precedente Accordo fatto a Torino il 29 gennaio 2001 e ratificato con la legge n. 228 del 2002, sia dell'Accordo in esame.

Rileva in primo luogo che si tratta di uno degli snodi attraverso i quali l'Italia è collegata con la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), in quanto costituisce un tratto del Corridoio 5, destinato ad essere rinominato Corridoio 3.

In secondo luogo sottolinea che la scelta di realizzare una nuova linea ferroviaria rappresenta in ogni caso di per se stessa una scelta strategica. Ritiene infatti che la disponibilità di una nuova infrastruttura si tradurrà inevitabilmente in un'intensificazione del ricorso al mezzo ferroviario, che presenta notevoli potenzialità di sviluppo, sia in relazione al trasporto delle persone sia in relazione a quello delle merci, e che potrà garantire, un equilibrio tra le diverse modalità di trasporto migliore e più attento alle vitali esigenze di tutela dell'ambiente, in particolare in un'area sensibile come l'arco alpino. Evidenzia che la scelta di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, tra l'altro, trova significativa corrispondenza con analoghe decisioni che, sempre nell'area alpina, sono state assunte da Paesi come la Svizzera, l'Austria e la

Germania e che coinvolgono anche i collegamenti dell'Italia con l'Europa centrale.

Con riferimento al contenuto del provvedimento, fa presente che l'Accordo si compone di un Preambolo, 28 articoli suddivisi in 7 titoli e tre allegati. Al riguardo, ritiene opportuno segnalare i seguenti aspetti, di maggiore rilevanza per la IX Commissione.

Nel Titolo I si precisa che l'Accordo, pur costituendo un protocollo addizionale all'Accordo del 2001, non costituisce uno dei protocolli addizionali previsti dall'articolo 4 di tale Accordo e, in particolare, « non ha come oggetto di permettere l'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo-francese, che richiederà l'approvazione di un protocollo opzionale separato, tenendo conto in particolare della partecipazione definitiva dell'Unione europea al progetto » (articolo 1, comma 3).

In base alle definizioni elencate all'articolo 2, la sezione internazionale, cioè l'insieme delle opere, degli impianti e delle attrezzature ferroviarie costruite o da costruire tra Saint-Didier de-la-Tour e il nodo ferroviario di Torino, risulta costituita da tre parti: la parte francese, quella comune italo-francese e quella propriamente italiana. La sezione transfrontaliera, inoltre, è quella sezione della parte comune compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Susa-Bussoleno in Italia.

Il Titolo II enuclea le disposizioni relative alla *governance* del progetto e al diritto applicabile. In particolare, con l'articolo 6 si delineano ruolo, funzioni e responsabilità del Promotore pubblico, ente aggiudicatore ai sensi della direttiva 2004/17/CE del 3 marzo 2004, istituito dalla Parti, la cui sede legale è a Chambéry (Francia), mentre la Direzione operativa è fissata a Torino. Il Promotore pubblico, che è gestore dell'infrastruttura della sezione transfrontaliera, è l'unico responsabile della conclusione e del monitoraggio dell'esecuzione dei contratti richiesti dalla progettazione, dalla realizzazione e dall'esercizio della sezione transfrontaliera. Esso inoltre è responsabile nei confronti delle Parti e dell'Unione europea. La com-

posizione del Consiglio di amministrazione del Promotore pubblico è paritaria tra i due Stati Parte. L'articolo 7 istituisce in seno al Promotore pubblico una Commissione dei contratti composta di 12 membri nominati per metà da ciascuna Parte, delineandone ambito di competenza, compiti e responsabilità. Con l'articolo 8 si istituisce un Servizio permanente di controllo composto da dodici esperti nei settori interessati dalle attività del Promotore pubblico nominati per metà da ciascuna Parte. L'articolo 9 prevede la costituzione di una Commissione intergovernativa e ne disciplina le competenze, anche con riferimento ai due organismi che essa è chiamata ad istituire nel proprio ambito, ossia il Comitato di sicurezza tecnica e il Comitato di sicurezza antisabotaggio/antiterrorismo (ASAT). L'articolo 13 prefigura la possibilità che il Promotore pubblico riceva, nel termine di 12 mesi dalla sua costituzione, la totalità o una parte dei diritti e degli obblighi di LTF (Lyon Turin Ferroviaire) SAS.

Al Titolo III, l'articolo 15 prevede che i sovracosti derivanti dal cambiamento del tracciato in Italia rispetto al progetto originario (« Sinistra Dora ») saranno sostenuti totalmente dalla Parte italiana, che beneficerà della globalità del relativo finanziamento europeo.

Il Titolo IV precisa e definisce le disposizioni relative alle modalità di realizzazione del progetto. Come già si è accennato, per la prima fase, riguardante la realizzazione della sezione transfrontaliera, le modalità di finanziamento prevedono che, al netto del contributo dell'Unione europea e della parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, la chiave di ripartizione scelta è del 57,9 per cento per la parte italiana e del 42,1 per cento per la parte francese nei limiti del costo stimato nel progetto definitivo, certificato da un terzo esterno (articolo 18).

Il Titolo VI (articoli 23-25) definisce le misure di accompagnamento del progetto. In particolare l'articolo 23 impegna le Parti a condurre politiche tese a favorire il trasferimento modale del trasporto nelle

Alpi dalla strada alla ferrovia, conformemente agli obiettivi della Convenzione per la protezione delle Alpi, (ratificata dall'Italia ai sensi della legge n. 403/1999). Con l'articolo 24 le Parti, al fine di stabilire le misure di accompagnamento necessarie a garantire lo sviluppo del traffico merci sul corridoio Torino-Lione e a trasferire al Promotore pubblico la gestione dell'infrastruttura della linea storica del Fréjus, sono impegnate a modificare opportunamente la Convenzione relativa alle stazioni di Modane e Ventimiglia e ai tratti ferroviari tra le due stazioni, firmata il 29 gennaio 1951 e ratificata con la legge n. 1907 del 1952.

L'articolo 27 è dedicato alla composizione delle controversie tra gli Stati o tra uno Stato e il Promotore pubblico che è demandata al giudizio di un tribunale arbitrale all'uopo istituito.

Segnala infine che l'articolo 3 del disegno di legge di autorizzazione alla ratifica, in materia di adempimenti finanziari, precisa (comma 1) la neutralità finanziaria della legge di ratifica. Il comma 2, del medesimo articolo 3, rimanda ad un successivo protocollo addizionale, da adottare ai sensi dell'articolo 1 comma 3 dell'Accordo in esame, la disciplina dell'avvio dei lavori connessi alla realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune della Torino-Lione precisando, altresì, che agli oneri derivanti da tale futuro Protocollo si provvederà attraverso la relativa legge di autorizzazione alla ratifica. A proposito dell'invarianza finanziaria delle norme dell'Accordo in esame, ricorda che la relazione illustrativa che corredata di disegno di legge di autorizzazione alla ratifica precisa che legislazione vigente sussistono risorse già destinate al finanziamento di studi, progetti, attività e lavori preliminari, nonché lavori definitivi della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, complessivamente ammontanti a 2.815 milioni di euro per il periodo 2013-2029. Evidenzia che la relazione tecnica sottolinea inoltre il carattere di natura politico-programmatica dell'Accordo.

Prima di concludere, giudica ineludibile ricordare che la realizzazione della nuova

linea ferroviaria Torino-Lione è stata anche di recente oggetto di episodi estremamente gravi. Ritiene quasi inconcepibile e fonte di sincero rammarico constatare che è stato necessario impiegare le forze dell'ordine per proteggere il cantiere di una infrastruttura destinata al servizio di tutti. A maggior ragione esprimere la più severa condanna per gli atti di vandalismo, i sabotaggi, i veri e propri attentati, che sono stati compiuti a danno dei mezzi e delle attrezzature delle imprese, nonché delle maestranze che lavorano nel cantiere. In conclusione, considerata, per le

ragioni richiamate in questa relazione, la rilevanza della realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, anche nell'ambito del sistema della rete transeuropea dei trasporti, propone che la Commissione esprima parere favorevole sul disegno di legge di ratifica dell'Accordo finalizzato a tale realizzazione.

Michele Pompeo META, *presidente*, in ragione dell'imminenza dei lavori dell'Assemblea, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 16.

ALLEGATO 1

5-00446 D'Incà: Necessità di una complessiva riorganizzazione del trasporto ferroviario nel territorio bellunese, anche in ragione dei continui e ripetuti disservizi sulle tratte al servizio di quel territorio.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'onorevole interrogante segnala la necessità di una complessiva riorganizzazione del trasporto ferroviario nel territorio bellunese in particolare per i collegamenti ferroviari sulle linee Padova-Calalzo e Venezia-Calalzo, anche in ragione dei continui e ripetuti disservizi sulle tratte al servizio di quel territorio.

Al riguardo, come è noto, ormai da molti anni, secondo la normativa vigente (decreto legislativo n. 422 del 1997), la programmazione e la gestione dei servizi regionali rientrano nelle competenze delle singole Regioni – nel caso specifico della Regione Veneto – i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da Contratti di Servizio, nell'ambito dei quali vengono definiti, tra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base delle risorse economiche rese disponibili dalle stesse Regioni, nonché i relativi standard qualitativi e i meccanismi di penalità da applicare nei casi di eventuali difformità dai parametri contrattualmente stabiliti.

Il Gruppo ferrovie dello Stato italiane, interessato al riguardo, ha comunicato che le linee ferroviarie in esame hanno uno sviluppo di circa 155 chilometri la Padova-Calalzo e di circa 132 chilometri la Venezia-Calalzo. La maggior parte della linea Padova-Calalzo (125 chilometri da Castel Franco V. a Calalzo) è a binario unico non elettrificato; lo stesso per la Venezia-Calalzo, dove la tratta di maggiore estensione, da Conegliano a Calalzo (76 chilometri), è ugualmente a binario unico non elettrificato.

La presenza di tratti non elettrificati impone l'utilizzo di solo materiale diesel e il binario unico comporta la programmazione di incroci in linea tra i treni circolanti che, in alcune fasce orarie, le più frequentate, possono arrivare anche a 4/5.

Queste caratteristiche infrastrutturali determinano, di per sé, condizioni di esercizio più critiche rispetto alle altre linee: ogni inconveniente ad un treno, infatti, si ripercuote inevitabilmente sugli altri in circolazione sulla stessa linea nella medesima fascia oraria, con il cosiddetto « effetto domino ».

Inoltre, in merito ai disagi e disservizi per l'utenza, dovuti tra l'altro a ritardi e soppressioni di treni su tali tratte, il Gruppo Ferrovie dello Stato ha riferito che i dati di puntualità dei primi otto mesi del 2013 (treni giunti a destinazione entro 5 minuti dall'orario di arrivo previsto), pur se non in linea con la media regionale, si attestano sopra l'86 per cento per la Padova-Calalzo e intorno al 90 per cento per la Venezia-Calalzo, in lieve miglioramento rispetto allo stesso periodo del 2012; il medesimo *trend* di miglioramento si registra per le soppressioni.

Con riferimento, poi, alla possibilità di promuovere un piano di organizzazione e sviluppo del trasporto ferroviario su tale tratta che ponga particolare attenzione alle problematiche e alle necessità del territorio bellunese il Gruppo ferrovie dello Stato italiane, ha comunicato che l'attuale modello di esercizio-offerta commerciale – soggetta a Contratto di Servizio con la Regione del Veneto e pertanto ad esso vincolata – verrà modificato dal pros-

simo orario (dicembre 2013), nell'ambito, appunto, di un progetto di riorganizzazione complessiva dei servizi regionali – richiesto dalla Regione Veneto – che porterà ad un'offerta di tipo cadenzato.

L'introduzione di un'offerta cadenzata, che determina una maggiore regolarità dei servizi, pone, senza dubbio, le premesse per un miglioramento generalizzato del sistema della mobilità su ferro sull'intero territorio regionale.

Da ultimo, devo evidenziare che fermo restante, come ho prima accennato, la competenza regionale nell'ambito della programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e dei servizi ferroviari regionali è, tuttavia, evidente la necessità di un coordinamento tra le Regioni e lo Stato al fine di definire gli interventi infrastrutturali da realizzare in relazione alla programmazione medesima.

In proposito, giova ricordare l'articolo 1, comma 301, della legge n. 228 del 2012 che, nel sostituire l'articolo 16-*bis* del decreto legge n. 95 del 2012, ha previsto, a decorrere dal 2013, l'istituzione del Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario.

Lo stanziamento di tale Fondo, per l'anno 2013, ammonta a 4.929 milioni di Euro, corrispondente a circa il 75 per cento delle risorse pubbliche di parte corrente destinate al settore.

La norma in argomento ha lo scopo di incentivare le Regioni a riprogrammare i servizi secondo criteri oggettivi ed uniformi a livello nazionale, di efficientamento e razionalizzazione, criteri questi definiti con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'11 marzo 2013, emanato ai sensi del comma 3 del citato articolo 16-*bis*.

L'applicazione di tali criteri, superando la cristallizzazione dei servizi storici e della spesa storica, dovrebbe consentire la progressiva rispondenza tra offerta e domanda di trasporto.

In sostanza la riprogrammazione dovrebbe essere mirata:

alla scelta del vettore più idoneo in relazione alla domanda;

all'eliminazione di qualunque sovrapposizione di servizi non giustificata (ferro-gomma, gomma-gomma, ferro-ferro).

In tale quadro, la riprogrammazione dei servizi effettuata dalla Regione Veneto nel rispetto dei criteri di efficientamento e razionalizzazione previsti dal richiamato articolo 16-*bis*, diventa, pertanto, elemento essenziale per verificare, in termini concreti, le ipotesi di riorganizzazione e sviluppo del trasporto ferroviario sul territorio bellunese e, nel contempo, per permettere alla stessa Regione di valutare e proporre le modalità di trasporto più idonee per realizzare i futuri collegamenti con la Valsugana, la Pusteria e con l'anello ferroviario delle Dolomiti.

ALLEGATO 2

5-00562 Tino Iannuzzi: Stato di avanzamento del progetto di velocizzazione del collegamento ferroviario Salerno-Battipaglia-Reggio Calabria e di adeguamento tecnologico della relativa linea ferroviaria.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Devo preliminarmente ricordare, anche sulla base delle informazioni assunte dal Ministero dello sviluppo economico, che in data 18 dicembre 2012 è stato sottoscritto dal Ministro per la coesione territoriale, dal Ministro per le infrastrutture e trasporti, dalle Regioni Calabria, Basilicata e Campania, da Ferrovie dello Stato e da Rete ferroviaria italiana, il Contratto istituzionale di sviluppo (CIS) per il completamento della Direttrice ferroviaria « Salerno-Reggio Calabria ». Il CIS, previsto dall'articolo 6 del decreto legislativo n. 88 del 2011, costituisce un atto innovativo ed efficace, con il quale le Parti si impegnano, tra l'altro, a collaborare e coordinarsi, ad eseguire un monitoraggio periodico degli impegni assunti e a rimuovere gli ostacoli che dovessero sorgere nel corso della realizzazione degli interventi, accettando, in caso di inerzia, ritardo o inadempienza accertate, le misure sanzionatorie previste dal Contratto stesso.

Il programma di interventi riferito alla Direttrice Ferroviaria Salerno-Reggio Calabria consta di n. 5 interventi (di cui n. 3 sull'asse ferroviario Salerno Reggio Calabria; n. 1 sulla linea Lamezia-Catanzaro Lido; n. 1 sulla trasversale ferroviaria Taranto Sibari Reggio Calabria) per un costo complessivo di Meuro 504,00.

Nel corso della precedente legislatura, come l'onorevole interrogante ha precisato, si è già avuto modo di riferire circa gli interventi relativi alla tratta Salerno-Reggio Calabria.

Pertanto, ad aggiornamento delle informazioni già fornite, nel rammentare che con la delibera CIPE n. 130/2006 è stata

confermata l'inclusione nel Programma delle infrastrutture strategiche dell'Infrastruttura « Asse Ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo Catania » nel cui ambito è stato individuato l'intervento « Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico e infrastrutturale (velocizzazione) », mi preme informare che lo scorso 7 agosto è stata pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 184, la delibera CIPE n. 11/2013, registrata alla Corte dei conti in data 19 luglio 2013, la quale ha approvato il progetto definitivo di detto intervento.

La copertura finanziaria è assicurata dalle risorse del contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2010-2011 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A., allocate sul progetto di investimento « interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia-Reggio Calabria » e pari a complessivi euro 230.000.000 Ml.

Il progetto, nel dettaglio, comprende i seguenti interventi:

costruzione della nuova « sottostazione elettrica » (SSE) di Vibo Pizzo e potenziamento della sottostazione elettrica di Sambiasi e Gallico;

velocizzazione e miglioramento sagona per trasporto intermodale, potenziamento e messa modulo delle stazioni;

« apparato centrale e calcolatore » (ACC) e piano regolatore generale (PRG) stazione di Lametia Terme;

realizzazione a Reggio Calabria del « dirigente centrale operativo » (DCO) in-

tero compartimento con fabbricato DCO – « dirigente operativo trazione elettrica (DOTE) »;

ricostruzione del ponte Petrace, modifica PRG della stazione di Gioia Tauro e inserimento del « *centralized train control* » (CTC);

ricostruzione travata sul torrente Sorcio e costruzione del sottopassaggio nella stazione di Policastro.

Gli interventi previsti nel progetto definitivo che ho appena descritto sono stati articolati in 14 sottoprogetti funzionali, di cui 10 ricadenti nel territorio della Regione Calabria, per un costo complessivo di 200 milioni di euro, e 4 ricadenti nel territorio delle Regioni Basilicata e Cam-

pania, per un costo complessivo di 30 milioni di euro.

Di questi 14 sottoprogetti, i lavori relativi all'intervento SP01 « galleria Coreca », divenuti nel tempo improcrastinabili, sono stati realizzati nel dicembre 2011. Il sottoprogetto SP13 galleria Fiumicello è stato rinviato ad una successiva fase funzionale B in quanto non compreso negli interventi per i quali il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha formalizzato il parere di non assoggettabilità a procedura VIA.

Il Governo continuerà a seguire con la massima attenzione gli interventi in esame che oltre a potenziare la rete ferroviaria meridionale contribuiranno, senza dubbio, ad incentivare i processi di sviluppo economico e produttivo del Mezzogiorno.

ALLEGATO 3

5-00605 Catalano: Abilitazione dei tricicli all'attività di noleggio con conducente.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'interrogante chiede di chiarire se con la parola «triciclo» riportata all'articolo 85, comma 2, del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della strada) come modificato dalla legge n. 120 del 2010, si sia inteso consentire sia ai veicoli a motore dotati di carta di circolazione (tricicli a motore, motocarrozette, e altri) sia ai velocipedi non dotati di carta di circolazione (tricicli a pedali, tricicli con pedalata assistita) la possibilità di svolgere servizio di noleggio con conducente o se in alternativa con la parola «triciclo» si debbano intendere solo i veicoli a tre ruote a motore e conseguentemente debba essere aggiornato e corretto l'articolo 47 del citato codice della strada, concernente la classificazione dei veicoli, con la previsione della nuova tipologia di veicoli denominata «triciclo».

Al riguardo, va senza dubbio riconosciuto che a seguito di numerosi interventi di modifica parziale delle disposizioni codicistiche, anche dettati dalla necessità di allineare il diritto nazionale a quello comunitario, ne risulta in parte compromessa l'organicità, anche lessicale del testo.

In merito devo evidenziare che l'articolo 50 del Codice della strada, richiamato dall'Interrogante, definisce i velocipedi quali veicoli a due o più ruote, funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare ovvero a pedalata assistita.

Proprio perché è espressamente precisato che tali veicoli possano avere due o più ruote, è chiaro che il numero di ruote non è l'elemento qualificante per la classificazione nazionale di cui al citato articolo 47, comma 1: pertanto i «tricicli»,

intesi nell'accezione a-tecnica di cui al dizionario della lingua italiana Devoto-Oli riportata dall'Interrogante, sono senz'altro qualificabili tecnicamente velocipede.

Con riferimento, poi, alla classificazione internazionale dei veicoli, il comma 2 del citato articolo 47 del Codice della strada coniuga, in assoluta coerenza con le direttive comunitarie di settore, l'elemento di due o tre ruote (simmetriche o asimmetriche) con quello della presenza di un motore: sotto tale profilo, dunque, non rilevano i veicoli che derivano la propria forza motrice dalla forza propulsiva della pedalata del conducente, ancorché assistita.

Questi ultimi sono invece i «cycles» di cui alla definizione offerta dalla «quarta edizione del *Glossary for Transport Statistics dell'United Economics Commission for Europe final version* del 14 luglio 2009»: i velocipedi, così come confermato dall'esperienza comune di chiunque abbia mai tradotto parola «cycle» (bicicletta, appunto).

Tanto premesso, risulta evidente che, laddove il legislatore della legge n. 120 del 2010, novellando il richiamato articolo 85, avesse voluto consentire l'attività di noleggio con conducente ai veicoli a pedali *de quibus*, avrebbe previsto al comma 2 una lettera *ad hoc*, menzionando espressamente la categoria dei velocipedi; al riguardo, per completezza d'informazione faccio osservare che, invero, in sede lavori parlamentari della legge n. 120 del 2010, non ha trovato favorevole accoglimento apposito emendamento in tal senso.

La non equivocità di tale lettura del richiamato articolo 85 è confermata, tra

l'altro, da quella dell'articolo 116, comma 8, dello stesso Codice: questo prescrive che, ai fini del servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone, di cui all'articolo 85, comma 2, lettere *a)*, *b)* *c)* e *d)*, i conducenti, di età non inferiore a ventuno anni, conseguono un certificato di abilitazione professionale di tipo KA, se per la guida del veicolo adibito ai predetti servizi è richiesta la patente di guida di categoria A1, A2 o A, ovvero di tipo KB, se per la guida del veicolo adibito ai predetti servizi è richiesta la patente di guida di categoria B1 o B.

La previsione di un certificato professionale *ad hoc*, che presuppone necessariamente una patente di categoria corrispondente a quella richiesta per la guida del veicolo con il quale il servizio in parola è espletato, esclude che quest'ultimo possa

svolgersi su veicoli per i quali non è richiesta affatto una patente di guida: a meno di non concludere che anche l'articolo 116 in commento debba essere rivisitato.

In tale quadro normativo, pertanto, è da escludersi che possa ritenersi che tra i veicoli di cui all'articolo 85 siano ricompresi anche i tricicli, quali velocipedi a tre ruote.

Nel concludere, ricordo che è all'esame della IX Commissione il disegno di legge delega (AC 731) per la riforma del Codice della strada e che in tale sede confluirà anche il disegno di legge delega di iniziativa governativa, di analogo contenuto, recentemente approvato dal Consiglio dei Ministri; nell'attuazione dei quali potrà essere attentamente valutato quanto auspicato dall'Interrogante.

ALLEGATO 4

5-00659 Biasotti: Necessità che i quiz relativi alla prova teorica per il conseguimento delle patenti A e B vengano tradotti in lingua inglese a beneficio dei cittadini stranieri.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha introdotto, a decorrere dal 3 gennaio 2011, come lo stesso Onorevole Interrogante ha correttamente evidenziato, una procedura di esame di teoria per il conseguimento della patente di guida delle categorie A e B, diversa da quella in precedenza predisposta: proposizione di nuovi quiz, diverso meccanismo di risposta, diversa percentuale di errori consentita ai fini del superamento dell'esame.

Con la circolare del 22 giugno 2010, che anticipava tale novità, era stato altresì precisato che detti quiz sarebbero stati tradotti solo nelle lingue francese e tedesca per tutelare le minoranze linguistiche della Val d'Aosta e dell'Alto Adige: al contrario, non sarebbero state più previste le traduzioni in inglese, spagnolo, arabo, russo e cinese, già in precedenza adottate.

Per quanto attiene, poi, al regime linguistico sloveno, a tutela delle comunità di cui all'articolo 1 della legge 23 febbraio 2001, n. 38, il MIT, secondo già consolidata prassi in uso, ha provveduto già da tempo ad inviare alla Regione autonoma del Friuli-Venezia Giulia il testo dei questionari d'esame per la loro traduzione in tale lingua.

Tale nuovo sistema si è basato su diverse ordini motivazioni.

In primo luogo è stata considerata la necessità di contenere la spesa pubblica: si rendeva infatti necessario, razionalizzare le risorse economiche a disposizione, per utilizzarle sia per prioritari interventi di miglioramento della sicurezza della circolazione stradale sia per ottimizzare il livello dei servizi resi dall'Amministra-

zione agli utenti. Infatti, la traduzione dei questionari d'esame in altre lingue, differenti da quelle suddette, ed il conseguente « speakeraggio », per consentirne l'ascolto in cuffia, aveva nel tempo comportato costi per l'Amministrazione di notevole entità.

È stata inoltre rilevata l'inadeguatezza del risultato realizzato rispetto alle aspettative attese: a fronte dei suddetti costi eccessivi, le traduzioni in lingua cinese, araba, russa, inglese e spagnola – ancorché asseverate – risultavano spesso imprecise tanto che l'Amministrazione aveva più volte doverosamente ricordato che il testo facente fede era l'italiano e che la traduzione costituiva solo un ausilio per la miglior comprensione delle domande da parte del candidato straniero. Inoltre, considerato che talune lingue, quali il cinese, l'arabo e lo spagnolo, assumono connotati differenti in base alle diverse aree geografiche in cui sono parlate, sovente il candidato straniero non comprendeva il tenore letterale del quesito perché le proprie influenze dialettali gli impedivano la piena comprensione delle traduzioni.

Occorreva, altresì, individuare uno strumento agile per corrispondere all'esigenza di disporre di un database aperto: i questionari d'esame sono raccolti in un database che l'amministrazione deve poter, in ogni momento, modificare, integrare o implementare, sia per intervenute modifiche normative sia per affinare il sistema di valutazione dei candidati. Ne è esempio rilevante la riscrittura dell'intero database alla luce delle modifiche normative introdotte dai decreti legislativi n. 59

del 2011 e n. 2 del 2013 che hanno recepito la terza direttiva patenti (2006/126/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006). I nuovi quiz, attualmente in fase di traduzione nelle lingue consentite, saranno operativi dal 1° ottobre 2013, limitatamente alle patenti di categoria A1, A2, A, B1, B e BE; ulteriore lavoro è *in fieri* per quanto concerne le patenti di categoria C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE. Seguirà analoga procedura per la predisposizione dei questionari per l'esame al termine del corso di recupero punti, di cui all'articolo 126-*bis* del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della strada), come modificato dalla legge n. 120 del 2010.

Alla luce delle considerazioni appena esposte sotto il profilo costi/benefici nel tempo si è avuta conferma che:

la spesa in precedenza affrontata per la traduzione in altre lingue era stata sicuramente eccessiva rispetto al miglior servizio reso ai candidati stranieri; valutazione questa che si aggrava ancor più in una situazione, quale quella attuale, che

vede progressivi tagli alle risorse di bilancio ed impone all'Amministrazione una scelta ancora più cogente tra priorità di spesa alla luce dei risultati attesi e priorità dei compiti istituzionali alla stessa affidati;

la situazione appena descritta era a discapito di un soddisfacente sistema di valutazione del candidato, che si riflette su un delicato settore, quale quello della sicurezza stradale, che invece impone ai conducenti di aver un'ottima conoscenza delle regole del codice della strada.

In tale quadro, non è ravvisabile l'opportunità di procedere alla traduzione dei test in parola in lingua inglese; ciò in quanto una scelta simile – in un sistema conformato al principio giuridicamente doveroso di riconoscimento e garanzia sul territorio nazionale delle minoranze linguistiche ufficiali – oltre ad introdurre un'eccezione, priva di *ratio* giuridica, a vantaggio, dei soli candidati a conoscenza di tale lingua, costituirebbe un precedente foriero di analoghe richieste da parte di candidati conoscitori di altre lingue.