

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) 2017/2109, del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 98/41/CE, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità, e la direttiva 2010/65/UE, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri, ai sensi dell'articolo 18 della legge 4 ottobre 2019, n. 117. Atto n. 148 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	131
Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva (UE) 2018/645, relativa alla qualificazione iniziale e alla formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri e la direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida. Atto n. 149 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento e rinvio</i>)	136
In memoria delle vittime dell'incidente ferroviario avvenuto a Lodi il 6 febbraio	138

AUDIZIONI INFORMALI:

Nell'ambito dell'esame dello schema di decreto legislativo recanti attuazione della direttiva (UE) 2017/2110, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi Ro-Ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea, che modifica la direttiva 2009/16/CE e che abroga la direttiva 1999/35/CE (atto n. 139), dello schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2108 che modifica la direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (atto n. 140) e dello schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2109, del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 98/41/CE, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità, e la direttiva 2010/65/UE, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri, ai sensi dell'articolo 18 della legge 4 ottobre 2019, n. 117 (atto n. 148).	
Audizione di rappresentanti della Confederazione Italiana Armatori (Confitarma), dell'Associazione Italiana Armatori Trasporto Passeggeri (AIATP) e di Assarmatori	138
Audizione di rappresentanti dell'Istituto Italiano di Navigazione (IIN)	139
Audizione di rappresentanti del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera	139

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2110, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi Ro-Ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea, che modifica la direttiva 2009/16/CE e che abroga la direttiva 1999/35/CE. Atto n. 139 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento e conclusione – Parere favorevole</i>)	139
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	142

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2108 che modifica la direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri. Atto n. 140 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento e conclusione – Parere favorevole</i>)	139
ALLEGATO 2 (<i>Parere approvato</i>)	143
INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:	
5-03551 Tasso: Potenziamento della linea ferroviaria Foggia-Manfredonia	140
ALLEGATO 3 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	144
5-03552 Maccanti: Soppressione di alcuni distaccamenti della Polizia stradale	140
ALLEGATO 4 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	145
5-03553 Zanella: Iniziative urgenti per accertare il livello di sicurezza sulle tratte ferroviarie dell'alta velocità.	
5-03555 Gariglio: Iniziative urgenti per rafforzare le misure di sicurezza nel settore della manutenzione della rete ferroviaria	140
ALLEGATO 5 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	146
5-03554 Rotelli: Rispetto delle procedure di sicurezza negli interventi di manutenzione sulla linea ferroviaria Milano-Lodi	141
ALLEGATO 6 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	147
COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE:	
Sulla programmazione dei lavori della Commissione	141
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	141

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 12 febbraio 2020. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Roberto Traversi.

La seduta comincia alle 14.55.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2109, del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 98/41/CE, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità, e la direttiva 2010/65/UE, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri, ai sensi dell'articolo 18 della legge 4 ottobre 2019, n. 117.

Atto n. 148.

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

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

Alessandro MORELLI, *presidente e relatore*, avverte che la relatrice Raffa ha comunicato di essere impossibilitata a partecipare alla seduta odierna e che svolgerà in questa seduta le funzioni di relatore in sua vece.

Riferisce che lo schema di decreto legislativo consta di 15 articoli e in ottemperanza alla delega contenuta nel citato articolo 18 della legge 4 ottobre 2019, n. 117, rifonde e adegua la disciplina vigente relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri dell'Unione europea, contenuta nel decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 13 ottobre 1999 (articolo 15, comma 3) ai contenuti della direttiva medesima.

Ricorda preliminarmente che il termine per il recepimento della direttiva è scaduto il 21 dicembre 2019, mentre il termine per l'esercizio della delega scadrà, a seguito della proroga della delega medesima derivante dalle previsioni dell'articolo 31 della legge n. 234 del 2012, il 2 maggio 2020.

Passando ora all'esame degli articoli, l'articolo 1 individua l'oggetto e le finalità del decreto che stabilisce le modalità di comunicazione del numero e delle informazioni delle persone a bordo delle navi da passeggeri, al fine di migliorare il livello di sicurezza e accrescere la possibilità di salvataggio dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso porti di Stati membri della Comunità nei casi di emergenza, nonché di garantire una gestione più efficace delle operazioni di ricerca e soccorso e delle altre conseguenze degli incidenti in mare.

L'articolo 2 contiene le definizioni riguardo alle quali, quelle contenute nella direttiva, vengono fedelmente recepite nel testo. Oltre a ciò sono adeguate le denominazioni (come ad esempio quella dell'amministrazione competente) che, nel corso del ventennio intercorso tra l'emanazione del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 13 ottobre 1999 e l'attuale regime sono state modificate. Viene soppressa, in linea con quanto indicato nella direttiva, la definizione di «acque riparate», mentre è introdotta quella di «area portuale».

Ulteriori definizioni di nuova introduzione sono quella di «unità da diporto e unità da diporto veloce», «servizio di linea» (che sostituisce la vecchia dizione «servizio regolare»), mentre sono state modificate la definizione di «nave da passeggeri», «adetto alla registrazione dei passeggeri» ed «autorità designata». La definizione di «Paese terzo», che non era stata inserita nel testo in sede di recepimento della direttiva 98/41/CE, viene invece recepita dallo schema di decreto legislativo all'esame.

Altre definizioni sono invece connesse ad esigenze di coordinamento con disposizioni nazionali emanate, anche in recepimento di disposizioni europee, successivamente al 1999. Rientrano in questo ambito le definizioni «interfaccia unica nazionale», «sistema di identificazione automatica», «miglio» e la modifica alla definizione «onda significativa».

L'introduzione della definizione di «raccomandario marittimo» è connessa alla facoltà prevista dall'articolo 6, comma 4 (si veda *infra*). È infine introdotta la definizione SOLAS 1974, con riferimento alla convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974.

L'articolo 3 riguarda l'ambito di applicazione: rispetto al testo vigente del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 13 ottobre 1999, si prevede in termini espliciti la non applicazione di queste disposizioni alle unità da diporto e alle unità da diporto veloci, come definite all'articolo 2, e alle unità che operano esclusivamente nelle aree portuali o nelle acque navigabili interne. Nella precedente definizione le unità da diporto erano escluse a condizione che non fossero dotate di equipaggio e che non trasportassero più di dodici passeggeri ai fini commerciali.

Gli articoli da 4 a 9 contengono le modifiche più rilevanti sotto il profilo procedurale, innovando la disciplina della registrazione dei passeggeri che dovrà essere effettuata attraverso i sistemi di registrazione elettronica previsti dalla normativa europea e nazionale vigente, in particolare attraverso l'interfaccia unica nazionale o, nei soli casi previsti dal provvedimento da emanare entro il 20 dicembre 2023, con il quale saranno definite le modalità tecniche e operative di trasmissione dei dati, attraverso il sistema di identificazione automatico (AIS) per la comunicazione del numero dei passeggeri a bordo.

Pertanto, in conformità a quanto previsto dalla direttiva e secondo la previsione dell'articolo 15, commi 1 e 2, l'amministrazione (ossia il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Comando generale delle capitanerie di porto) stabilisce, con provvedimento da emanare entro il 20 dicembre 2023, le modalità tecniche e operative di trasmissione dei dati di cui agli articoli 4 e 5 da parte delle società e, pertanto, fino all'emanazione di questo provvedimento le società possono continuare a comunicare le informazioni pre-

viste dagli articoli 4 e 5 all'addetto alla registrazione dei passeggeri della società o al sistema a terra della società avente la stessa funzione, come avviene attualmente.

L'articolo 4 disciplina il conteggio delle persone a bordo, prevedendo che tale dato sia comunicato al comandante prima della partenza e dichiarato, con mezzi tecnici adeguati, nell'interfaccia unica nazionale o, nei soli casi previsti dal provvedimento da emanare entro il 20 dicembre 2023, con il quale saranno definite le modalità tecniche e operative di trasmissione dei dati, attraverso il sistema di identificazione automatico (AIS) per la comunicazione del numero dei passeggeri a bordo. È fatto salvo l'obbligo del comandante di verificare che il numero delle persone a bordo non superi la capacità massima prevista dalla certificazione di sicurezza dell'unità. Rispetto alla disciplina prevista nel decreto ministeriale del 1999 non sono state riproposte le deroghe concernenti le unità da passeggeri che effettuano viaggi esclusivamente nella Laguna Veneta, e in quella di Grado e le unità da passeggeri in navigazione « nazionale locale », all'interno di porti, lagune e rade e che trasportino non più di venti passeggeri.

L'articolo 5 disciplina le informazioni sulle persone a bordo, che devono essere registrate nell'interfaccia unica nazionale entro 15 minuti dalla partenza della nave nei casi in cui la cui distanza dal porto di partenza a quello di scalo successivo superi le venti miglia. Si prevede rispetto al regime vigente l'inserimento della nazionalità delle persone a bordo e dell'indicazione, a richiesta del passeggero, di un numero di contatto in caso di emergenza.

L'articolo 6 con riguardo agli obblighi per le società che gestiscono navi battenti bandiera italiana o di un Paese terzo si dispone, in coerenza con quanto già prevede la vigente normativa, che debba sempre essere indicato un addetto alla registrazione dei passeggeri responsabile della dichiarazione delle informazioni sulle persone a bordo e relative al numero di passeggeri, prevedendosi tuttavia che tale soggetto non sia responsabile della conservazione dei dati ma della trasmissione

dei medesimi ai sistemi informativi, anche avvalendosi rispettivamente, del raccomandatario marittimo o del comandante della nave a seconda delle modalità di registrazione di tali dati (interfaccia unica nazionale o sistema di identificazione automatica). Inoltre a differenza del precedente regime tale obbligo è sempre da rispettare e la trasmissione dei dati non è subordinata al verificarsi di casi di emergenza o incidenti.

Al riguardo segnala che il Garante per la protezione dei dati personali ha rilevato la genericità delle disposizioni concernenti le modalità di raccolta e inserimento dei dati nei pertinenti sistemi informativi, nonché la mancata chiarezza in merito ai soggetti coinvolti nelle diverse operazioni di trattamento auspicando la chiara individuazione dei soggetti coinvolti nelle diverse operazioni di trattamento, con conseguente definizione dei ruoli di titolare e/o responsabile del trattamento. Il Garante ha anche segnalato come le modalità attuative di tali disposizioni potrebbero anche essere rimesse ad una norma di rango secondario da adottare previo parere del Garante medesimo.

L'articolo 7 disciplina le deroghe e alle esenzioni. Si dispone, confermando una disposizione già prevista dalla normativa vigente, che l'amministrazione possa ridurre il limite delle venti miglia, per le navi da passeggeri in uscita dai propri porti.

Quanto alle esenzioni dagli obblighi di conteggio e registrazione dei passeggeri si dispone con riguardo all'obbligo di dichiarare il numero di persone a bordo nell'interfaccia unica nazionale che possano essere esentate le navi che, partendo da un porto nazionale, effettuino un servizio di linea di durata inferiore a un'ora da porto a porto esclusivamente nel tratto di mare D e in tale tratto di mare è assicurata la vicinanza di strutture di ricerca e soccorso; con riguardo all'obbligo di registrazione dei dati concernenti i passeggeri possono essere esentate le navi da passeggeri che effettuino viaggi tra due porti o viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi e navigano esclusivamente nel

tratto di mare D, e in cui è assicurata la vicinanza di strutture di ricerca e soccorso. Tali deroghe devono essere comunicate alla Commissione europea. Con riferimento invece alle deroghe concesse per motivi di comprovata inattuabilità di quanto richiesto dalla direttiva si prevede che, ove concesse, tali deroghe non debbono falsare la concorrenza.

L'articolo 8 reca la disposizione che concerne la «registrazione dei dati e la loro trattazione» e presenta significative differenze di impostazione rispetto alla vigente disposizione che disciplina l'«approvazione dei sistemi di registrazione e loro caratteristiche». Con riguardo a tale registrazione si stabilisce che la procedura debba garantire «la dichiarazione precisa delle informazioni richieste, nel rispetto delle tempistiche previste dal presente decreto». Si prevede inoltre l'accesso immediato alle informazioni richieste ai sensi del decreto per l'autorità designata mentre il vigente regime prevede che «le informazioni sui passeggeri oggetto del presente decreto siano in ogni momento prontamente disponibili per la trasmissione all'autorità designata».

L'articolo 9 disciplina l'informativa da fornire ai passeggeri per mezzo del biglietto. L'unico elemento di novità, rispetto a quanto stabilito dalla normativa vigente, riguarda la comunicazione della circostanza che i dati personali vengono conservati solo per un brevissimo periodo e, in ogni caso, non oltre quanto indicato nell'articolo 12. Al riguardo, considerato che i dati messi a disposizione dai passeggeri possono contenere anche dati sanitari relativi alla necessità di cure o assistenze speciali in situazioni di emergenza, il Garante per la protezione dei dati personali ha segnalato nel suo parere l'opportunità che nell'informativa presente nel biglietto si comunichi anche il fatto che tali dati saranno inseriti nell'interfaccia e trasmessi al comandante prima della partenza della nave. Il Garante ha altresì rilevato l'opportunità che siano comunicati nell'informativa i dati concernenti il titolare e il responsabile del trattamento dei dati personali.

L'articolo 10 disciplina i controlli da parte delle autorità marittime con riguardo al rispetto delle disposizioni introdotte nello schema.

L'articolo 11 introduce specifiche sanzioni amministrative: per chiunque non osserva le previsioni di cui agli articoli 4, comma 1, e 5, comma 1, o omette di comunicare i dati con le modalità ivi previste o dichiara i dati oltre i termini ivi previsti ovvero comunica i dati in maniera errata o incompleta; per il comandante che non osserva le disposizioni sul numero massimo di passeggeri (rinviando per la sanzione, a quanto previsto dall'articolo 1224 del codice della navigazione per l'imbarco eccessivo di passeggeri); per la società che non dispone di una procedura di registrazione dei dati conforme a quanto previsto dall'articolo 8, comma 1, o che non designa un addetto alla registrazione dei passeggeri; per chiunque contravenga ai divieti o non rispetti gli obblighi di riservatezza. Si ricorda in proposito che la norma di delega (articolo 18 legge n. 117 del 2019 richiede la previsione di misure sanzionatorie penali efficaci, proporzionate e dissuasive in caso di inosservanza di norme la cui violazione possa compromettere la sicurezza della navigazione e la previsione di sanzioni amministrative per le altre violazioni.

In attuazione di quanto previsto da uno specifico criterio di delega si identifica l'autorità competente a ricevere il rapporto di cui all'articolo 17 della legge 24 novembre 1981, n. 689, nel Capo del compartimento marittimo. A tale proposito segnala che il Garante per la protezione dei dati personali ha rilevato come l'attribuzione della competenza a ricevere il rapporto al Capo del compartimento marittimo si ponga in contrasto con quanto stabilito dal Regolamento (UE) 2016/679 che disciplina specificatamente le condizioni per comminare sanzioni amministrative pecuniarie derivanti da violazioni inerenti il diritto alla protezione di dati personali, attribuendo la relativa competenza alle autorità nazionali di controllo.

L'articolo 12 disciplina in termini assai più dettagliati della normativa attualmente

vigente la materia di trattamento dei dati personali raccolti ai sensi del presente decreto.

Le nuove disposizioni precisano che i dati siano in ogni caso raccolti e conservati dalla società solo fino al momento in cui il viaggio della nave in questione è completato in sicurezza e i dati sono stati dichiarati nell'interfaccia unica nazionale. Con riferimento all'Amministrazione i dati sono conservati per il tempo necessario per le finalità di tale decreto e comunque fino al momento in cui il viaggio della nave in questione è completato in sicurezza, ma in nessun caso oltre sessanta giorni dalla partenza della nave; in caso di emergenza o in seguito a un incidente, fino al completamento di un'indagine o di un procedimento giudiziario. È inoltre precisato che le informazioni che non sono più necessarie ai fini del decreto sono cancellate automaticamente e senza ritardi.

I commi 4 e 5 dell'articolo 12 dello schema di decreto stabiliscono inoltre che i raccolti possono essere utilizzati per i controlli di frontiera rimettendo ad un decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali, da emanare entro sei mesi dall'entrata in vigore dello schema di decreto legislativo la disciplina delle modalità tecniche relative al trasferimento, trattamento, conservazione, tipologia e formato dei dati al Ministero dell'interno, nonché quelle relative al raffronto informatico dei dati con quelli conservati nelle altre banche dati nazionali, europee e internazionali contenenti informazioni utili al controllo delle frontiere.

Con riguardo a tale modalità di utilizzo, nel suo parere, il Garante per la protezione dei dati personali ha espresso forti perplessità in merito sia alla conformità di tale trattamento ai principi di delega sia rispetto alle disposizioni introdotte con la direttiva 2017/2109 all'esame.

In primo luogo, segnala il garante, l'articolo 5, comma 4, della direttiva prevede un esplicito divieto di trattare o utilizzare i dati raccolti per le finalità

previste dalla direttiva, per finalità diverse, ciò recependo un'osservazione in tal senso del Garante europeo per la protezione dei dati. Tale ulteriore finalità di utilizzo dei dati, a detta dell'Autorità, sembra inoltre « eccedere i principi e criteri direttivi previsti per l'esercizio della delega stessa ». L'Autorità rileva infine che la previsione di un decreto del Ministro dell'interno per consentire l'utilizzo dei dati acquisiti per il controllo di frontiera « sembra preludere peraltro, alla creazione di un nuovo database dedicato a tale scopo e interconnesso a altre banche dati, senza alcuna specifica indicazione circa la effettiva necessità di tale ulteriore archivio per finalità di controllo delle frontiere Schengen ».

L'articolo 13 dispone alcune modifiche di coordinamento al decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196. Secondo quanto precisato nella relazione illustrativa « tali modifiche si rendono necessarie per il coordinamento delle disposizioni del predetto decreto legislativo con le disposizioni successivamente sopravvenute nonché al fine di armonizzare le disposizioni in parola con le definizioni contenute nei pertinenti strumenti normativi nazionali ed internazionali ».

L'articolo 14 contiene la clausola di invarianza finanziaria, mentre l'articolo 15 contiene le disposizioni transitorie e finali.

Segnala, infine, che in data 29 gennaio è stata trasmessa al Parlamento la comunicazione relativa all'apertura di una procedura di infrazione, ai sensi dell'articolo 258 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea per il mancato recepimento della direttiva in esame 2017/2109, il cui termine di recepimento era fissato al 21 dicembre 2019 dall'Allegato A della legge n. 117 del 2019 (legge di delegazione europea per il 2018).

Rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

Propone quindi un'inversione dell'ordine del giorno, nel senso di passare subito all'esame dell'atto del Governo n. 149 e successivamente alle audizioni informali.

La Commissione consente.

Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva (UE) 2018/645, relativa alla qualificazione iniziale e alla formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri e la direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida.

Atto n. 149.

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

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto.

Carmela GRIPPA (M5S), *relatrice*, riferisce che lo schema di decreto legislativo, consta di 11 articoli e, in ottemperanza alla delega contenuta nell'allegato A della legge 4 ottobre 2019, n. 117, interviene innanzi tutto per adeguare la disciplina vigente, contenuta nel decreto legislativo n. 286 del 2005 e nei relativi allegati, ai contenuti introdotti dalla direttiva (UE) 2018/645 (articoli 1-8). L'articolo 9 introduce nel Codice della strada la norma concernente la Rete dell'Unione europea delle patenti di guida, mentre gli articoli 10 e 11 contengono rispettivamente le disposizioni transitorie e la clausola di invarianza finanziaria.

Passando ora all'esame degli articoli, l'articolo 1 dello schema modifica l'articolo 14 del decreto legislativo precisando che i conducenti che necessitano della qualificazione iniziale e dell'obbligo di formazione periodica non sono più solo i conducenti che effettuano professionalmente trasporto di persone e di cose su veicoli per la cui guida è richiesta la patente delle categorie C1, C, C1E, CE, D1, D1E, DE ma i conducenti che effettuano trasporti su strada all'interno dell'Unione, su strade aperte all'uso pubblico, per mezzo di veicoli per i quali è necessaria la patente di guida delle citate categorie.

L'articolo 2 modifica l'articolo 15 del decreto legislativo n. 286 del 2005 con riferimento all'ambito applicativo. Si stabilisce che la qualificazione è richiesta ai cittadini italiani; ai cittadini di uno Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo e ai cittadini di un

paese terzo dipendenti di un'impresa stabilita in uno Stato membro o impiegati presso la stessa. Si espunge quindi il riferimento alla residenza (sia anagrafica, sia normale) attualmente previsto dall'articolo 15 vigente, adeguando con il nuovo testo l'ambito di applicazione della normativa della qualificazione dei conducenti all'articolo 1 della direttiva 2018/645.

L'articolo 3 modifica l'articolo 16 del decreto legislativo n. 286 prevedendo i casi di esonero dalla qualificazione dei conducenti dei veicoli. Rispetto alla disciplina vigente, oltre alla precisazione di alcuni ambiti di applicazione delle deroghe in essere, si prevede che siano esonerati i conducenti di veicoli per i quali è necessaria una patente di categoria D o D1 e che sono guidati senza passeggeri dal personale di manutenzione verso o da un centro di manutenzione ubicato in prossimità della più vicina sede di manutenzione utilizzata dall'operatore del trasporto, a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente; i soggetti che frequentano una formazione alla guida supplementare nell'ambito dell'apprendimento sul lavoro, a condizione che siano accompagnate da un istruttore di guida o da un'altra persona titolare della qualificazione professionale di cui all'articolo 14. Sono inoltre esclusi i conducenti di veicoli operano in zone rurali per approvvigionare l'impresa stessa del conducente; i conducenti non offrono servizi di trasporto; e i casi in cui il trasporto è occasionale e non incidente sulla sicurezza stradale. I casi nei quali un trasporto presenta tali caratteristiche sono peraltro precisati dal nuovo comma 3 dell'articolo 16. Un'ultima deroga riguarda i conducenti di veicoli utilizzati o noleggiati senza conducente da imprese agricole, orticole, forestali, di allevamento o di pesca per il trasporto di merci nell'ambito della loro attività di impresa, salvo quando la guida non rientri nell'attività principale del conducente o superi la distanza di 50 km dal luogo in cui si trova l'impresa proprietaria del veicolo o che l'ha preso a noleggio o in *leasing*.

L'articolo 4 modifica l'articolo 20 in materia di formazione periodica prevedendo, in particolare, che i corsi si svolgano sulla base del programma previsto dalla normativa europea secondo le modalità di cui all'allegato 1, sezioni 2 (probabilmente il riferimento corretto è alla sezione 3) e 4, così come modificate dall'articolo 8 dello schema in esame. I conducenti titolari della qualificazione di cui all'articolo 14 hanno infatti l'obbligo di rinnovarla periodicamente ogni cinque anni, frequentando corsi di formazione periodica.

L'articolo 5 modifica l'articolo 21 del decreto legislativo n. 286 concernente il luogo di svolgimento della qualificazione iniziale e della formazione periodica.

Si specifica che i predetti corsi in Italia sono frequentati dai cittadini italiani, dai cittadini di uno Stato membro dell'Unione europea e dello Spazio economico europeo che hanno posto la residenza normale in Italia ai sensi dell'articolo 118-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e dai conducenti cittadini di un paese non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo dipendenti di un'impresa di autotrasporto avente sede in Italia.

L'articolo 6 modifica l'articolo 22 del decreto legislativo n. 286 inerente il codice unionale armonizzato. In particolare, si sostituisce il riferimento al regolamento (CE) 484/2002 con il vigente regolamento (CE) 1072/2009 e si prevede il riconoscimento degli attestati del conducente rilasciati anteriormente al 23 maggio 2020 fino al loro termine di scadenza.

L'articolo 7 inserisce l'articolo 22-*bis* al decreto legislativo n. 286 del 2005 prevedendo che lo scambio di informazioni, tra gli Stati dell'Unione europea e dello Spazio economico europeo, sulle qualificazioni dei conducenti professionali avvenga mediante la rete elettronica unionale. L'accesso alla rete è protetto e consentito esclusivamente alle autorità competenti responsabili per il rilascio, la gestione ed il controllo delle patenti di guida e delle qualificazioni dei conducenti. Lo scambio

di informazioni sulla rete si conforma alle norme vigenti in materia di protezione dei dati personali.

L'articolo 8 apporta una serie di modifiche all'allegato I del decreto legislativo n. 286 del 2005, recante i requisiti minimi della qualificazione e della formazione e all'allegato II del citato decreto legislativo, recante i requisiti relativi al modello dell'Unione europea di carta di qualificazione del conducente. Tra le novità introdotte, diverse modifiche concernono l'educazione alla sicurezza stradale sia sotto il profilo della condotta di guida che della conoscenza dei più aggiornati sistemi di ausilio alla guida ad esempio vengono citati il sistema di controllo elettronico della stabilità (ESP), i dispositivi avanzati di frenata di emergenza (AEBS), il sistema di frenatura antibloccaggio (ABS), i sistemi di controllo della trazione (TCS) e i sistemi di monitoraggio dei veicoli (IVMS) ed altri dispositivi omologati di assistenza alla guida o di automazione. Sono inoltre definiti, con un significativo livello di dettaglio, i contenuti dei corsi di formazione e la loro struttura e disciplinata la possibilità che la formazione avvenga tramite tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC), ad esempio facendo uso dell'*e-learning*.

L'articolo 9 inserisce nel codice della strada un nuovo articolo 116-*bis* che stabilisce che gli Stati membri si scambino reciprocamente le informazioni in materia di patente di guida mediante la rete dell'Unione europea delle patenti di guida. L'accesso alla rete è protetto e consentito esclusivamente alle autorità competenti responsabili per il rilascio, la gestione ed il controllo delle patenti di guida e delle qualificazioni dei conducenti. Lo scambio di informazioni sulla rete si conforma alle norme vigenti in materia di protezione dei dati personali. La rete può essere utilizzata anche per lo scambio di informazioni per finalità di controllo previste dalla legislazione dell'Unione.

L'articolo 10 contiene le disposizioni transitorie. Si dispone in particolare che entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del decreto, il Ministero delle in-

infrastrutture e dei trasporti aggiorni le procedure informatiche per la comunicazione di avvio dei corsi di qualificazione iniziale e di formazione periodica, per il controllo delle presenze degli allievi ai corsi stessi, per la gestione delle lezioni svolte tramite *e-learning*, per gli attestati di fine corso, per la connessione con la rete dell'Unione europea delle patenti di guida e delle qualificazioni dei conducenti.

L'articolo 11 contiene la clausola di invarianza finanziaria.

Segnala in conclusione come l'Italia non ha ritenuto di recepire la possibilità, prevista dalla direttiva, di permettere, per i veicoli alimentati con combustibili alternativi, la guida all'interno del territorio nazionale, con la patente di categoria B (che consente la guida di veicoli di massa non superiore a 3,5 tonnellate adibiti al trasporto di non più di 8 passeggeri, oltre al conducente), di veicoli che non trainano un rimorchio di massa superiore a 3,5, ma non superiore a 4,25 tonnellate, per il trasporto di merci, a condizione che la massa superiore alle 3,5 tonnellate sia dovuta esclusivamente alla massa del sistema di propulsione alimentato con combustibili alternativi.

La ragione del mancato esercizio di questa facoltà, riportata nell'ambito della relazione illustrativa, è legata alle difficoltà operative da parte degli enti deputati al controllo del traffico stradale posto che, sulla carta di circolazione (in cui sono indicati solo i dati previsti da specifica disciplina unionale) non è indicata la massa dei sistemi di propulsione, quindi sarebbe complesso, in fase di verifica su strada, accertare se uno specifico veicolo possa essere condotto con la patente della categoria B.

Alessandro MORELLI, *presidente*, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.

In memoria delle vittime dell'incidente ferroviario avvenuto a Lodi il 6 febbraio.

Giovanni Battista TOMBOLATO (LEGA) chiede alla presidenza che la

Commissione osservi un minuto di silenzio in memoria dei due macchinisti deceduti a seguito del grave incidente avvenuto a Lodi, sulla linea AV Milano-Bologna.

Alessandro MORELLI, *presidente*, rivolge un doveroso saluto a nome della Commissione alle famiglie delle vittime del tragico incidente avvenuto il 6 febbraio, nel quale è deragliato un treno Freccia-rossa.

(La Commissione osserva un minuto di silenzio).

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 12 febbraio 2020.

Nell'ambito dell'esame dello schema di decreto legislativo recanti attuazione della direttiva (UE) 2017/2110, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi Ro-Ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea, che modifica la direttiva 2009/16/CE e che abroga la direttiva 1999/35/CE (atto n. 139), dello schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2108 che modifica la direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (atto n. 140) e dello schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2109, del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 98/41/CE, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità, e la direttiva 2010/65/UE, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri, ai sensi dell'articolo 18 della legge 4 ottobre 2019, n. 117 (atto n. 148).

Audizione di rappresentanti della Confederazione Italiana Armatori (Confitarma), dell'Associazione Italiana Armatori Trasporto Passeggeri (AIATP) e di Assarmatori.

L'audizione informale è stata svolta dalle 15 alle 15.20.

Audizione di rappresentanti dell'Istituto Italiano di Navigazione (IIN).

L'audizione informale è stata svolta dalle 15.20 alle 15.30.

Audizione di rappresentanti del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera.

L'audizione informale è stata svolta dalle 15.30 alle 15.45.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 12 febbraio 2020. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Roberto Travasi.

La seduta comincia alle 15.45.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2110, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi Ro-Ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea, che modifica la direttiva 2009/16/CE e che abroga la direttiva 1999/35/CE.

Atto n. 139.

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 21 gennaio 2020.

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che, nella seduta del 29 gennaio, la Commissione Bilancio ha espresso la propria valutazione favorevole sullo schema di decreto.

Luciano NOBILI (IV), *relatore*, illustra una proposta di parere favorevole sul provvedimento in esame (*vedi allegato 1*).

Elena MACCANTI (LEGA) preannuncia il voto favorevole del gruppo della Lega, anche alla luce delle audizioni appena concluse, che non hanno evidenziato particolari criticità sullo schema di decreto in esame. Sottolinea inoltre l'importanza dell'ascolto dei rappresentanti delle categorie interessate nel corso dell'esame dei provvedimenti.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore (*vedi allegato 1*).

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2108 che modifica la direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

Atto n. 140.

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 21 gennaio 2020.

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che, nella seduta del 29 gennaio, la Commissione Bilancio ha espresso la propria valutazione favorevole sullo schema di decreto.

Bernardo MARINO (M5S), *relatore*, illustra una proposta di parere favorevole sullo schema di decreto in esame (*vedi allegato 2*).

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

La seduta termina alle 15.50.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Mercoledì 12 febbraio 2020. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Roberto Traversi.

La seduta comincia alle 16.30.

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante la trasmissione in diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

5-03551 Tasso: Potenziamento della linea ferroviaria Foggia-Manfredonia.

Antonio TASSO (MISTO-MAIE) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Antonio TASSO (MISTO-MAIE), replicando, prende atto della risposta fornita dal rappresentante del Governo, ribadendo la strategicità della linea ferroviaria Foggia-Manfredonia che soprattutto nel periodo estivo vede un aumento esponenziale degli utenti. Auspica quindi che nel previsto incontro tra RFI e le istituzioni locali si possa finalmente procedere alla realizzazione degli interventi di elettrificazione e potenziamento della linea.

5-03552 Maccanti: Soppressione di alcuni distaccamenti della Polizia stradale.

Elena MACCANTI (LEGA) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Elena MACCANTI (LEGA), replicando, si dichiara del tutto insoddisfatta della risposta fornita dal rappresentante del Governo che giudica del tutto evasiva e non centrata sui quesiti posti. Sottolinea in particolare che l'interrogazione era volta a conoscere la posizione della Ministra delle infrastrutture e dei trasporti e non quella del Ministero dell'interno.

Nel ribadire le preoccupazioni circa la conferma della soppressione di importanti distaccamenti della Polizia stradale, ritiene che tali decisioni avranno un impatto certamente negativo sull'incidentalità delle strade extraurbane e che il Governo si assume una grave decisione, evidenziando la diversità di scelte politiche rispetto al Governo precedente, sicuramente ben più attento al potenziamento delle strutture per la sicurezza.

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che le interrogazioni Zanella 5-03553 e Gariglio 5-03555, vertendo sulla medesima materia, saranno svolte congiuntamente.

5-03553 Zanella: Iniziative urgenti per accertare il livello di sicurezza sulle tratte ferroviarie dell'alta velocità.**5-03555 Gariglio: Iniziative urgenti per rafforzare le misure di sicurezza nel settore della manutenzione della rete ferroviaria.**

Federica ZANELLA (FI) illustra l'interrogazione in titolo.

Davide GARIGLIO (PD) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Roberto TRAVERSI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Federica ZANELLA (FI), replicando, si dichiara del tutto insoddisfatta e sconcerata della risposta fornita dal rappresentante del Governo, che giudica del tutto inadeguata e fuorviante e che non potrà certo fugare le forti preoccupazioni dei

cittadini circa il livello di sicurezza della rete ferroviaria.

Davide GARIGLIO (PD) rinuncia alla replica.

5-03554 Rotelli: Rispetto delle procedure di sicurezza negli interventi di manutenzione sulla linea ferroviaria Milano-Lodi.

Mauro ROTELLI (FDI) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Roberto TRAVERSI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Mauro ROTELLI (FDI), replicando, prende atto della risposta fornita dal rappresentante del governo, ribadendo la necessità di un attento monitoraggio da parte dell'esecutivo circa le risultanze della commissione di indagine al fine di poter fornire le dovute rassicurazioni agli utenti della rete ferroviaria e auspicando che siffatti tragici incidenti non debbano più verificarsi.

Alessandro MORELLI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 16.50.

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

Mercoledì 12 febbraio 2020. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI.

La seduta comincia alle 16.50.

Sulla programmazione dei lavori della Commissione.

Alessandro MORELLI, *presidente*, comunica che, come convenuto nella riunione dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, del 5 febbraio u.s., il programma dei lavori della Commissione per il periodo gennaio-marzo 2020 si intende integrato, con riferimento al mese di marzo, con i seguenti argomenti:

proposta di legge C.2188 Capitanio ed altri – « Disposizioni per la prevenzione e la repressione della diffusione illecita di contenuti tutelati dal diritto d'autore mediante le reti di comunicazione elettronica » (*compatibilmente con la programmazione dei lavori della VII Commissione Cultura*);

risoluzione Bruno Bossio in materia di investimenti per l'infrastruttura ferroviaria nelle regioni del Sud Italia (*in corso di presentazione – subordinatamente all'effettiva assegnazione*).

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle 16.55.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.50 alle 16.

ALLEGATO 1

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2110, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi Ro-Ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea, che modifica la direttiva 2009/16/CE e che abroga la direttiva 1999/35/CE (Atto n. 139).

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, Poste, Telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2110, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi *Ro-Ro* da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea, che modifica la direttiva 2009/16/CE e che abroga la direttiva 1999/35/CE (atto n. 139);

evidenziato che la direttiva in recepimento è nata dall'esigenza, da parte del legislatore europeo, di aggiornare la normativa in materia di condizioni di sicurezza di navi *Ro-Ro* da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea – risalente al 1999 – ai progressi compiuti nell'attuazione del regime del controllo dello Stato d'approdo posto in atto dalla Direttiva 2009/16/CE (Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del

Consiglio del 23 aprile 2009 relativa al controllo da parte dello Stato di approdo);

sottolineato, altresì, che la medesima direttiva, al fine di ridurre gli oneri amministrativi gravanti sui proprietari delle navi, nonché di razionalizzare gli sforzi richiesti alle amministrazioni marittime degli Stati membri, ha inteso snellire e semplificare, sistematizzandolo, un quadro normativo caratterizzato da sovrapposizioni e duplicazioni, come emerso dal controllo qualità condotto in sede europea nell'ambito del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (iniziativa REFIT);

rilevato che il termine per il recepimento della direttiva (UE) 2017/2110, fissato al 21 dicembre 2019, risulta scaduto,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 2

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2108 che modifica la direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (Atto n. 140).

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, Poste, Telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2108 che modifica la direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (atto n. 140);

rilevato che la direttiva 2017/2108 è nata dall'esigenza di semplificare e razionalizzare il quadro normativo esistente in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'Unione europea al fine di mantenere un quadro normativo necessario e proporzionato, di assicurarne la corretta attuazione e di eliminare le sovrapposizioni e le discrepanze fra atti legislativi inerenti la medesima materia;

evidenziato che dal controllo di qualità condotto in sede europea nell'ambito

del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (iniziativa REFIT, che mira a rendere la legislazione dell'Unione europea più semplice e meno costosa), è emersa la necessità di una maggiore chiarezza e coerenza giuridica della normativa inerente il trasporto dei passeggeri via nave, da realizzarsi anche mediante l'aggiornamento di alcune definizioni al fine di allinearle a quelle in uso nelle norme internazionali;

rilevato che il termine per il recepimento della direttiva (UE) 2017/2108, fissato al 21 dicembre 2019, risulta scaduto,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 3

**5-03551 Tasso: Potenziamento della linea ferroviaria
Foggia-Manfredonia.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con il Piano Operativo FSC Infrastrutture 2014-2020 sono stati assegnati a Rete Ferroviaria Italiana (RFI), giusta delibera CIPE 54/2016, 50 milioni di euro per il potenziamento della linea ferroviaria Foggia-Manfredonia, con penetrazione urbana nella città di Manfredonia con caratteristiche tranviarie e introduzione della tecnologia tram-treno su tutta la linea.

Nel dicembre 2018, la Regione Puglia ha chiesto una riprogrammazione del predetto stanziamento ai fini della realizzazione dell'intervento denominato BRT (Bus Rapid Transit) in sostituzione del citato intervento tram-treno, così da conseguire gli obiettivi prefissati di riequilibrio modale e riqualificazione urbana per il corridoio Foggia-Manfredonia, in linea con il Piano Regionale dei Trasporti.

L'intervento BRT ha l'obiettivo di potenziare e rendere competitiva ed ecocompatibile l'offerta di trasporto pubblico locale di connessione tra la città di Foggia, capoluogo e polo di commutazione dei flussi locali verso la rete ferro-stradale di rango nazionale, e la città di Manfredonia.

Su tale nuova proposta RFI ha evidenziato delle criticità derivanti dalla dismissione parziale della linea ferroviaria Foggia-Manfredonia e dal contestuale mantenimento in esercizio della restante tratta, per finalità diverse da quelle attualmente previste.

Pertanto gli uffici del MIT, nel maggio 2019, hanno convocato apposita riunione con tutti i soggetti interessati per esaminare le criticità evidenziate da RFI.

Sia la Regione Puglia che il comune di Manfredonia hanno confermato la necessità di attuare il sistema BRT, mentre RFI ha rappresentato che la sua realizzazione presuppone l'utilizzo di 4 km di sedime ferroviario attualmente nel proprio patrimonio e che andrebbe definito con la Regione l'esercizio ferroviario da svolgere sulla parte residua della linea ferroviaria.

Ad oggi non vi sono aggiornamenti in ordine agli esiti del confronto convenuto in sede di riunione.

Quanto poi alla citata proposta delle Ferrovie del Gargano per l'ammodernamento e l'implementazione del servizio ferroviario sulla tratta Foggia-Manfredonia, ricordo che la competenza di programmazione dei servizi di trasporto nell'ambito del territorio regionale è in capo alla stessa Regione.

RFI riferisce che recentemente la Regione Puglia ha promosso un incontro coinvolgendo il comune di Manfredonia, il comune di Foggia e le Ferrovie del Gargano.

Quanto all'effettuazione di eventuali interventi sulla linea, RFI ha rappresentato il proprio interesse alla loro realizzazione a condizione che essi risultino coerenti con le esigenze del modello dei servizi previsti dalla committente Regione.

ALLEGATO 4

5-03552 Maccanti: Soppressione di alcuni distaccamenti della Polizia stradale.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Rispondo all'interrogazione sulla base degli elementi che sono stati forniti dal Ministero dell'interno.

Il Piano di razionalizzazione della Polizia stradale è il frutto di una complessa attività di valutazione sulle mutazioni in corso nella mobilità stradale, che tiene conto, in primo luogo, del mutamento delle dinamiche con le quali l'utenza sceglie gli assi viari da percorrere.

Il continuo aggiornamento delle politiche della sicurezza, anche al fine di una gestione più razionale ed efficiente delle risorse in campo, ha portato, inoltre, ad un ulteriore riparto tra le forze di polizia anche dei compiti connessi all'espletamento dei servizi di polizia stradale, sia con riferimento ai centri abitati che alla rete ordinaria e autostradale, come previsto dalla direttiva del Ministro dell'interno dell'agosto 2017.

In particolare, il citato progetto di razionalizzazione prevede un adeguamento dell'organizzazione e una rimodulazione degli organici secondo criteri e parametri specifici per ciascuna struttura.

Con particolare riferimento ai Distaccamenti, l'intenzione è quella di pervenire ad una revisione degli organici in ragione di criteri di efficienza operativa, e ad un ripianamento della loro forza effettiva al fine di incrementarne, prioritariamente, l'attività di pattugliamento.

Più in generale, per quanto riguarda ciascun reparto, l'organico sarà adeguato per far fronte ai fattori di vincolo autostradale, all'incremento dei processi gestionali e contabili e all'esigenza di garantire almeno un turno continuativo di vigilanza stradale nonché lo svolgimento dei compiti investigativi e di controllo amministrativo delle squadre di polizia giudiziaria.

Ne consegue che la soppressione dei presidi di polizia stradale citati dagli onorevoli interroganti risponde all'esigenza di recuperare l'organico di personale e di rafforzare altri reparti operativi autostradali ed ordinari, nonché di realizzare economie di gestione con l'impiego degli operatori attualmente assegnati a compiti interni e non operativi.

La vigilanza stradale, in ragione degli itinerari di competenza, sarà in futuro assegnata a sezioni o sottosezioni poste a pochi chilometri dagli attuali Distaccamenti e saranno, per tale motivo, incrementate da assegnazioni straordinarie di personale, pari alla forza effettiva dei Distaccamenti che saranno soppressi.

Tali considerazioni sono confermate dai dati numerici relativi ai Distaccamenti in argomento, che dispongono in media di una pattuglia al giorno.

Con riferimento ai dati ISTAT per il 2018 e all'ipotetico pregiudizio alla sicurezza stradale causato dalla razionalizzazione dei Distaccamenti, specie nelle strade extraurbane, si rappresenta che il 73 per cento degli incidenti è avvenuto su strade urbane, il 22 per cento su strade extraurbane ed il 5,5 per cento in autostrada.

Inoltre – premesso che relativamente agli incidenti con feriti, il 69,8 per cento degli stessi è avvenuto su strade urbane, il 23,8 per cento su strade extraurbane ed il 6,4 per cento in autostrada, e che la Polizia stradale rileva circa il 18 per cento di tutti gli incidenti con esito mortale e con feriti in Italia – il Ministero dell'interno esclude che possa esservi una proporzione diretta tra il personale della Polizia di Stato in forza ai Compartimenti ed il numero di sinistri rilevati dalle pattuglie.

ALLEGATO 5

5-03553 Zanella: Iniziative urgenti per accertare il livello di sicurezza sulle tratte ferroviarie dell'alta velocità.**5-03555 Gariglio: Iniziative urgenti per rafforzare le misure di sicurezza nel settore della manutenzione della rete ferroviaria.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Rispondo congiuntamente agli atti dell'onorevole Zanella e dell'onorevole Gariglio in quanto vertono entrambi sui livelli di sicurezza delle linee ferroviarie.

In proposito preciso che il presidio della manutenzione e della sicurezza ferroviaria è nella responsabilità di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e viene attuato sull'intera rete ferroviaria nazionale.

Le risorse impiegate sono sia di parte corrente, per le attività di manutenzione ordinaria, che in conto investimenti per la manutenzione straordinaria e per lo sviluppo della sicurezza ferroviaria, ossia per il mantenimento e il miglioramento degli attuali *standard*. Come è noto, il finanziamento di tali attività avviene attraverso i due Contratti di Programma: parte Servizi e parte Investimenti.

La parte Servizi disciplina il finanziamento delle attività di gestione e manutenzione straordinaria della rete, finalizzate a garantirne l'utilizzabilità in condizioni di sicurezza e affidabilità mediante le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché il finanziamento di altri oneri di gestione relativi all'esercizio ferroviario quali circolazione, safety e security, e dei servizi di assistenza alle persone con ridotta mobilità. L'attuale CdP – parte servizi prevede fabbisogni annuali pari a circa 976 milioni di euro quale contributo dello Stato alle attività del gestore.

Quanto al Contratto di Programma parte Investimenti, rappresento che – in linea con gli obiettivi strategici declinati

negli strumenti di pianificazione e programmazione (DEF) – gli stanziamenti per la sicurezza, per obblighi di legge e/o in adempimento a prescrizioni inerenti la circolazione ferroviaria, costituiscono una priorità e rappresentano la principale voce di finanziamento.

A valere sulle nuove risorse di cui alle leggi di bilancio 2018 e 2019, lo schema di Aggiornamento 2018-2019 al predetto Contratto di Programma, trasmesso alle competenti Commissioni parlamentari per l'acquisizione del prescritto parere, prevede l'allocazione di ulteriori 2 miliardi di euro circa per il proseguimento degli interventi necessari a contenere i rischi nelle gallerie, nelle zone sismiche e in quelle soggette a dissesto idrogeologico, oltre ad interventi per la salvaguardia dell'ambiente e la mitigazione del rumore, per la soppressione dei passaggi a livello e la protezione in sicurezza delle rimanenti interferenze strada-ferrovia, per le nuove esigenze connesse al Piano sicurezza armamento nonché per l'avvio del nuovo programma di adeguamento alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità.

Altre risorse per circa 1,8 miliardi di euro sono destinate alla prosecuzione del piano di attrezzaggio ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) e per l'ammodernamento tecnologico della dotazione delle linee e degli impianti ferroviari e per adeguarne l'efficienza alla crescente richiesta di mobilità ed eliminare gli impianti tecnologicamente superati ed obsoleti.

ALLEGATO 6

5-03554 Rotelli: Rispetto delle procedure di sicurezza negli interventi di manutenzione sulla linea ferroviaria Milano-Lodi.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In apertura desidero esprimere il cordoglio mio e di tutto il Governo alle famiglie dei macchinisti vittime dell'incidente e augurare pronta guarigione ai feriti.

Per quanto di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, evidenzio che, non appena appresa la notizia dell'incidente, la Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e marittime del MIT ha incaricato un proprio investigatore della conduzione delle indagini.

L'investigatore ha raggiunto il sito dell'incidente circa 3 ore dopo l'evento ed ha potuto accedere al sito soltanto il successivo giorno 10, trattandosi di luoghi sottoposti a provvedimento di sequestro da parte dell'Autorità giudiziaria.

La prima ispezione visiva effettuata non ha consentito di acquisire elementi sufficienti alla determinazione delle cause dell'incidente, pur essendo evidente che i

danni all'armamento sono presenti a partire da un deviatoio.

Gli organi di manovra del deviatoio saranno ispezionati nel corso degli accertamenti non ripetibili disposti dalla Procura della Repubblica di Lodi a partire proprio da oggi.

In proposito informo che la predetta Direzione ha presentato istanza formale a tale Procura affinché il proprio personale possa presenziare agli accertamenti.

Quanto poi alla verifica dell'attuazione e dell'adeguatezza delle procedure di sicurezza adottate dal gestore dell'infrastruttura, questa sarà oggetto dell'indagine tecnica a cura della citata Direzione generale.

Infine, Rete Ferroviaria Italiana riferisce di aver nominato una commissione di indagine interna per accertare le cause e le responsabilità dell'evento nei tempi più brevi possibili, così da assumere le decisioni conseguenti.