

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Sull'ordine dei lavori	59
Sistemi di mobilità con impiego di idrogeno e carburanti di origine biologica. C. 2184 Boffa e C. 2219 Gioacchino Alfano (<i>Esame e rinvio</i>)	59

INTERROGAZIONI:

5-01262 Delfino: Istituzione di treni navetta per collegare il territorio italiano e quello francese durante il periodo di costruzione del tunnel del Colle del Tenda	63
ALLEGATO 1 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	65
5-01527 Cicu: Riclassificazione del porto di Arbatax	64
ALLEGATO 2 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	66
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	64

SEDE REFERENTE

Giovedì 9 luglio 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 10.05.

Sull'ordine dei lavori.

Mario VALDUCCI, *presidente*, propone di procedere ad un'inversione dell'ordine del giorno, nel senso di svolgere in primo luogo all'esame in sede referente delle proposte di legge C. 2184 Boffa e C. 2219 Gioacchino Alfano in materia di sistemi di mobilità con impiego di idrogeno e carburanti di origine biologica.

Sistemi di mobilità con impiego di idrogeno e carburanti di origine biologica. C. 2184 Boffa e C. 2219 Gioacchino Alfano.
(Esame e rinvio)

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Costantino BOFFA (PD), *relatore*, avverte che le due proposte di legge, delle quali la IX Commissione inizia oggi l'esame in sede referente, mirano entrambe a promuovere lo sviluppo di sistemi di trasporto sostenibili. Fa presente che il tema dell'energia e con esso quello dei cambiamenti climatici, negli ultimi decenni, si è posto prepotentemente al centro della scena internazionale, ponendo all'attenzione delle istituzioni la crescente necessità di strategie e di politiche energetiche capaci di preservare l'avvenire

delle generazioni future e costruire scenari più incoraggianti dal punto di vista economico ed ambientale. Rileva che occorre affrontare con urgenza e in maniera effettiva le sfide poste dai cambiamenti climatici dovuti alle emissioni antropiche di gas a effetto serra, derivanti principalmente dall'uso di combustibili di origine fossile. Sottolinea che le conseguenze dei cambiamenti climatici e la crescente dipendenza dai combustibili fossili hanno reso urgente per l'Unione europea porre l'obiettivo di attuare una vasta e ambiziosa politica energetica che consenta di combinare l'azione a livello europeo ed a livello degli Stati membri.

Osserva altresì che l'impegno per la riduzione dei tassi di inquinamento, specificamente nelle aree urbane, rappresenta una delle priorità su cui la politica e le istituzioni devono concentrare il proprio impegno, e ciò non solo per evidenti ragioni di salvaguardia dell'ambiente e della qualità della vita di tutti i cittadini, ma anche in relazione alle possibili ricadute positive che possono derivare sul piano economico e sociale da una efficace politica di sviluppo delle nuove tecnologie e delle energie pulite e rinnovabili.

Fa presente che il Consiglio europeo ha posto in evidenza l'impegno dell'Unione europea a trasformare l'Europa in un'economia con un'efficienza energetica elevata ed emissioni di gas ad effetto serra ridotte e ha deciso che, sino alla conclusione di un accordo globale e completo per il periodo successivo al 2012 e, fatta salva la sua posizione nell'ambito dei negoziati internazionali, l'Unione europea si impegna in modo fermo ed indipendente a realizzare una riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra di almeno 20 per cento entro il 2020 rispetto al 1990, un obiettivo obbligatorio del 20 per cento per la quota di energie rinnovabili sul consumo energetico dell'Unione Europea entro il 2020 con un obiettivo obbligatorio del 10 per cento per la quota di energie rinnovabili nella benzina e nel diesel per autotrazione.

Ricorda che con l'avvento dell'amministrazione Obama anche gli Stati Uniti hanno annunciato una fortissima inver-

sione di rotta rispetto alle politiche ambientali dell'amministrazione precedente. Sottolinea infatti che il primo passo compiuto da Obama è stato quello di chiedere al Ministero americano dell'Ambiente di rivedere la propria decisione contraria ai limiti nelle emissioni nocive delle auto in California ed altri stati. Il presidente degli Stati Uniti ha prefissato l'obiettivo di ridurre drasticamente la dipendenza petrolifera dagli Stati Uniti, annunciando al contempo che entro il 2011 gli standard per i consumi delle auto dovranno essere più severi, in vista della diffusione di automobili sempre meno inquinanti. Fa presente che ciò che negli Usa è per il momento solo un annuncio, nella vecchia Europa è già quasi realtà. Sottolinea che risale allo scorso 18 giugno la presentazione avvenuta a Londra della « *Riversimple Urban Car* », la prima vettura *low-cost* alimentata completamente a idrogeno, sul mercato dal 2013, che, oltre ad essere costruita con materiale al 100 per cento riciclabile, ha un tasso d'inquinamento innocuo, immettendo nell'atmosfera, per ogni km percorso, solo 30 grammi di anidride carbonica rispetto alle più ecologiche che oggi circolano nelle nostre città, che ne immettono almeno 150 grammi.

Considera che in questo quadro, il settore della mobilità su gomma si contraddistingue per la sua potenziale capacità di ridurre le emissioni di gas a effetto serra e l'inquinamento, soprattutto nell'ambito delle aree urbane; devono essere, inoltre, utilizzate fonti energetiche a basso impatto, locali e decentrate, in grado di stimolare le imprese di livello mondiale ad alta tecnologia. Fornisce quindi alcuni dati per capire la dimensione del problema, rilevando che attualmente in tutto il mondo più del 50 per cento della popolazione vive in aree urbane (in Europa ben il 75 per cento); in questi ultimi trent'anni, secondo le statistiche pubblicate dalla Direzione Energia e Trasporti della Commissione Europea, la mobilità delle persone su autovettura privata (espressa in passeggeri per km) è aumentata, nel nostro paese, del 214 per cento, contro una media UE del 140 per cento; allo stato attuale il

nostro paese risulta essere quello, fra i 15 dell'Unione europea, in cui si « consuma » più mobilità di persone, con una media di oltre 16.200 km pro capite/anno (media UE oltre 13.800) di cui solamente il 3,5 per cento ciclo pedonali (media UE 4,1 per cento). Sottolinea che, a fronte di tali dati, si registra un forte incremento nell'uso dell'auto che, sempre nello stesso periodo, è aumentato di oltre il 235 per cento, contro una media europea di circa il 150 per cento.

Evidenzia che è in un tale contesto che le proposte di legge all'esame della Commissione intendono fornire un contributo finalizzato a produrre un profondo cambiamento nel settore della mobilità su gomma, promuovendo una mobilità « pulita » e sostenibile, con impiego di Idrogeno e combustibili gassosi di nuovissima generazione di origine biologica, a ridottissimo impatto ambientale, e, al contempo, creando condizioni favorevoli per lo sviluppo di veicoli e sistemi di mobilità sostenibile ad alto valore tecnologico. Osserva che le proposte, oltre che rispondere alle ragioni generali anzi espone hanno l'obiettivo di cogliere e rendere proattivo il significativo dinamismo assunto dall'attuale offerta di nuove tecnologie ed il « forte e sano » protagonismo territoriale degli Enti locali, delle Regioni, delle Province e dei Comuni, al nord, come ad esempio il Piemonte, la Toscana ed il Comune di Torino, come al sud, ad esempio la Puglia, la Campania ed in particolare la Provincia di Benevento, dove sono state promosse iniziative, progetti, prototipi di autoveicoli ad idrogeno con celle a combustibili ad emissioni zero di grande vitalità e interesse.

Fa presente che le proposte vogliono altresì fornire una spinta positiva e forte, rivolta non solo ai grandi gruppi industriali, con la messa in produzione di veicoli alimentati da Idrogeno o da combustibili di nuova generazione di origine biologica a bassissime emissioni, ma anche a quei sistemi locali, sia istituzionali che del mondo produttivo e della ricerca che hanno prodotto esempi innovativi e significativi, nell'ambito della mobilità sosteni-

bile, non solo in termini di prototipi, ma anche in termini di produzione de localizzata, quindi distribuita, di combustibili ultrapuliti prodotti con ausilio di energia derivante da fonti rinnovabili o con l'impiego di reflui e sostanze di origine biologica, così come definito da nuove tecnologie internazionali, come nel caso dei carburanti ultrapuliti (esempio « caso Magnegas »), di recente pubblicato da riviste specializzate del settore.

Osserva che il quadro normativo sinora ha tardato a produrre una regolamentazione effettivamente in grado di garantire l'omologazione di veicoli di nuova generazione. Rileva che la fase dell'omologazione appare oltremodo necessaria in quanto prodromica naturale sbocco dei processi di studio, di prototipazione, di produzione, di distribuzione e commercializzazione dei suddetti veicoli.

Sottolinea che pur nella consapevolezza delle difficoltà tecnico-operative connesse a tale fase del processo di effettiva fruizione di veicoli innovativi a bassissimo impatto ambientale, una politica che voglia realmente, e non solo per proclami, contribuire alla riduzione dell'inquinamento dell'aria dovuto al sistema dei trasporti, e nella specie a quelli in modalità stradale, deve incidere sul sistema delle regole.

Ricorda che il livello normativo europeo ha di recente beneficiato di un significativo intervento normativo, modificativo dell'ordinamento vigente ed innovativo della regolamentazione, che ha ad oggetto l'omologazione, ossia il regolamento 18 luglio 2008, n. 692, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (EUR 5 ed EUR 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo.

Rileva che il regolamento prevede termini diversi per l'entrata in vigore e che per l'attuazione specificamente alle vetture ad idrogeno, richiederà ulteriori interventi. Le proposte di legge in esame si collocano in tale arco temporale e, compatibilmente

con la normativa europea in materia di aiuti di Stato, prevedono un'azione di sostegno delle filiere caratterizzanti la realizzazione di sistemi di mobilità ad alta sostenibilità con impiego di idrogeno e carburanti ultrapuliti di nuova generazione di origine biologica.

Evidenzia, quindi, che le proposte di legge in esame intendono fornire un contributo finalizzato a produrre un profondo cambiamento nel settore della mobilità su gomma, promuovendo una mobilità « pulita » e sostenibile, con impiego di idrogeno e di combustibili gassosi di nuovissima generazione di origine biologica, a ridottissimo impatto ambientale, e, al contempo, creando condizioni favorevoli per lo sviluppo di veicoli e di sistemi di mobilità sostenibile ad alto valore tecnologico.

Passando ad illustrare i contenuti della proposta di legge AC 2184, rileva che, in particolare, intende recepire il dinamismo che caratterizza l'attuale offerta di nuove tecnologie e dare seguito alle iniziative di regioni, province e dei comuni, che hanno promosso progetti e prototipi di autoveicoli a idrogeno con celle a combustibili a emissioni zero.

In particolare l'articolo 1 individua la finalità della legge nella promozione di sistemi di mobilità ad alta sostenibilità nonché, mediante l'istituzione del Fondo di cui all'articolo 5, della ricerca, dello sviluppo e dell'innovazione, attraverso il quale saranno sostenuti: lo studio, la sperimentazione e la promozione di veicoli passeggeri e commerciali leggeri alimentati da idrogeno, prodotto con l'ausilio di fonti di energia rinnovabile, e da combustibili ultrapuliti di nuova generazione di origine biologica. L'articolo 2 prevedendo che la promozione di interventi di filiera per lo studio e la realizzazione di interventi finanziabili con il Fondo potrà avvenire attraverso il finanziamento di: sistemi per la produzione, stoccaggio e distribuzione di idrogeno prodotto con l'ausilio di energia solare od altra fonte rinnovabile, nonché di combustibili ultrapuliti di nuova generazione di origine biologica; prototipi di veicoli alimentati da idrogeno o da combustibili ultrapuliti di nuova genera-

zione; procedure di omologazione per i predetti veicoli; reti di monitoraggio intelligente finalizzate ai controlli di efficienza e sicurezza dei veicoli passeggeri e commerciali leggeri alimentati da idrogeno e da combustibili ultrapuliti di cui all'articolo 1; posteggi esclusivi per tali veicoli muniti di stazioni di controllo e di ricarica. L'articolo 3 stabilisce che destinatari degli interventi di sostegno siano le regioni, gli enti locali, le università degli studi e gli enti pubblici e privati di ricerca e di produzione di idrogeno e di combustibili ultrapuliti di nuova generazione di origine biologica. L'articolo 4 attribuisce il compito di disciplinare, entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge, i destinatari, le tipologie e le caratteristiche degli interventi finanziabili nonché le modalità di funzionamento del Fondo, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto adottato di concerto col Ministro dell'ambiente, sentite le competenti Commissioni parlamentari e d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome. L'articolo 5 istituisce il Fondo nazionale per il sostegno in favore della ricerca, dello sviluppo e dell'innovazione di sistemi di mobilità ad alta sostenibilità con impiego di idrogeno e di combustibili ultrapuliti di nuova generazione di origine biologica, con una dotazione iniziale di 20.000.000 di euro annui e una durata di cinque anni. Il Fondo è finalizzato alla sovvenzione dei soggetti individuati dall'articolo 3 per la realizzazione degli interventi di cui all'articolo 2. L'articolo 6 istituisce un comitato di gestione del Fondo composto da quattro rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Ai componenti del comitato non spettano compensi per l'esercizio delle loro funzioni. Si prevede che l'attività del comitato si svolga senza oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 7, infine, statuisce che all'onere di cui all'articolo 5, pari a 20.000.000 euro annui, si provveda mediante relativa riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente

iscritto, per il triennio 2009-2011, nel programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero economia e finanze per l'anno 2009.

Passando all'esame della proposta di legge AC 2219, sottolinea che intende affrontare le medesime problematiche con riferimento alla necessità di puntare su una mobilità sostenibile che preveda l'utilizzo di veicoli leggeri, per passeggeri e commerciali, consentendo l'impiego di idrogeno e di carburanti « puliti ».

In particolare l'articolo 1 istituisce, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Fondo nazionale per la ricerca e lo sviluppo di sistemi di mobilità altamente sostenibile, allo scopo di consentire il diffondersi di mezzi di trasporto a energia pulita e di prevedere una serie di interventi per la produzione di idrogeno basata sul riutilizzo delle materie prime e sulle risorse energetiche rinnovabili, evitando l'emissione nell'aria di sostanze inquinanti a base di carbonio e di gas a effetto serra, non ché per la realizzazione di sistemi che consentano l'omologazione dei veicoli che utilizzano l'idrogeno come combustibile e per l'installazione di distributori di idrogeno sul territorio nazionale. La dotazione iniziale del Fondo viene fissata in 15.000.000 di euro. L'articolo 2 dispone che le linee guida relative agli interventi finanziabili siano definite, con decreto, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. L'articolo 3 prevede che sia installato almeno un distributore di idrogeno ogni 50.000 abitanti, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, e che, entro tre anni dalla medesima data, il predetto rapporto sia intensificato arrivando all'installazione di almeno un distributore di idrogeno ogni 10.000 abitanti. L'articolo 4 dispone che alla copertura finanziaria si provveda mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2009-2011, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione

« Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2009, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

In conclusione, ritiene opportuno evidenziare che le due proposte di legge perseguono finalità del tutto coincidenti, per cui non dovrebbe essere difficile pervenire alla definizione di un testo unificato che la Commissione possa esaminare in modo tempestivo.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 10.20.

INTERROGAZIONI

Giovedì 9 luglio 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti, Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 11.05.

5-01262 Delfino: Istituzione di treni navetta per collegare il territorio italiano e quello francese durante il periodo di costruzione del tunnel del Colle del Tenda.

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

Teresio DELFINO (UdC), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatto, anche in considerazione della sinteticità della risposta. Dichiara di essere già a conoscenza della proposta fatta dalla Divisione cargo di Trenitalia in data 13 febbraio, ma intendeva, con la propria interrogazione, sollecitare il Governo a mettere in campo iniziative a tutela dei cittadini nel periodo dei lavori. Fa presente che è stato costituito un comitato di cui fanno parte le regioni, le province, i comuni e gli altri

enti istituzionali coinvolti, che nell'ultima riunione ha sollevato il problema della gravità di un'eventuale interruzione del traffico turistico e commerciale nel periodo dei lavori. Sollecita quindi il Governo a farsi parte attiva al fine di poter istituire il servizio navetta per collegare i territori italiano e francese, anche attraverso una rivisitazione dell'accordo italo francese. Si impegna a farsi tramite con il sindaco di Limone perché anche da parte delle istituzioni locali pervenga una sollecitazione al Governo di procedere tempestivamente nella direzione auspicata.

La seduta, sospesa alle 11.10, è ripresa alle 11.15.

5-01527 Cicu: Riclassificazione del porto di Arbatax.

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

Salvatore CICU (PdL), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta resa, che ha fornito elementi importanti per la comprensione del procedimento di classificazione dei porti. Ricorda che tale porto serve due province della regione e che ha un'ampia ricettività turistica e commerciale e che sarebbe opportuno quindi che fosse classificato in una categoria adeguata. Si impegna ad attivarsi nei confronti della Regione Sardegna per conoscerne l'intendimento definitivo in relazione alla classificazione del porto di Arbatax.

La seduta termina alle 11.20.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 11.10 alle 11.15.

ALLEGATO 1

Interrogazione n. 5-01262 Delfino: Istituzione di treni navetta per collegare il territorio italiano e quello francese durante il periodo di costruzione del tunnel del Colle del Tenda

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Su richiesta della Regione Piemonte, la Divisione Cargo di Trenitalia ha elaborato un progetto per l'attivazione di un servizio navetta per il trasporto su ferrovia di veicoli stradali privati (con la possibilità di far viaggiare anche i passeggeri a bordo dei propri veicoli), da realizzare al valico del Col di Tenda, tra la stazione di Limone e quella di Tenda, in coincidenza con l'avvio dei lavori del nuovo tunnel stradale.

A metà febbraio scorso, la stessa Divisione Cargo ha formalizzato alla Regione Piemonte un'offerta in tal senso, specificando le caratteristiche tecniche ed economiche (costi) del servizio.

Al momento, si è in attesa di riscontro da parte della Regione Piemonte, per poter – eventualmente – organizzare e attivare il servizio nei tempi tecnici necessari (circa 3 mesi).

ALLEGATO 2

Interrogazione n. 5-01527 Cicu: Riclassificazione del porto di Arbatax**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

La nuova classificazione dei porti introdotta dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84 non è stata ancora completamente attuata.

Sulla classificazione di cui al Regio decreto 3095/1885 si segnala che proprio il TAR di Cagliari, nella sentenza 312/2009, ha precisato che «...come esattamente affermato dalla Corte Costituzionale con sentenza n. 90 del 2006, il regio decreto 3095/1895 è stato abrogato per incompatibilità con la legge 28 gennaio 1994, n. 84 sia perché i decreti di classificazione di porti previsti da quest'ultima non sono mai stati emanati».

Il porto di Arbatax risulta classificato, ai sensi del regio decreto 3095/1895, come porto di 1^a categoria-porto rifugio.

Ciò premesso, in merito ad una nuova eventuale classificazione esclusivamente per il porto in parola, si pone in evidenza che la classificazione così come prevista dalla legge 84/94 non è una mera sostituzione od aggiornamento della classificazione precedentemente prevista dal regio decreto 3095/1895 ma, bensì, impone una nuova rilettura della realtà portuale nazionale in base all'attuale configurazione qualitativa e quantitativa dei traffici

(merci, passeggeri e navi), delle strutture portuali, degli operatori del trasporto marittimo e non e della collocazione o rilevanza dei porti nel contesto economico internazionale, nazionale e regionale.

La riclassificazione di singoli porti presenterebbe, pertanto, evidenti difficoltà trattandosi di categorie e classi individuate con criteri profondamente diversi e non comparabili.

Per quanto concerne invece la competenza gestoria, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ottica della reciproca leale collaborazione e nelle more di una più puntuale e formale definizione delle intese da adottarsi, ha inserito il porto e la rada di Arbatax nella bozza di revisione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 23 marzo 1989.

Tuttavia, sulla connotazione da dare al porto di Arbatax la Regione Sardegna non ha ancora fatto conoscere il proprio intendimento definitivo, ancorché di recente sollecitata dal Ministero, di conseguenza, il porto di Arbatax è, al momento, gestito dallo Stato fatte salve le future determinazioni che saranno condivise con l'amministrazione regionale.