

XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Decreto-legge 72/2010: Misure urgenti per il differimento di termini in materia ambientale e di autotrasporto, nonché per l'assegnazione di quote di emissione di CO ₂ . C. 3496 Governo (Parere alla VIII Commissione) (<i>Rinvio del seguito dell'esame</i>)	126
Disposizioni per la tutela professionale e previdenziale, nonché interventi di carattere sociale, in favore dei lavoratori dello spettacolo. Nuovo testo unificato C. 762 Bellanova e abb. (Parere alla XI Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	127
Disposizioni in materia di sicurezza stradale. Nuovo testo C. 44 e abb./B, approvata, in un testo unificato, dalla Camera e modificata dal Senato (Parere alla IX Commissione) (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	127

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante disposizioni correttive e integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale. Atto n. 220 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e rinvio</i>)	127
Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante modifiche al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 aprile 1999, n. 162, in parziale attuazione della direttiva 2006/42/CE relativa alle macchine e che modifica la direttiva 95/16/CE relativa agli ascensori. Atto n. 221 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e rinvio</i>)	134
AVVERTENZA	136
ERRATA CORRIGE	137

SEDE CONSULTIVA

Martedì 15 giugno 2010. — Presidenza del presidente Mario PESCANTE.

La seduta comincia alle 14.35.

Decreto-legge 72/2010: Misure urgenti per il differimento di termini in materia ambientale e di autotrasporto, nonché per l'assegnazione di quote di emissione di CO₂.

C. 3496 Governo.

(Parere alla VIII Commissione).

(*Rinvio del seguito dell'esame*).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta dell'8 giugno 2010.

Mario PESCANTE, *presidente*, ricorda che l'esame del provvedimento in Assemblea avrà inizio a partire da lunedì 21 giugno e che la XIV Commissione dovrebbe esprimersi entro domani all'ora di pranzo.

Nunziante CONSIGLIO (LNP), *relatore*, ritiene opportuno rinviare alla seduta di domani la formulazione di una proposta di parere, anche al fine di poter tenere

conto delle eventuali modifiche che la Commissione di merito potrebbe apportare al testo nella giornata odierna.

Enrico FARINONE (PD) si riserva di esprimere le sue valutazioni nella seduta di domani.

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

Disposizioni per la tutela professionale e previdenziale, nonché interventi di carattere sociale, in favore dei lavoratori dello spettacolo.

Nuovo testo unificato C. 762 Bellanova e abb.

(Parere alla XI Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta dell'8 giugno 2010.

Elena CENTEMERO (PdL), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole.

Enrico FARINONE (PD) sottolinea l'importanza del provvedimento, volto alla tutela di una specifica categoria di lavoratori. Preannuncia pertanto a nome del suo gruppo, il voto favorevole sulla proposta di parere formulata dal relatore.

Nicola FORMICHELLA (PdL) preannunciando a sua volta il voto favorevole del suo gruppo sulla proposta di parere formulata dal relatore, osserva come anche per il PdL vede nella tutela dei lavoratori un motivo di progresso per il Paese.

Nunziante CONSIGLIO (LNP) preannuncia il voto favorevole del suo gruppo sulla proposta di parere formulata dal relatore.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole formulata dal relatore.

Disposizioni in materia di sicurezza stradale.

Nuovo testo C. 44 e abb./B, approvata, in un testo unificato, dalla Camera e modificata dal Senato.

(Parere alla IX Commissione).

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Mario PESCANTE, *presidente*, intervenendo a nome del relatore, on Del Tenno, illustra i contenuti del provvedimento, recante disposizioni in materia di sicurezza stradale, che il Senato ha approvato in seconda lettura il 6 maggio scorso, ed è ora all'esame della Camera in terza lettura. Si tratta di un testo unificato di 22 proposte di legge che dopo l'esame da parte del Senato risulta composto di 63 articoli raccolti in 4 Capi. Gli articoli del codice della strada (D. lgs. 285 del 1992) modificati dal provvedimento in esame sono circa 80.

Evidenzia che nella presente relazione si soffermerà sulle parti del testo emendate dalla IX Commissione, oltre che sulle parti modificate o aggiunte in seconda lettura dal Senato, che presentano profili di interesse comunitario. Preliminarmente ricorda che, nel corso dell'esame in prima lettura, la Commissione XIV ha espresso il parere di competenza nella seduta dell'8 maggio 2009. Nel parere era inserita un'osservazione volta a modificare l'articolo 29. Tale disposizione prospettava infatti la possibilità di risolvere le convenzioni autostradali in caso di mancata corretta manutenzione della sede stradale e autostradale da parte dei concessionari, con ciò ponendo in essere un comportamento potenzialmente discriminatorio in contrasto con i principi dell'ordinamento comunitario. La disposizione è stata successivamente espunta dal provvedimento.

Con riferimento alle modifiche successivamente introdotte, presentano profili di rilevanza comunitaria le seguenti disposizioni:

all'articolo 17 si specifica che le disposizioni riguardanti la prova pratica di guida dei ciclomotori si applicano a de-

correre dal 19 gennaio 2011, termine entro il quale dovrà essere recepita nell'ordinamento la direttiva 2006/126/CE; in proposito ricordo che la direttiva 2006/126/CE – che costituisce una rifusione della direttiva 91/439/CEE e delle sue successive modifiche ed integrazioni – prevede, in riferimento ai veicoli a due ruote, il principio dell'accesso graduale che impone al motociclista di acquisire esperienza prima su veicoli di cilindrata inferiore. Per i ciclomotori viene introdotta una nuova categoria europea di patente denominata AM;

l'articolo 29, nel novellare l'articolo 171 C.d.S. in materia di uso del casco protettivo per gli utenti di veicoli a due ruote, stabilisce che la relativa omologazione (attualmente regolata dalla normativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) debba essere effettuata in conformità con i regolamenti emanati dall'Ufficio europeo per le Nazioni Unite – Commissione economica per l'Europa e con la normativa comunitaria;

l'articolo 31, modificato dal Senato, apporta modifiche alla disciplina dettata dagli articoli 174, 176, 178 e 179 C.d.S. in materia di autotrasporto, con riferimento alla durata della guida, ai periodi di riposo e ai registri di servizio degli autoveicoli adibiti al trasporto al fine di dare attuazione alle norme comunitarie vigenti. In particolare, viene riscritto l'articolo 174 C.d.S., prevedendo che alla durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose e ai relativi controlli si applichino le disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006 (comma 1). Il nuovo articolo 174 stabilisce, inoltre, gli obblighi di conservazione ed esibizione alla pubblica autorità dei registri di servizio, degli estratti dei registri e delle copie dell'orario di servizio in attuazione della disciplina comunitaria (comma 2). In tale contesto, sono altresì definite (commi 3-19) le sanzioni amministrative conseguenti a violazioni degli obblighi sanciti dal citato regolamento (CE) n. 561/2006 sia per i conducenti che per le imprese di autotrasporto (per queste ul-

time si arriva, nei casi più gravi, fino alla decadenza o revoca del titolo abilitativo). Si tratta essenzialmente degli obblighi concernenti la durata massima del periodo di guida, il periodo di riposo giornaliero o settimanale, i tempi di interruzione e la tenuta dei documenti di servizio. Una particolare disposizione concerne le violazioni commesse in altri Stati membri dell'Unione europea, per le quali, se accertate in Italia, si applicano le sanzioni previste dalla normativa italiana, salvo che la contestazione non sia già avvenuta in altro Stato (comma 13);

l'articolo 33, nel prevedere l'obbligo per il conducente di avere con sé, se prescritta, anche la carta di qualificazione, risulta coerente con la previsione, introdotta dalla direttiva 2003/59/CE e recepita con il decreto legislativo n.286/2005, dell'obbligo di tale carta per i conducenti che effettuano professionalmente autotrasporto di persone o di cose su veicoli per i quali è richiesto il possesso della patente C, CE, D, DE;

l'articolo 50 reca il richiamo alla normativa comunitaria per la definizione, con decreto del Ministro delle infrastrutture, dell'impiego del casco protettivo elettronico, che deve essere inteso come richiamo alle norme tecniche di omologazione UE.

Con riferimento alla materia oggetto del provvedimento, segnala anche che nel 2008 è stata presentata una proposta di direttiva (COM(2008)151) sull'applicazione di sanzioni ai conducenti che commettono un'infrazione per eccesso di velocità, guida in stato di ebbrezza, mancato uso della cintura di sicurezza e transito con semaforo rosso in uno Stato membro diverso da quello in cui risiedono. Insieme, nel programma di lavoro della Commissione per il 2010 è stata preannunciata l'adozione di un nuovo programma di azione volto a definire gli orientamenti in materia di sicurezza stradale fino al 2020 sulla base di un approccio integrato che comprenda il comportamento dei conducenti e la sicurezza dei veicoli e delle infrastrut-

ture, e trasversale ad altre politiche quali la sanità pubblica, la ricerca, le nuove tecnologie.

Infine, in materia, sono attualmente in corso le seguenti procedure di infrazione nei confronti dell'Italia:

una messa in mora (procedura n. 2010/0122) per mancato recepimento della direttiva 2009/5/CE relativa alle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e 3821/85 sulle disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada;

una messa in mora (procedura n. 2009/2320) per violazione della direttiva 2006/22/CE sulle norme minime per l'applicazione dei citati regolamenti n. 3820/85 e 3821/85;

una messa in mora (procedura n. 2010/0121) per mancato recepimento della direttiva 2009/4/CE volta a prevenire e rilevare la manipolazione delle registrazioni dei tachigrafi.

Nessuno chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.45.

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 15 giugno 2010. — Presidenza del presidente Mario PESCANTE.

La seduta comincia alle 14.45.

Schema di decreto legislativo recante disposizioni correttive e integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale. Atto n. 220.

(Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame dell'atto in oggetto.

Nunziante CONSIGLIO (LNP), *relatore*, ricorda che lo schema di decreto legislativo in esame, predisposto sulla base della delega contenuta nell'articolo 12 della legge n. 69 del 2009, apporta disposizioni correttive e integrative alle parti Prima (Disposizioni comuni e principi generali), Seconda (Procedure per la valutazione ambientale strategica – VAS, per la valutazione d'impatto ambientale – VIA e per l'autorizzazione ambientale integrata – IPPC) e Quinta (Norme in materia di tutela dell'aria e di riduzione delle emissioni in atmosfera) del decreto legislativo n. 152 del 2006 (Codice ambientale).

L'articolo 1 modifica alcune disposizioni della parte prima del Codice ambientale e, in particolare, introduce la « tutela dell'ambiente » quale finalità di tutta l'azione normativa ed amministrativa dello Stato e non del solo decreto legislativo. Viene quindi introdotto – tra gli obiettivi della tutela dell'ambiente – lo sviluppo sostenibile. La norma fa inoltre salvo, qualora il Codice preveda poteri sostitutivi del Governo, il potere delle regioni di prevedere, nelle materie di propria competenza, poteri sostitutivi per il compimento di atti o attività obbligatorie, nel caso di inerzia o di inadempimento da parte dell'ente competente. Viene, infine, inserito anche un richiamo al rispetto del diritto internazionale.

L'articolo 2 traspone, all'interno della parte seconda del Codice ambientale, la disciplina in materia di autorizzazione ambientale integrata (AIA) oggi contenuta nel decreto legislativo n. 59 del 2005, ed apporta anche alcune modifiche alla disciplina della valutazione ambientale strategica (VAS) e della valutazione dell'impatto ambientale (VIA). Tra gli interventi più significativi si segnalano:

articolo 5 – sono modificate le definizioni di VIA e VAS ed inserite le definizioni previste dal decreto legislativo 59/2005 in materia di AIA; vengono specificate le definizioni di « modifica » e « modifica sostanziale » e il concetto di « sensibilità ambientale » mutuato dalla giurisprudenza comunitaria, affinché l'attenzione dell'interprete si sposti dal dato

quantitativo (l'entità dell'area interessata) al dato qualitativo (gli effetti sull'ambiente, che non devono essere, d'ora in poi, solo significativi ma anche negativi per dare avvio alle procedure citate);

all'articolo 6 – nel caso di Piani regolatori portuali che presentino contenuti sia progettuali che di pianificazione, si prevede un'integrazione tra le procedure di VAS e di VIA; l'articolo 6 reca inoltre norme in materia di AIA, sostanzialmente corrispondenti a quelle previste dal d.lgs. 59/2005;

all'articolo 7 – si propone di attribuire la competenza statale in materia di VIA e VAS non più all'organo di vertice politico ma all'organo di vertice gestionale, in linea con la natura tecnica delle predette procedure; viene inoltre specificato il campo di applicazione e le competenze relative all'AIA, sia statale che regionale; si chiarisce, infine che le amministrazioni regionali mantengono una propria potestà legislativa in materia di procedure VAS, VIA ed AIA;

all'articolo 8 – vengono ampliate le competenze della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale, che può ora assicurare il supporto tecnico-scientifico non solo al Ministero dell'ambiente;

all'articolo 8-bis – reca una ricognizione delle competenze della Commissione IPPC;

all'articolo 9 – viene ridimensionato il rinvio alle norme sul procedimento amministrativo, che ora si applicano solo in quanto compatibili con il Codice;

all'articolo 10 – ridefinizione del coordinamento tra VIA ed AIA – si introducono disposizioni di coordinamento delle procedure che, nella prassi, tendevano a sovrapporsi creando duplicazioni istruttorie e ritardi procedurali. Per le opere di competenza statale è prevista per legge l'accorpamento delle due procedure, con assorbimento della procedura di AIA da parte della procedura VIA. Per le opere di competenza regionale, il predetto assorbimento è previsto solo ove l'autorità

competente in materia di VIA coincida con quella competente in materia di AIA;

all'articolo 11 – si chiarisce che la VAS si colloca durante la fase di adozione del piano, ovvero, ove questa manchi, nel momento dell'elaborazione dello stesso, né può mai collocarsi in un momento successivo alla sua prima stesura;

agli articoli 12, 20, 21 e 23 – si prevede il ricorso obbligatorio alla strumentazione informatica per la trasmissione della documentazione oggetto delle valutazioni ambientali; si ribadisce che la verifica di assoggettabilità riguarda gli impatti significativi e negativi sull'ambiente (articolo 12);

agli articoli 13 e 14 – vengono precisati i termini della fase di consultazione e coordinate le procedure di deposito, pubblicità e partecipazione del pubblico al fine di evitare duplicazioni;

agli articoli 15, 20 e 26 – decisione: si prevede, in via generale, l'esperibilità del rimedio avverso il silenzio dell'amministrazione previsto dall'articolo 21 bis della legge 6 dicembre 1971, n. 1034;

all'articolo 15 – anche al fine di superare la procedura di infrazione sulla VAS n. 2009/2235, si è chiarito che se c'è un contrasto tra piano o programma e parere motivato VAS, il primo va modificato per renderlo compatibile col parere. Inoltre, viene posto risalto ai risultati delle consultazioni transfrontaliere;

all'articolo 17 – si chiarisce che i soggetti che hanno partecipato alle consultazioni sono legittimati ad impugnare il provvedimento di approvazione del piano o del programma per il mancato rispetto del parere in materia di VAS;

all'articolo 18 – si specifica che il monitoraggio è effettuato dall'autorità procedente in collaborazione con l'autorità competente anche avvalendosi del sistema delle Agenzie ambientali e dell'ISPRA. Pertanto la collaborazione diventa eventuale;

l'articolo 19 – limita la verifica di assoggettabilità ad alcune ipotesi specifiche in cui si ritiene vi siano impatti significativi e negativi sull'ambiente;

all'articolo 20 – la procedura di VIA viene estesa anche alle modifiche ai progetti dell'allegato III (VIA regionale) e, analogamente alla procedura di VAS, viene introdotta la possibilità di esperire ricorso avverso il silenzio dell'amministrazione;

agli articoli 23 e 29-ter (per l'AIA) – nel caso di documentazione incompleta il proponente può integrarla entro un termine che non può superare i 30 giorni con la conseguente sospensione dei termini del procedimento;

all'articolo 24 – viene introdotta la possibilità che il proponente modifichi gli elaborati, oltre che a seguito di rilievi emersi nel corso dell'inchiesta pubblica o del contraddittorio, anche di sua iniziativa; qualora le modifiche siano di natura sostanziale e rilevanti per il pubblico si introduce la possibilità per chiunque di presentare ulteriori osservazioni dando così maggior rilievo alla partecipazione del pubblico;

all'articolo 25 – viene introdotta la Conferenza dei servizi istruttoria e vengono ampliati i termini per esprimere i pareri delle amministrazioni interessate: qualora queste ultime non si esprimano entro i maggiori termini previsti, l'autorità competente procede comunque con il provvedimento di VIA;

agli articoli 25 e 26 – sono chiarite le modalità attraverso cui la VIA sostituisce o coordina le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi in materia ambientale di competenza di altre amministrazioni;

all'articolo 26 – sono ridefiniti i termini per la decisione e viene soppresso il termine massimo di 330 giorni;

all'articolo 28 – si rafforza la fase di monitoraggio: si prevede che nel caso di impatto ambientali negativi non previsti in sede di valutazione, previa acquisizione

delle informazioni e dei pareri eventualmente necessari, il provvedimento di VIA possa essere modificato;

al Titolo III-bis – l'autorizzazione integrata ambientale – si introduce la disciplina in materia di AIA di cui al decreto legislativo n. 59/2005 all'interno della Parte Seconda, come peraltro auspicato dal Consiglio di Stato nel parere n. 3838/2007;

all'articolo 29-bis e 29-terdecies – si prevede l'abrogazione delle disposizioni istitutive di una Commissione di esperti incaricata di predisporre le linee guida in materia di AIA, già adottate negli anni 2007-2008 e di un Osservatorio che, secondo il d.lgs. n. 59/2005, doveva essere istituito a seguito dell'entrata in vigore del d.lgs. n. 59/2005, con funzioni di coordinamento tra le autorità competenti, in particolare per la conservazione e la gestione dei dati ambientali. Tali funzioni sono ora attribuite all'ISPRA nell'ambito dei propri fini istituzionali;

l'articolo 29-ter – introduce la verifica di procedibilità delle domande come previsto in sede VIA all'articolo 23, nonché la previsione di un termine (non inferiore a 30 giorni ed analogo a quello concesso dall'articolo 23 per la VIA) entro il quale presentare le integrazioni richieste dall'autorità competente, in mancanza delle quali l'istanza si considera come non presentata;

all'articolo 29-quater – si prevede la riduzione dei termini per l'integrazione della documentazione da parte del gestore, nonché l'obbligatorietà della conferenza dei servizi quale modulo procedimentale per addivenire alla decisione finale del procedimento di AIA;

gli articoli da 29-quinquies a 29-quattordices, che riproducono gli articoli del d.lgs. 59/2005, recano modifiche di carattere formale ai fini di un migliore coordinamento del testo;

all'articolo 30 – si inserisce il coordinamento delle norme riguardanti gli im-

patti ambientali interregionali relativi alla VIA ed alla VAS con le norme in materia di AIA.

All'articolo 32 – consultazioni transfrontaliere – alla luce della procedura di infrazione UE C/2009/2235, si è garantita una corretta partecipazione degli Stati confinanti in caso di piani, programmi o progetti che possono avere impatti rilevanti sull'ambiente di un altro Stato;

l'articolo 32-*bis* – reca obblighi di comunicazione nel caso in cui il funzionamento di un impianto possa avere effetti negativi e significativi sull'ambiente di un altro Stato;

l'articolo 33 – pone le spese necessarie per l'istruttoria della domanda dell'AIA e per i successivi controlli a carico del gestore dell'impianto, secondo modalità disciplinate da decreto interministeriale;

all'articolo 34 – il sistema di monitoraggio viene effettuato anche avvalendosi del solo ISPRA e non più del Sistema statistico nazionale (SISTAN); si prevede inoltre che le modifiche agli allegati della parte seconda vengano approvate con regolamenti da emanarsi previo parere della Conferenza Stato-regioni.

L'articolo 3 prevede correzioni ed integrazioni alla parte quinta del Codice in materia di tutela dell'aria e di riduzione delle emissioni in atmosfera. La revisione interessa, in via prioritaria, il titolo I:

articolo 267: si precisa innanzitutto il rapporto tra il titolo I e le disposizioni che disciplinano gli impianti di incenerimento e coincenerimento di rifiuti; si prevede inoltre che i certificati verdi maturati, ai sensi dell'articolo 1, comma 71, della legge n. 239/2004, a fronte di energia elettrica prodotta con l'utilizzo dell'idrogeno e di energia prodotta in impianti statici con l'utilizzo dell'idrogeno ovvero con celle a combustibile nonché di energia prodotta da impianti di cogenerazione abbinati al teleriscaldamento possono essere utilizzati per assolvere all'obbligo di immettere nel

sistema elettrico nazionale una quota di energia elettrica prodotta da impianti alimentati da fonti rinnovabili, in una misura non superiore al 10 per cento; viene inoltre confermata la disposizione secondo cui il periodo di validità dei certificati verdi è prolungato da otto a dodici anni;

articolo 268 – si introducono alcune correzioni e integrazioni alle definizioni, tra le quali si segnala la distinzione tra nozione di impianto e nozione di stabilimento, indispensabile per la definizione degli adempimenti che ricadono sui gestori e sull'amministrazione; al fine di colmare la lacuna in tema di controlli delle emissioni di impianti sottoposti alla competenza statale, si attribuisce al Ministero dell'ambiente il ruolo di autorità competente per il controllo delle piattaforme *off-shore* e dei terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto *off-shore*;

articolo 269 – si precisa che l'autorizzazione alle emissioni riguarda lo stabilimento (e non il singolo impianto); l'obbligo di indire una conferenza di servizi per istruire le domande di autorizzazione alle emissioni è limitato ai soli stabilimenti nuovi mentre per rinnovare le autorizzazioni degli stabilimenti esistenti è previsto un autonomo procedimento amministrativo dell'autorità competente, con il parere delle altre autorità locali; in caso di modifica di impianti o attività, l'autorità ha il potere di rinnovare l'autorizzazione con un'istruttoria estesa a tutto lo stabilimento; gli atti autorizzativi possono individuare, per ciascun inquinante, speciali valori limite di emissione da riferire al complesso delle emissioni di tutti gli impianti e le attività di uno stabilimento, che si aggiungono a quelli fissati per ciascun impianto e sono finalizzati a garantire un controllo sull'impatto complessivo che lo stabilimento può determinare nella zona in cui è situato;

articolo 270 – si introducono alcune precisazioni sul potere dell'amministrazione di considerare, in determinate situazioni, più impianti come un unico impianto;

articolo 271 – si introducono alcune precisazioni circa i valori limite di emissione e le prescrizioni per l'esercizio degli impianti, che debbono essere stabiliti sulla base delle migliori tecniche disponibili e dei valori e delle prescrizioni fissati nelle normative regionali;

articolo 272 – si elencano gli impianti e le attività in deroga (stabilimenti in cui sono presenti esclusivamente impianti e attività elencati nella parte I dell'allegato IV alla parte quinta del Codice, le cui emissioni hanno effetti scarsamente rilevanti sull'inquinamento atmosferico; impianti e attività elencati nella parte I dell'Allegato IV alla parte quinta del Codice; impianti destinati alla difesa nazionale, emissioni provenienti da sfianti e ricambi d'aria esclusivamente adibiti alla protezione e alla sicurezza degli ambienti di lavoro; impianti di distribuzione dei carburanti);

articoli 273 a 277 – per i grandi impianti di combustione e alle emissioni di COV, si prevede, in particolare, un criterio per l'applicazione dei limiti di emissione a più impianti le cui emissioni siano convogliate ad un unico punto di emissione: i valori limite da applicare sono quelli che si applicherebbero all'impianto più recente;

articolo 279 – la sospensione temporanea e/o la revoca dell'autorizzazione non hanno portata generale ma riguardano, all'interno dello stabilimento, solamente gli impianti e le attività per i quali vi è stata violazione delle prescrizioni autorizzative;

articolo 279 – le disposizioni inerenti le sanzioni sono oggetto di alcune correzioni formali, dovute alla riformulazione delle precedenti definizioni legali; si segnala la modifica della pena dell'arresto prevista per le modifiche sostanziali non autorizzate, il cui massimo viene elevato da 6 mesi a 2 anni;

articolo 281 – per gli stabilimenti che non ricadevano nel campo di applicazione del decreto del Presidente della Repub-

blica 203 del 1988 e che ricadono nell'attuale titolo I, il termine per la presentazione della domanda di autorizzazione è differito al 31 dicembre 2010 e il termine di adeguamento al 31 dicembre 2011; si segnala che gli attuali termini sono stati prorogati di 2 anni dal comma 3-bis dell'articolo 8 del decreto-legge 194/2009. La disposizione in esame cancella quindi, di fatto, la recente proroga;

Occorrerebbe pertanto valutare l'opportunità di una verifica dei termini indicati:

articolo 282 – in materia di impianti termici civili (titolo II della parte quinta), si precisa che la disciplina speciale si applica soltanto agli impianti termici civili con potenza termica nominale inferiore a 3 MW; sono invece sottoposti alla disciplina ordinaria del titolo I gli impianti termici civili aventi potenza termica nominale uguale o superiore in quanto non si differenziano, sul piano delle emissioni in atmosfera, dai normali impianti industriali e devono pertanto soggiacere alle stesse regole;

articoli 285-286 – si attribuisce ai piani regionali di qualità dell'aria il potere di imporre nuovi requisiti tecnico-costruttivi e valori limite di emissione più severi di quelli statali;

articolo 287 – viene recepita la sentenza della Corte costituzionale n. 250 del 2009 in materia di competenza regionale in tema di formazione professionale;

al titolo III della parte quinta, in materia di combustibili, si inseriscono alcune modifiche rispetto all'applicazione delle diverse autorizzazioni ai singoli impianti; è istituita una Commissione per l'esame delle proposte di integrazione dell'Allegato X alla parte V del Codice, presentate dallo Stato e dalle regioni;

L'articolo 4 reca le abrogazioni (decreto legislativo n. 59/2005 e DM dell'ambiente 19 aprile 2006); viene fatta salva la vigente disciplina in materia di sicurezza antincendio.

Ricorda che il 14 aprile 2009 la Commissione con una lettera di messa in mora ha contestato all'Italia il mancato rispetto di alcune disposizioni della direttiva 85/337/CE (VIA) (procedura d'infrazione 2009/2086). In particolare, la Commissione ritiene che il D.Lgs n. 152/2006 presenti profili di non conformità in relazione a: verifica di assoggettabilità a VIA (screening – articolo 4 direttiva), consultazione e informazione del pubblico (articolo 6), categorie di progetto escluse (allegati I e II).

L'8 ottobre 2009 la Commissione ha inviato all'Italia una lettera di messa in mora (p.i. 2009/2235) in relazione a un non corretto recepimento della direttiva 2001/42/CE (VAS).

Il 25 gennaio 2010 la Commissione ha presentato un ricorso alla Corte di giustizia delle Comunità europee contro l'Italia (p.i. 2008/2071) per non aver adottato le misure necessarie affinché gli impianti industriali contemplati dalla direttiva 2008/1/CE (IPPC) funzionino secondo i requisiti previsti dalla direttiva IPPC stessa.

Mario PESCANTE, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante modifiche al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 aprile 1999, n. 162, in parziale attuazione della direttiva 2006/42/CE relativa alle macchine e che modifica la direttiva 95/16/CE relativa agli ascensori. Atto n. 221.

(Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame dell'atto in oggetto.

Nunziante CONSIGLIO (LNP), *relatore*, ricorda che lo schema di regolamento sottoposto al parere parlamentare prevede a modificare il decreto del Presidente della Repubblica 30 aprile 1999, n. 162 al

fine di adeguare l'ordinamento nazionale alle disposizioni contenute nella direttiva 2006/42/CE (c.d. nuova direttiva « macchine ») relativamente alla parte che modifica la direttiva 95/16/CE in materia di sicurezza degli ascensori. Ricorda altresì che in data 13 gennaio 2010 la XIV Commissione aveva espresso un parere favorevole in ordine allo Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2006/42/CE relativa alle macchine e che modifica la direttiva 95/16/CE in materia di sicurezza degli ascensori.

Le innovazioni ora introdotte rispetto alla normativa vigente sono circoscritte e limitate. Tra le più rilevanti, segnala: l'esclusione dall'ambito di applicazione del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 162/1999 degli apparecchi di sollevamento aventi una velocità di discesa minore o uguale a 0,15 m/s (ai quali tuttavia, se in servizio privato, si applica il Capo II) nonché delle scale mobili e i marciapiedi mobili; la definizione di « ascensore » è resa più generale con l'introduzione dell'espressione « supporto del carico » al posto di « cabina ». Inoltre, si prevede la rideterminazione delle tariffe relative alle attività effettuate dal Ministero dello sviluppo economico finalizzate all'autorizzazione degli organismi di certificazione per l'apposizione del marchio CE.

L'articolo 1 illustra le finalità dello schema in esame.

L'articolo 2 novella l'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 162/1999 ridefinendo l'ambito di applicazione del provvedimento in coerenza con la nuova disciplina comunitaria prevista dalla direttiva 2006/42/CE. Tra gli apparecchi che rientrano nel campo di applicazione del provvedimento non sono più contemplati gli ascensori a pantografo mentre sono esclusi dal campo di applicazione del regolamento anche gli apparecchi di sollevamento aventi una velocità di discesa minore o uguale a 0,15 m/s nonché le scale mobili e i marciapiedi mobili.

L'articolo 3 modifica l'articolo 2 del regolamento, relativo alle definizioni, al

fine di renderle maggiormente coerenti con la nuova disciplina comunitaria di cui alla direttiva 2006/42/CE.

Le novità introdotte riguardano in particolare le definizioni di:

ascensore [(lettera *a*)], considerato non più « apparecchio a motore » bensì « apparecchio di sollevamento ». In tale definizione si fa riferimento a « supporto del carico » in luogo di « cabina »;

montacarichi [(lettera *b*)], considerato non più « apparecchio a motore » bensì « apparecchio di sollevamento a motore ». Anche in questo caso il termine di « cabina » viene sostituito con l'espressione « supporto del carico »;

supporto del carico [(lettera *b-bis*)]: « la parte dell'ascensore o del montacarichi che sorregge le persone e/o le cose per sollevarle o abbassarle ». Tale definizione non è presente nel testo in vigore del decreto del Presidente della Repubblica 162/1999;

messa in esercizio [(lettera *h*)], che viene definita come la prima utilizzazione non solo dell'ascensore o del componente di sicurezza ma anche (ciò non figura nel testo vigente) del montacarichi o dell'apparecchio di sollevamento rispondente alla definizione di ascensore la cui velocità di spostamento non supera 0,15 m/s;

modifiche costruttive non rientranti nell'ordinaria o straordinaria manutenzione [(lettera *i*)]. La modifica riguarda esclusivamente la sostituzione del termine « cabina » con l'espressione « supporto del carico »;

ascensori e montacarichi in servizio privato [(lettera *m*)]: « gli ascensori, montacarichi e apparecchi di sollevamento rispondenti alla definizione di ascensore la cui velocità di spostamento non supera 0,15 m/s [il riferimento a tali apparecchi è stata aggiunta dallo schema] installati in edifici pubblici o privati, a scopi ed usi privati, anche se accessibili al pubblico ».

L'articolo 4 modifica l'articolo 11 del decreto del Presidente della Repubblica

162/1999 che definisce il campo di applicazione delle disposizioni contenute nel Capo II del regolamento (relative agli ascensori e montacarichi in servizio privato), al fine di adeguarlo alla nuova disciplina comunitaria. Le modifiche all'articolo 11 comportano l'estensione delle disposizioni del suddetto Capo, già riguardanti gli ascensori e i montacarichi in servizio privato, anche agli apparecchi di sollevamento rispondenti alla definizione di ascensore la cui velocità di spostamento è inferiore o uguale a 0,15 m/s (in servizio privato).

L'articolo 5 modifica l'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica 162/1999 relativo alla messa in esercizio di ascensori e montacarichi in servizio privato. In coerenza con quanto previsto dall'articolo 11 come novellato, la disciplina dell'articolo 12 viene estesa alla messa in esercizio di apparecchi di sollevamento rispondenti alla definizione di ascensore la cui velocità di spostamento è inferiore o uguale a 0,15 m/s, in servizio privato. Inoltre in più parti dell'articolo si fa riferimento al decreto legislativo che recepisce la direttiva 2006/42/CE relativa alle macchine (decreto legislativo n. 17/2010).

L'articolo 6 modifica l'articolo 14 del decreto del Presidente della Repubblica 162/1999, relativo alle verifiche straordinarie, sostituendo, al comma 2, la parola « ascensore » con la parola « impianto ».

L'articolo 7 modifica l'articolo 15 del decreto del Presidente della Repubblica 162/1999 concernente la manutenzione degli impianti. Si tratta di modifiche esclusivamente di carattere definitorio. In sostanza, in coerenza con quanto previsto dall'articolo 11 del regolamento come novellato, la disciplina dell'articolo 15 viene estesa alla manutenzione di apparecchi di sollevamento rispondenti alla definizione di ascensore la cui velocità di spostamento è inferiore o uguale a 0,15 m/s.

L'articolo 8 introduce modifiche definitorie all'articolo 16 del decreto del Presidente della Repubblica 162/1999 (che disciplina l'obbligo di annotazione dei verbali delle verifiche e degli esiti delle visite

di manutenzione in un apposito libretto contenente anche copia delle dichiarazioni di conformità CE) rese necessarie dalla direttiva 2006/42/CE.

Anche l'articolo 9 introduce modifiche definitorie relative, in questo caso, all'articolo 17 del decreto del Presidente della Repubblica 162/1999, che reca alcuni divieti tra i quali rientra quello relativo all'uso degli ascensori e dei montacarichi da parte dei minori di 12 anni non accompagnati da persone di età più elevata.

L'articolo 10 aggiunge ulteriori commi all'articolo 18 del decreto del Presidente della Repubblica 162/1999 che rinvia alla legge comunitaria 1994 (legge 6 febbraio 1996, n. 52) e in particolare all'articolo 47, per quanto concerne le procedure di certificazione e/o di attestazione finalizzate alla marcatura CE e di autorizzazione degli organismi di certificazione, la vigilanza sugli organismi stessi, nonché l'effettuazione dei controlli sui prodotti.

Il nuovo comma 1-*bis* affida ad un decreto interministeriale la rideterminazione delle tariffe di cui al decreto interministeriale 13 febbraio 2004 (relative alle attività effettuate dal Ministero dello sviluppo economico finalizzate all'autorizzazione degli organismi di certificazione per l'apposizione del marcatura CE), nonché delle relative modalità di versamento. Stabilisce, inoltre, che tali tariffe siano aggiornate, con le stesse modalità, con cadenza almeno biennale sulla base del costo effettivi del servizio.

Ai sensi del comma 1-*ter* le somme derivanti dalle tariffe di cui al comma 2 (*rectius*: «di cui al comma 1-*bis*») sono riattribuite agli stati di previsione dei Ministeri dello sviluppo economico e del lavoro, limitatamente – con riferimento a quest'ultimo – alla parte di competenza relativa all'attività di sorveglianza di cui all'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 162/1999, sulla base di quanto stabilito dall'articolo 2, commi da 615 a 617 della legge 244/2007 (finanziaria 2008).

Il comma 1-*quater* conferma la permanenza in vigore del citato DM 13 febbraio 2004 fino all'entrata in vigore del decreto

con il quale si provvederà a rideterminare le tariffe previsto «dal comma 2» (*rectius*: «dal comma 1-*bis*»).

L'articolo 11 apporta le necessarie modifiche di carattere definitorio all'allegato I del decreto del Presidente della Repubblica 162/1999 che fissa i Requisiti essenziali di sicurezza e di salute relativi alla progettazione e alla costruzione degli ascensori e dei componenti di sicurezza. Le modifiche riguardano in particolare il punto 1.2 dell'allegato, disciplinante i requisiti della cabina.

Ricorda che l'espressione «cabina» nell'articolato del regolamento viene sostituita con quella di «supporto del carico». Conseguentemente, al punto 1.2 la voce «cabina» viene sostituita con «supporto del carico», precisando che il supporto del carico di ogni ascensore deve essere una cabina. La parte sostanziale della norma, riguardante i requisiti della cabina, non viene modificata rispetto al testo vigente.

L'articolo 12 reca la clausola di invarianza finanziaria, prevedendo che l'attuazione del regolamento non deve comportare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Mario PESCANTE, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.55.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

ATTI DEL GOVERNO

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante istituzione e gestione del registro pubblico degli abbonati che si oppongono all'utilizzo del proprio numero telefonico per vendite o promozioni commerciali.

Atto n. 215.

ERRATA CORRIGE

Nel Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari n. 334 di mercoledì 9 giugno 2010, a pagina 156, prima colonna,

dopo la seconda riga, aggiungere il seguente periodo « esaminato il disegno di

legge di conversione del decreto-legge 67/10, recante Disposizioni urgenti per la salvaguardia della stabilità finanziaria dell'area euro. Ordine di esecuzione dell'accordo denominato « Intercreditor Agreement » e dell'accordo denominato « Loan Facility Agreement » stipulati in data 8 maggio 2010, approvato dal Senato; ».