

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Delega al Governo per l'attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture. Nuovo testo C. 3194 Governo, approvato dal Senato (Parere alla VIII Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	54
Ratifica ed esecuzione dell'Accordo quadro tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo degli Stati Uniti d'America per la cooperazione nell'esplorazione ed utilizzazione dello spazio extra-atmosferico per scopi pacifici, fatto a Washington il 19 marzo 2013. C. 3242 Governo, approvato dal Senato (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	59
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	62
INTERROGAZIONI:	
5-05729 De Lorenzis: Modalità di gestione del servizio di rimorchio nel porto di Manfredonia .	61
ALLEGATO 2 (<i>Testo della risposta</i>)	63
5-05748 Paolo Nicolò Romano: Criticità e rischi per la sicurezza derivanti dalla chiusura della pista principale dell'Aeroporto di Roma Fiumicino	61
ALLEGATO 3 (<i>Testo della risposta</i>)	66
AVVERTENZA	61

SEDE CONSULTIVA

Martedì 6 ottobre 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.

Delega al Governo per l'attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli

enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture. Nuovo testo C. 3194 Governo, approvato dal Senato. (Parere alla VIII Commissione). (*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Romina MURA (PD), *relatrice*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare, in sede consultiva, il nuovo testo dello schema di decreto legislativo recante «Delega al Governo per l'attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture», già approvato dal Senato, come risultante dall'approvazione degli emendamenti da parte della Commissione Ambiente, competente in sede referente.

Sottolinea che il provvedimento conferisce al Governo la delega ad emanare un decreto legislativo di recepimento delle direttive appena indicate ma anche, secondo quanto stabilito nel corso dell'esame al Senato, di procedere al riordino complessivo della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture. Il termine per l'adozione della delega di recepimento delle direttive, originariamente fissato in sei mesi dall'entrata in vigore del provvedimento in esame, a seguito dell'approvazione di un emendamento da parte della Commissione Ambiente, è stato stabilito in data fissa, al 18 aprile 2016 ed è stato altresì determinato al 31 luglio 2016 il termine per l'adozione del decreto legislativo di riordino della disciplina in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture.

I decreti legislativi devono essere adottati nel rispetto dei principi e criteri direttivi generali di cui all'articolo 32 della legge 24 dicembre 2012, n. 234 – che reca norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea e che indica 10 criteri direttivi generali – e sulla base di 54 criteri e principi direttivi specifici che incidono, in varia misura e in diverso

modo, sull'assetto generale della normativa sugli appalti di lavori, servizi e forniture e sulle concessioni. Fa presente che, nella relazione tratterà, in via generale, cercando di raggrupparli, per quanto possibile, per ambiti omogenei, i principi della delega soffermandosi su alcuni di essi di maggiore interesse per la Commissione, dando conto di alcuni ulteriori principi introdotti nel corso dell'esame in Commissione e che tratterà infine le disposizioni introdotte dalla delega che riguardano i «settori speciali», che comprendono, tra gli altri anche i contratti nel settore postale e del trasporto, e il principio di cui alla lettera *iii-bis*) di diretto interesse della Commissione.

Osserva che emerge in prima istanza, dall'analisi dei principi di delega, l'esigenza di semplificazione e trasparenza – anche attraverso la promozione della digitalizzazione delle procedure e l'utilizzo delle tecnologie dell'informazione – e di riordino del quadro normativo, nell'ottica non solo della redazione di un nuovo unico codice degli appalti pubblici e dei contratti di concessione, ma anche di un generale intervento di razionalizzazione della normativa vigente, utilizzando anche gli strumenti di flessibilità previsti dalle direttive. Rileva quindi che in questo quadro il principio di cui alla lettera *l*) conferisce al Governo il compito di procedere all'armonizzazione delle norme in materia di trasparenza, pubblicità, durata e tracciabilità delle procedure di gara, anche al fine di concorrere alla lotta alla corruzione e di evitare conflitti di interesse, mentre il principio di cui alla lettera *zz*) delega il Governo a introdurre una disciplina organica della materia dei contratti di concessione mediante l'armonizzazione e la semplificazione delle disposizioni vigenti. Si prevede anche una revisione della disciplina del subappalto e una disciplina specifica per gli appalti pubblici di servizi, diversi da quelli aventi natura intellettuale, con particolare riguardo a quelli ad alta intensità di manodopera, con l'introduzione di «clausole sociali» per la stabilità occupazionale del personale impiegato (lettera *bb*).

Secondo quanto introdotto dalla Commissione in corso d'esame si stabilisce anche che la delega al Governo disciplini gli appalti sotto la soglia comunitaria e i lavori in economia.

Nell'ambito dei principi che seguono, oltre ad alcune disposizioni che si riferiscono ad ambiti specifici, ad esempio i contratti riguardanti i beni culturali, o il rispetto dei criteri di sostenibilità energetica e ambientale, sottolinea una valorizzazione degli strumenti volti a favorire la trasparenza e l'informatizzazione delle procedure, ad esempio facendo in modo di introdurre, entro i limiti del possibile, disposizioni che assicurino livelli di controllo e di valutazione delle scelte amministrative anche per i contratti coperti da segreto o per i quali si richiedono particolari esigenze di riservatezza, e prevedendo l'obbligo di pubblicazione di tutti gli atti connessi all'affidamento anche per gli affidamenti *in house*. Si prevede inoltre l'utilizzo degli strumenti informatici di pubblicità per i bandi di gara.

Osserva che l'esigenza di assumere iniziative volte a rendere più efficiente l'attività delle stazioni appaltanti è alla base dell'attribuzione all'ANAC (Autorità nazionale anticorruzione) di più ampie funzioni di promozione dell'efficienza delle stesse anche mediante l'adozione di atti di indirizzo, bandi tipo e contratti tipo. A ciò si uniscono poteri di raccomandazione, intervento cautelare e finanche sanzionatori, delegando il Governo anche a individuare in quali circostanze l'ANAC dovrà inviare relazioni alle Camere. Allo stesso scopo si prevede la razionalizzazione delle procedure di spesa anche attraverso la professionalizzazione e la riorganizzazione delle stazioni appaltanti, delle quali peraltro vengono rafforzate le funzioni di controllo, organizzazione e gestione delle procedure, precisando, con riferimento agli appalti pubblici di lavori aggiudicati con la formula del contraente generale, specifiche incompatibilità. Evidenzia che la Commissione ha inoltre emendato il testo ponendo in capo alla stazione appaltante anche l'obbligo di verificare l'effettiva ottempe-

ranza a tutte le misure mitigative e compensative, alle prescrizioni in materia ambientale, paesaggistica, storico-architettonica, archeologica e di tutela della salute umana, impartite dagli enti e dagli organismi competenti. Sono inoltre stabilite specifiche misure per la concentrazione delle medesime stazioni appaltanti, con particolare riferimento agli enti locali minori, per i quali sono determinati criteri specifici di aggregazione.

Fa presente che sul fronte relativo alla semplificazione e alla promozione della partecipazione agli appalti pubblici, si prevedono specifiche disposizioni per ridurre gli oneri documentali ed economici a carico dei partecipanti alle gare e la promozione di affidamenti di tipo telematico, e si prevede altresì la revisione e l'efficientamento delle procedure di appalto degli accordi quadro, delle convenzioni e in genere delle procedure utilizzabili da CONSIP Spa, dai soggetti aggregatori e dalle centrali di committenza, per migliorare la qualità degli approvvigionamenti e ridurre i tempi di espletamento delle gare. Rileva che un altro principio di rilievo è diretto a limitare e regolamentare con maggiore precisione le ipotesi di variante progettuale, prevedendosi che ogni variazione in corso d'opera debba essere adeguatamente motivata e giustificata esclusivamente da condizioni impreviste e imprevedibili. Nel contempo si intende valorizzare l'attività di progettazione, anche attraverso lo strumento dei concorsi di progettazione e il progressivo uso di strumenti elettronici specifici quali quelli di modellazione elettronica ed informativa per l'edilizia e le infrastrutture. Nello stesso ambito si prevede la revisione e semplificazione della disciplina vigente per il sistema della validazione dei progetti, vietando espressamente che il progettista possa contestualmente svolgere attività di validazione. Con riferimento all'aggiudicazione, si prevede l'utilizzo generale del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa misurata sul « miglior rapporto qualità/prezzo » stabilendo in ma-

niera espressa i criteri, le caratteristiche tecniche e prestazionali e le soglie di importo entro le quali le stazioni appaltanti ricorrono al solo criterio di aggiudicazione del prezzo più basso o del massimo ribasso (lettera *aa*). Si prevede inoltre, anche nelle forme semplificate di aggiudicazione, la valutazione comparativa, con l'invito a presentare offerte rivolto ad almeno cinque soggetti, se esistenti, con riguardo allo specifico oggetto dell'appalto o della concessione. Si prevede altresì la revisione e la semplificazione dei sistemi di garanzia per l'aggiudicazione e l'esecuzione degli appalti pubblici, al fine di renderli proporzionati e adeguati alla natura delle prestazioni oggetto del contratto e al grado di rischio ad esso connesso, nonché al fine di salvaguardare l'interesse pubblico alla conclusione dei lavori nei costi, nei tempi e nei modi programmati.

Con riferimento ai collaudi si prevede la revisione della disciplina di affidamento degli incarichi di collaudo a dipendenti appartenenti ai ruoli della pubblica amministrazione in trattamento di quiescenza, nel senso di vietare l'affidamento dell'incarico di collaudo per appalti di lavori pubblici sopra soglia, ubicati nella regione sede dell'amministrazione di appartenenza (lettera *ff-bis*).

Tra i principi elaborati ritiene opportuno segnalare alcuni ambiti particolari di intervento. In particolare si prevedono la creazione di un registro dei soggetti abilitati a ricoprire rispettivamente i ruoli di responsabile dei lavori, di direttore dei lavori e di collaudatore negli appalti pubblici di lavori aggiudicati con la formula del contraente generale, la valorizzazione, mediante apposite disposizioni di semplificazione, del partenariato pubblico-privato, la revisione del vigente sistema di qualificazione degli operatori economici, la revisione della disciplina vigente in materia di avvalimento, la limitazione delle procedure di arbitrato, iniziative per favorire l'accesso agli appalti pubblici per le piccole e le microimprese, interventi per la valorizzazione delle esigenze sociali e di sostenibilità ambientale, con particolare

riferimento alla tutela dei lavoratori e una riforma delle concessioni autostradali.

Per quanto di specifico interesse per la Commissione, segnala il principio di cui alla lettera *aaa*), emendato in Commissione, che prevede l'obbligo per i soggetti pubblici e privati, titolari di concessioni di lavori o di servizi pubblici già esistenti o di nuova aggiudicazione, di affidare una quota pari all'80 per cento dei contratti di lavori, servizi e forniture relativi alle concessioni di importo superiore a 150.000 euro mediante procedura ad evidenza pubblica, anche di tipo semplificato, stabilendo che la restante parte possa essere realizzata da società in house direttamente o tramite operatori individuati mediante procedure di evidenza pubblica, anche semplificate.

Con riferimento ai contratti nei settori speciali, inoltre, segnala il principio di cui alla lettera *e-ter*), introdotto nel corso dell'esame in Commissione, che dispone la puntuale indicazione, in materia di affidamento dei contratti nei settori speciali, delle disposizioni ad essi applicabili, anche al fine di favorire la trasparenza nel settore e la piena apertura e contendibilità dei relativi mercati.

Rileva che la disposizione più rilevante per la Commissione è senz'altro contenuta alla lettera *iii-bis*), introdotta nel corso dell'esame in Commissione, che prevede l'aggiornamento e la revisione del Piano generale dei Trasporti e della logistica, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001. Al riguardo precisa che il Piano non è stato più oggetto di aggiornamento, ma sono stati predisposti diversi documenti programmatici settoriali, alcuni dei quali hanno formato oggetto di esame da parte della Commissione: il Piano della logistica, del gennaio 2006, elaborato dalla Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica e approvato dal CIPE con Deliberazione n. 44/2006 del 22 marzo 2006 e il successivo Piano nazionale della logistica 2011-2020, approvato dalla Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica nel dicembre 2010 e aggiornato il 26 luglio 2012, dopo il confronto con gli operatori, i territori e

dopo lo svolgimento di audizioni parlamentari; le linee-guida relative al Piano generale per la mobilità (ottobre 2007) e, da ultimo, il Piano strategico nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), sul quale la Commissione ha reso il proprio parere di competenza in data 5 agosto 2015 e che è stato approvato in via definitiva dal Consiglio dei ministri il successivo 6 agosto 2015. Osserva quindi che assume grande rilevanza, nell'aggiornamento del Piano generale dei trasporti, valorizzare e coordinare i documenti già esistenti individuando scelte coerenti con gli indirizzi già assunti in tali sedi, procedendo se del caso, a una rivalutazione e un aggiornamento delle medesime. Il medesimo principio delega, tra l'altro, il Governo alla riprogrammazione dell'allocatione delle risorse alle opere in base ai criteri individuati nel Documento Pluriennale di pianificazione (DPP). Ricorda che tale documento è predisposto da ogni Ministero ed include e rende coerenti tutti i piani e i programmi d'investimento per opere pubbliche di propria competenza. I Ministeri hanno l'obbligo di traslare i contenuti del Documento nei contratti di programma che stipulano con le aziende vigilate.

Infine, per quanto di diretto interesse della Commissione, il principio prevede la definizione delle funzioni e dell'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche con riferimento alle disposizioni di cui al Capo IV del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163. La disposizione va chiaramente intesa come riferita al titolo III, capo IV, del decreto che disciplina i lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi.

Ritiene, in conclusione, che la delega in esame rappresenti un'iniziativa di notevole importanza, finalizzata a rendere più trasparente e più efficace il sistema degli appalti, che ha mostrato, anche di recente, gravi carenze sia sul versante della regolarità, sia sul versante dei tempi di aggiudicazione e realizzazione delle opere. Anche le modifiche adottate nel corso dell'esame in Commissione hanno precisato e migliorato il testo approvato in prima

lettura dal Senato. Ritiene ancora che l'intervento legislativo in esame, rappresenti un elemento determinante per il rafforzamento di un rinnovato approccio rispetto al complesso sistema delle infrastrutture. In relazione a tutte le fasi che lo caratterizzano, dalla programmazione alla progettazione, dalle procedure di affidamento a quelle relative al controllo. Per tali ragioni preannuncia l'espressione di un parere favorevole. In ogni caso, anche in relazione alla complessità del testo di cui si discute, si riserva di integrare la proposta di parere sulla base di eventuali elementi che potranno emergere dall'esame in Commissione.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) fa presente di aver già presentato presso la Commissione Ambiente un emendamento volto a prevedere, in coerenza con quanto previsto dall'articolo 42, comma 2 della direttiva 2014/24/UE, oggetto di recepimento con il provvedimento in esame, specifiche tecniche relative alle gare espletate soprattutto in relazione a beni e strumenti informatici che garantiscano parità di accesso agli operatori e non costituiscano ostacolo alla piena attuazione del principio di libera concorrenza, come accade ad esempio nel caso dei cosiddetti « codici proprietari » che impediscono la manutenzione dei prodotti informatici da parte di soggetti diversi dai produttori. Nel riservarsi di ripresentare l'emendamento nel corso dell'esame presso l'Assemblea, chiede al relatore di poter tener conto di tale questione nella proposta di parere.

Michele DELL'ORCO (M5S) chiede al Governo chiarimenti rispetto a disposizione di cui alla lettera *iii-bis*) introdotta dalla Commissione Ambiente nel corso dell'esame in sede referente in seguito all'approvazione di un emendamento a prima firma del presidente Realacci, che prevede il superamento della legge obiettivo con l'eccezione delle opere giuridicamente vincolate. Nel condividere in via generale il superamento della legge obiettivo, ritiene opportuno che il Governo espliciti con esattezza quali opere rimarranno in vita.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO riservandosi di intervenire in via generale sul provvedimento in esito alla presentazione della proposta di parere da parte del relatore, sulla questione specifica posta dall'onorevole Dell'Orco evidenzia che si intendono giuridicamente vincolanti le opere per le quali vige un rapporto contrattuale. Nell'evidenziare che una previsione contraria a quella di cui alla lettera *iii-bis*) esporrebbe la pubblica amministrazione al rischio di contenziosi, fa presente che la posizione del Ministro Delrio riguardo alla legge obiettivo, volta al suo superamento, stanti anche i risultati insoddisfacenti registrati in esito alla sua applicazione, è assai chiara, ed è stata già esplicitata nel corso della presentazione dell'Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza, nel quale le opere strategiche sono state enormemente ridotte come numero. Sottolinea inoltre che la decisione presa allora è stata mantenuta anche in sede di Nota di variazione al Documento di economia e finanza, non essendosi previsto l'aggiornamento dell'Allegato infrastrutture che quindi continua a contemplare solo 25 opere strategiche.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame alla seduta già prevista per domani.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo quadro tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo degli Stati Uniti d'America per la cooperazione nell'esplorazione ed utilizzazione dello spazio extra-atmosferico per scopi pacifici, fatto a Washington il 19 marzo 2013.

C. 3242 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata a esaminare, in sede consultiva, il disegno di

legge di Ratifica ed esecuzione dell'Accordo quadro tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo degli Stati Uniti d'America per la cooperazione nell'esplorazione ed utilizzazione dello spazio extra-atmosferico per scopi pacifici, fatto a Washington il 19 marzo 2013, approvato dal Senato (C. 3242). Sottolinea che il disegno di legge è formato da 4 articoli ed è stato approvato dal Senato il 15 luglio 2015.

Quanto all'Accordo, evidenzia che questo è stato firmato dall'Italia e dagli Stati Uniti in coincidenza con il cinquantenario dall'inizio della cooperazione in campo spaziale tra i due Paesi. Esso presenta i caratteri di un accordo quadro, da attuare poi in concreto attraverso successivi protocolli tra le rispettive agenzie nazionali, l'Agenzia spaziale italiana (ASI) e la National Aeronautics and Space Administration (NASA). Fa presente che l'Accordo facilita soprattutto le procedure in campo italiano, poiché, a differenza della NASA, l'ASI non può tuttora assumere determinati impegni se non nel quadro di un accordo di livello superiore tra i due Governi: l'Accordo quadro in esame è stato, pertanto, concepito come cornice normativa generale in cui inserire gli accordi operativi tra le Agenzie nazionali, senza più dover ricorrere a scambi di Note verbali tra le rispettive diplomazie.

Ricorda che attualmente sono in vigore per l'Italia altri tre Accordi bilaterali nella stessa materia, con la Cina, con l'Argentina e con la Federazione russa. Questi tre Paesi, con l'Italia e gli Stati Uniti sono altresì Parti del Trattato del gennaio 1967 sui principi che regolano le attività degli Stati nell'esplorazione e uso dello spazio cosmico. Dal canto loro gli USA hanno stipulato Accordi bilaterali in materia anche con altri Stati europei, come ad esempio la Francia.

Passando ad una breve sintesi del contenuto degli articoli, fa presente che l'Accordo consta di un preambolo e di 19 articoli. L'articolo 1, come prima ricordato, definisce l'Accordo come Accordo quadro, volto a sancire termini e condizioni per la cooperazione tra le Parti, su base di reciproco vantaggio. L'articolo 2 è

dedicato alle definizioni dei termini impiegati nel prosieguo dell'Accordo, mentre l'articolo 3 elenca dettagliatamente, nell'ordine, i settori della cooperazione, nei quali, tra gli altri, rientrano l'esplorazione umana, le scienze spaziali e terrestri e le osservazioni della terra. La concreta attuazione dell'Accordo è affidata alle Agenzie attuative delle Parti (articolo 4), che sanciranno i propri ruoli e impegni mediante successivi Accordi. L'articolo 5 concerne le disposizioni finanziarie, prevedendo che ciascuna Parte sostenga le spese relative alle proprie responsabilità. L'articolo 6 contiene una clausola di esonero dalla responsabilità, che ciascuna Parte o ente coinvolto concede, per il caso in cui — nel corso dell'esecuzione di progetti congiunti — si verificano danni a propri beni o persone impiegate a vario titolo, contemplando specifiche eccezioni alla rinuncia reciproca d'azione per responsabilità, che riguardano principalmente la morte o lesioni personali gravi a danno di persone fisiche, i danni causati da atto doloso, i risarcimenti dovuti per diritti di proprietà intellettuale. L'articolo 7 delinea la disciplina relativa alla registrazione degli oggetti spaziali. Ai sensi dell'articolo 8, tutti gli attori dell'Accordo si impegnano a scambiarsi vicendevolmente informazioni e dati inerenti all'attuazione dell'Accordo medesimo. Gli aspetti concernenti i diritti di proprietà intellettuale (articolo 9) sono regolati salvaguardando anzitutto la tutela di ciascuna delle Parti e di tutti i suoi Enti correlati, in riferimento a proprietà intellettuale da essi realizzata, escludendo di norma la possibilità che l'attuazione dell'Accordo dia luogo a invenzioni o opere dell'ingegno congiunte e delineando le azioni da intraprendere nel caso ciò avvenga. L'articolo 10 riguarda la pubblicazione dei risultati delle attività congiunte tra le Parti e le informazioni al pubblico, prevedendo la più ampia trasparenza anche nei confronti della comunità scientifica. Gli articoli 11 e 12 contengono l'impegno delle Parti a facilitare, rispettivamente, l'ingresso e il soggiorno nel proprio territorio del personale (in numero limitato) della controparte coinvolto in

attività esecutive dell'Accordo, nonché la circolazione dei beni materiali o immateriali necessari. Verrà altresì facilitato il rilascio dei permessi di sorvolo per palloni aerostatici o velivoli richiesti dall'altra Parte contraente (articolo 13). L'articolo 14 disciplina la soluzione di eventuali controversie. I rimanenti cinque articoli contengono le clausole finali dell'Accordo, disciplinando le modalità di una eventuale modifica (articolo 15), gli obblighi permanenti in capo alle Parti (articolo 17), le modalità di proroga o risoluzione (articolo 19), definendone la durata decennale (articolo 18) e prevedendo la salvaguarda di qualsiasi altro accordo esistente tra le Parti e la possibilità di cooperazione di ciascuna Parte o delle sue Agenzie attuative con altri Stati od Organizzazioni internazionali. Osserva che l'Accordo quadro rappresenta senza dubbio un'occasione per sviluppare ulteriormente, attraverso i protocolli attuativi, la collaborazione tra le agenzie spaziali e potrà favorire un ulteriore salto di qualità per la nostra ricerca e per lo sviluppo delle nostre attività aerospaziali. Presenta pertanto una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 1*) sul provvedimento in esame.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO concorda con la proposta di parere favorevole del relatore.

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

La seduta termina alle 14.35.

INTERROGAZIONI

Martedì 6 ottobre 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.35.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la

pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

5-05729 De Lorenzis: Modalità di gestione del servizio di rimorchio nel porto di Manfredonia.

Arianna SPESSOTTO (M5S) chiede, in accordo con il presentatore, di sottoscrivere l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Arianna SPESSOTTO (M5S), replicando in qualità di cofirmatario, ringrazia il rappresentante del Governo per la dettagliata risposta e si riserva, insieme al primo firmatario, di presentare successivi atti di sindacato ispettivo nel caso fossero necessari ulteriori chiarimenti.

5-05748 Paolo Nicolò Romano: Criticità e rischi per la sicurezza derivanti dalla chiusura della pista principale dell'Aeroporto di Roma Fiumicino.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Paolo Nicolò ROMANO (M5S), replicando, esprime la propria sorpresa perché in possesso di dati diversi rispetto a quelli indicati dal rappresentante del Governo nella propria risposta. Secondo quanto appreso dai rappresentanti dei lavoratori ENAV, infatti, continuano le segnalazioni di eventi pericolosi, che, tra l'altro, comportano diverse riattaccate, vale a dire atterraggi non riusciti. Riconosce che, come segnalato nella risposta, il fatto di oltrepassare la *stop-bar* accesa non costituisce un pericolo diretto; osserva peraltro che, se si ripetono segnalazioni errate, i piloti inevitabilmente tenderanno a trascurarle. Da questi eventi è derivata la de-

nuncia da parte di lavoratori ENAV di anomalie, irregolarità e rischi, che è comparsa su organi di stampa, come si dà conto nella propria interrogazione. In considerazione delle evidenti discrepanze tra quanto dichiarato dai lavoratori ENAV e quanto riportato nella risposta del Governo, ritiene che sarebbe opportuno che la Commissione procedesse a svolgere un'audizione dei rappresentanti dei sindacati dei dipendenti ENAV. Nell'occasione ricorda altresì che le Commissioni riunite Trasporti e Difesa avevano discusso una risoluzione finalizzata ad assicurare l'assorbimento da parte di ENAV del personale militare che forniva i servizi di navigazione aerea negli aeroporti che sono stati trasferiti dalla gestione militare a quella civile. Tale risoluzione si è tradotta nell'approvazione del comma 1-*quater* dell'articolo 4, nell'ambito del decreto-legge n. 90 del 2014; tale norma tuttavia risulta ancora oggi completamente disattesa a causa della resistenza di ENAV a dare ad essa attuazione. Invita pertanto il Governo ad assumere tutte le iniziative in proprio potere per assicurare che sia data attuazione a tale norma.

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

La seduta termina alle 15.

AVVERTENZA

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

INTERROGAZIONI

5-05544 Turco: Sospensione temporanea del servizio ferroviario da e per Verona Porta Nuova conseguente ad un guasto elettrico verificatosi nella stazione.

5-05844 Mura: Necessità di potenziare le misure per la continuità territoriale relative alla regione Sardegna.

5-06129 De Lorenzis: Finanziamento degli interventi di allungamento della pista dell'aeroporto « Gino Lisa » di Foggia.

ALLEGATO 1

**Ratifica ed esecuzione dell'Accordo quadro tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo degli Stati Uniti d'America per la cooperazione nell'esplorazione ed utilizzazione dello spazio extra-atmosferico per scopi pacifici, fatto a Washington il 19 marzo 2013.
C. 3242 Governo, approvato dal Senato.**

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge di Ratifica ed esecuzione dell'Accordo quadro tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo degli Stati Uniti d'America per la cooperazione nell'esplorazione ed utilizzazione dello spazio extra-atmosferico per scopi pacifici, fatto a Washington il 19 marzo 2013 (C. 3242 Governo, approvato dal Senato)

premesso che:

l'Accordo presenta i caratteri di un accordo quadro, da attuare attraverso successivi protocolli tra le rispettive agenzie spaziali nazionali, ovvero l'Agenzia spa-

ziale italiana (ASI) e la NASA; in particolare, vengono facilitate le procedure in campo italiano, dal momento che l'ASI, a differenza della NASA, non può tuttora assumere determinati impegni se non nel quadro di un accordo di livello superiore tra i due Governi;

tale Accordo, al pari degli altri Accordi stipulati in materia con altri Stati, rappresenta un'occasione per sviluppare ulteriormente la collaborazione tra agenzie spaziali e potrà favorire un ulteriore salto di qualità per la ricerca e per lo sviluppo delle attività aerospaziali,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

ALLEGATO 2

5-05729 De Lorenzis: Modalità di gestione del servizio di rimorchio nel porto di Manfredonia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In esito a quanto richiesto con l'atto in discussione, sono stati acquisiti elementi informativi dal Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto.

Il servizio di rimorchio nel porto di Barletta è disciplinato dal Regolamento approvato con Decreto 2 marzo 1995 dell'allora Ministro della marina mercantile.

Tale decreto, formalizzato con Ordinanza n. 9 in data 16 marzo 1995 dall'allora Ufficio Circondariale marittimo di Barletta prevede, al suo articolo 11, che su autorizzazione del comandante del porto di Barletta, che all'uopo determinerà le condizioni alle quali subordinare l'allontanamento, il rimorchiatore potrà espletare il servizio di rimorchio, quando richiesto, nei vicini porti di Molfetta e Manfredonia e dietro espressa richiesta delle suddette Autorità marittime.

Il predetto servizio è stato reso obbligatorio dalla Capitaneria di porto di Barletta per il movimento delle navi superiori alle 1500 tonnellate di stazza lorda che trasportano carichi petroliferi o merci pericolose e per quelle di stazza lorda superiore a 4000 tonnellate, a seguito di una attenta valutazione di sicurezza sulla realtà tecnico-nautica del bacino portuale e sulla natura dei traffici.

Lo stesso è attualmente espletato in concessione dalla società SAN CATALDO, a mezzo del rimorchiatore VIGORE dislocato nel porto di Barletta, nelle more della definizione del procedimento ad evidenza pubblica di affidamento di una nuova concessione.

Al riguardo, si precisa che l'Autorità marittima ha sottoposto alla prevista ap-

provazione del MIT un nuovo schema regolamentare del servizio di rimorchio nel porto di Barletta, redatto d'intesa con l'Autorità Portuale di Bari e sentite le associazioni nazionali di categoria operanti nei porti di Bari, Barletta e Monopoli.

Qualora ritenuto necessario al fine di agevolare le manovre di ormeggio e disormeggio delle unità navali nel sorgitore sipontino, la Capitaneria di porto di Manfredonia provvede a richiedere all'Autorità marittima di Barletta la disponibilità del mezzo nautico.

In tal senso, ricorrendone i presupposti di sicurezza, la Capitaneria di porto di Barletta rilascia il proprio nulla osta al trasferimento del m/r VIGORE presso il porto di Manfredonia, a condizione dell'immediato rientro al porto base una volta terminata l'operazione tecnico-nautica per la quale ne è autorizzato l'allontanamento.

Per quanto attiene, infine, al correlato profilo tariffario, si precisa che nell'Ordinanza n. 3/2014 della Capitaneria di porto di Barletta, con la quale sono state rese esecutive le tariffe del servizio di rimorchio determinate dal MIT, non è presente alcuna indicazione contabile in ordine alle prestazioni d'opera riferite al suo eventuale trasferimento, su richiesta e previo nulla osta, per e dal porto di Manfredonia.

Quanto al porto di Manfredonia, dal 5 dicembre 2011 non è presente un soggetto concessionario del servizio di rimorchio; pertanto, la Capitaneria di porto di Manfredonia ha indetto, nel 2011, un bando pubblico andato però deserto.

Di conseguenza, a tutela tanto della sicurezza portuale quanto della sopravvivenza del « sistema porto » globalmente inteso, la locale Autorità marittima ha prospettato al MIT l'opportunità di valutare l'attivazione di un servizio di rimorchio cosiddetto « integrato », ossia previo coinvolgimento necessario di concessionari operanti nei porti vicini.

Tale soluzione, condivisa dallo stesso MIT, non ha incontrato il favore dei predetti soggetti concessionari i quali esprimevano l'impraticabilità del prospettato espletamento di un servizio di rimorchio, in concessione, tra due porti.

Per assicurare un idoneo servizio di rimorchio nel bacino sipontino, le manovre di entrata ed uscita dal porto delle navi per le quali tale servizio è obbligatorio vengono autorizzate, in via transitoria, dall'Autorità Marittima competente nel porto limitrofo in cui il mezzo nautico è dispiegato in regime di concessione, con gestione privatistica dell'intervento e previa richiesta.

Dal 2011 ad oggi, nella quasi totalità dei casi è stato richiesto e autorizzato l'impiego del rimorchiatore dislocato nel porto di Barletta mentre, in via residuale, è stato impiegato il rimorchiatore dislocato nel porto di Termoli.

In merito al costo delle suddette prestazioni d'opera, si evidenzia che permangono in vigore le previsioni tariffarie stabilite dall'ordinanza n. 60 in data 2 dicembre 2010 della Capitaneria di Porto di Manfredonia; ad esse si aggiungono i costi di trasferimento del rimorchiatore dal porto di stazionamento al porto di Manfredonia.

Nello specifico, la citata società SAN CATALDO, in precedenza concessionaria del servizio di rimorchio nel porto di Manfredonia ed attualmente concessionaria del servizio di rimorchio nel porto di Barletta, ha pattuito con gli operatori portuali sipontini, nel corso di una riunione svoltasi il 20 marzo 2011, l'importo di euro 3500 euro a tratta.

Il servizio nel porto di Manfredonia risulta, dunque, alquanto oneroso; pertanto gli operatori portuali hanno solleci-

tato l'Autorità marittima all'indizione di una nuova procedura di gara per l'affidamento del servizio di rimorchio, la quale ha così avviato *ex novo* il procedimento amministrativo finalizzato a redigere un nuovo regolamento del servizio.

Tale nuovo regolamento è stato approvato con decreto MIT, con la specifica prescrizione che esso diverrà esecutivo solo dopo l'immissione in servizio del concessionario che sarà selezionato previa procedura di gara.

Tenuto conto di ciò, il 17 marzo 2015 si è tenuto un incontro presso gli uffici della Capitaneria di porto di Manfredonia, per la preliminare condivisione degli aspetti tecnici relativi al redigendo disciplinare del bando di gara.

Per esigenze istruttorie, l'Autorità marittima ha chiesto alla società SAN CATALDO di far conoscere i dati relativi ai fatturati del servizio di rimorchio espletato negli anni 2009, 2010 e 2011 nel porto di Manfredonia.

In base alle vigenti disposizioni ministeriali, per i porti in cui il fatturato è inferiore a due milioni di euro – come il porto di Manfredonia –, ovvero in quelli in cui il servizio di rimorchio viene espletato con meno di tre rimorchiatori, la procedura di individuazione di un nuovo soggetto concessionario consiste in una gara informale tra almeno cinque concorrenti ritenuti idonei, ai sensi dell'articolo 30, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006.

Quindi, la Capitaneria di porto di Manfredonia ha invitato le Associazioni di categoria FEDERIMORCHIATORI e ASSORIMORCHIATORI a fornire un elenco aggiornato dei propri associati, allo scopo di inoltrare loro formale lettera di invito a partecipare a detta gara informale, poi inviata il 16 luglio 2015 unitamente al pertinente disciplinare.

Il termine ultimo per la partecipazione alla gara è scaduto il giorno 7 settembre 2015, ma nessuna delle aziende interessate ha riscontrato positivamente la lettera d'invito.

Occorrerà dunque rivalutare la situazione attuale, tenendo comunque che in

effetti il volume dei traffici marittimi attualmente in essere nel porto di Manfredonia non rende economicamente attraente la prospettiva di adesione alle gara pubblica per l'espletamento del servizio di rimorchio. Sarà cura del MIT sollecitare la

competente autorità marittima locale al fine di monitorare e verificare la situazione allo scopo di assicurare adeguati livelli di sicurezza e avviare un tavolo di confronto per l'individuazione di una soluzione condivisa.

ALLEGATO 3

5-05748 Paolo Nicolò Romano: Criticità e rischi per la sicurezza derivanti dalla chiusura della pista principale dell'Aeroporto di Roma Fiumicino.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta ai quesiti posti, sono state assunte dettagliate informazioni presso l'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) e presso l'Ente Nazionale Assistenza al Volo (ENAV).

L'aeroporto di Fiumicino è dotato di 3 piste principali, identificate con i codici di designazione 16R, 07/25 e 16L.

Oltre a tali piste, è prevista la possibilità dell'utilizzo intermittente della pista sussidiaria, denominata 16C (cosiddetta pista centrale), utilizzabile in una configurazione alternativa a quella standard dell'aeroporto in caso di indisponibilità della pista 16L.

La pista centrale 16C è stata riaperta al traffico il 15 maggio scorso, dopo circa 8 anni di inutilizzo per sopperire alla chiusura della pista 16L, interessata da importanti lavori di riqualifica strutturale finalizzati a ripristinare un ottimale assetto plano-altimetrico della pista, a potenziare il sistema di drenaggio delle acque meteoriche e a garantire caratteristiche strutturali adeguate al traffico aereo previsto nel futuro; i lavori si concluderanno a metà del mese corrente.

Prima della riattivazione, la pista centrale è stata sottoposta a lavori di manutenzione straordinaria mirati ad assicurare un ottimale stato di funzionalità dell'infrastruttura.

In effetti, le dimensioni di tale pista sono inferiori a quelle della pista principale 16L ma rispondono ai requisiti previsti dalla normativa nazionale e internazionale in materia e consentono l'utilizzo dell'infrastruttura da parte di aeromobili

con codice di riferimento alfabetico E (ICAO Annesso 14), quali ad esempio Boeing 747-400 e Boeing 777. La larghezza della pista, 45 m, è infatti pari a quella della pista 07/25, normalmente in utilizzo per le operazioni sullo scalo.

Per quanto concerne i richiamati allarmi antintrusione, ENAC segnala che i sensori antintrusione sono dispositivi richiesti dal Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti presso le posizioni di attesa per l'ingresso in pista per aeroporti che, come Fiumicino, operano in condizioni di bassa visibilità (più precisamente per RVR < 400 m - RVR = Runway Visual Range). Vengono classificati come falsi allarmi dei sensori le segnalazioni di allarme in torre di controllo non corrispondenti a effettivi attraversamenti non autorizzati dei punti di attesa da parte di veicoli o aeromobili. Ciò premesso, e posto che un falso allarme come sopra definito non rappresenta un pericolo diretto per la sicurezza, negli anni passati è effettivamente emersa l'opportunità di un intervento per migliorare i sistemi installati proprio, per ridurre le segnalazioni errate. Il gestore aeroportuale ha attivato un programma di intervento con la sostituzione dei sensori e l'adozione di ulteriori accorgimenti tecnici.

ENAV precisa che dal 15 maggio 2015, gli allarmi generati da tale sistema e che abbiano ad oggi causato un mancato avvicinamento, sono stati in numero di due; tale dato, rapportato al numero dei giorni

di utilizzo della pista 16C, comporta un rateo di 0,015 al giorno, cioè circa 1 ogni 30.000 movimenti.

L'analisi dei due casi di attivazione dell'allarme intrusione, verificatisi per la presenza di volatili in prossimità dei sensori – come riportato dalla successiva ispezione di pista –, non evidenzia comunque il ricorrere di eventi configurabili alla stregua della normativa di settore di rango nazionale e internazionale come di *balked landing*, ma solo di mancato avvicinamento.

Quanto alle *missed approach procedure*, queste sono procedure standard che vengono eseguite ove non sia possibile continuare un avvicinamento per l'atterraggio; in ambito aeronautico, è una manovra che trova descrizione in ogni procedura di avvicinamento, come configurazione normale e imprescindibile.

Per la pista 16C – dalla data della sua riattivazione, avvenuta il 15 maggio scorso – si sono registrati casi ordinati dalla torre di controllo per il mancato rispetto da parte dei piloti delle procedure stabilite per l'uscita dalla pista di volo. Infatti, mentre le procedure per l'atterraggio prevedono l'obbligo di proseguire oltre il fine pista e rullare sul raccordo esistente in prosecuzione della stessa, si sono verificati casi di uscita verso la parallela *taxiway C*, pienamente idonea al rullaggio ma di utilizzo vietato durante l'operatività della pista.

I casi verificatisi non hanno mai comportato un rischio effettivo per la *safety*, ma per evitare il ripetersi degli stessi, il

gestore ha svolto in coordinamento con ENAV un'azione di sensibilizzazione presso i vettori. ENAC ha inoltre richiesto formalmente ad ENAV di ricordare la procedura ai piloti anche durante le comunicazioni per l'autorizzazione all'atterraggio.

In seguito alle azioni svolte si è registrata una netta diminuzione degli eventi e la situazione rimane sotto monitoraggio del gestore e dell'ENAV.

Ad oggi, il numero complessivo dei mancati avvicinamenti verificatisi sulla pista 16C ammonta allo 0,004 per cento degli aeromobili ivi atterrati a far tempo dal 15 maggio 2015.

Infine, per quanto riguarda le *runway incursion* riferite dall'onorevole interrogante, si precisa che l'evento della Compagnia Air Berlin non è avvenuto sulla pista 16C e ha riguardato un aeromobile che, invece di entrare in pista 25 dalla baia BB e BA, proseguiva erroneamente sul C oltrepassando la *stop-bar* accesa. Tale evento non è classificabile come una *runway incursion*, in quanto la presenza in pista dell'aeromobile vede la volontà di TWR (torre di controllo) di allinearlo alla pista di volo 25. L'indebita presenza dell'aeromobile è quindi su una via di rullaggio.

L'evento relativo alla Brussels Airlines non è riconducibile ad una *runway incursion*, ma è un'errata liberazione della pista 16C sulla via di rullaggio denominata CH.

Pertanto, a partire dal 15 maggio 2015, nessun evento classificato come *runway incursion* si è verificato sulla pista 16C.