

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti della regione Sardegna e dell'Azienda regionale sarda trasporti (ARST) SpA, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 1178 Iacono ed altri, recante « Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico »	171
---	-----

SEDE LEGISLATIVA:

Sulla pubblicità dei lavori	172
Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti e disposizioni in materia di servizi tecnico-nautici. C. 2721 Tullo ed altri (<i>Discussione e rinvio – Adozione del testo base</i>)	172
<i>ALLEGATO 1 (Testo base adottato dalla Commissione)</i>	176

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-08882 Catalano: Tempi e modalità di accesso dei cittadini ai servizi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tramite autenticazione attraverso il sistema pubblico per la gestione dell'identità digitale	174
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	178
5-08883 Spessotto: Presunte irregolarità nella rilevazione delle emissioni inquinanti effettuate dalla Fiat Chrysler Automobiles sui propri veicoli	174
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	179
5-08884 Franco Bordo: Possibili conseguenze derivanti dalla limitazione all'accesso ai servizi di assistenza a terra (<i>handling</i>) nello scalo di Fiumicino	174
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	180
5-08885 Tullo: Svantaggi competitivi per le imprese italiane derivanti dai ritardi nel rinnovo dell'accordo multilaterale M222 concernente il trasporto di rifiuti pericolosi	175
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i>	182
AVVERTENZA	175

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 14 giugno 2016.

Audizione di rappresentanti della regione Sardegna e dell'Azienda regionale sarda trasporti (ARST) SpA, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C.

1178 Iacono ed altri, recante « Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico ».

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.40 alle 15.

SEDE LEGISLATIVA

Martedì 14 giugno 2016. — Presidenza del vicepresidente Vincenzo GAROFALO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 15.**Sulla pubblicità dei lavori.**

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 65, comma 2, del regolamento, la pubblicità delle sedute per la discussione in sede legislativa è assicurata anche mediante la pubblicazione di un resoconto stenografico e la trasmissione attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti e disposizioni in materia di servizi tecnico-nautici.

C. 2721 Tullo ed altri.

(Discussione e rinvio – Adozione del testo base).

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, ricorda che la Commissione ha esaminato in sede referente la proposta di legge in titolo e ha elaborato un nuovo testo, sul quale le Commissioni competenti hanno espresso i prescritti pareri. Successivamente, nella seduta del 17 maggio scorso, la Commissione ha approvato un'ulteriore proposta emendativa volta a recepire la condizione contenuta nel parere della Commissione Giustizia. Le altre Commissioni competenti in sede consultiva hanno espresso parere favorevole. È stato quindi richiesto, in presenza dei necessari presupposti, il trasferimento in sede legislativa del nuovo testo della proposta di legge in esame, come risultante dalle proposte emendative approvate nel corso dell'esame in sede referente. L'assegnazione alla Commissione in sede legislativa è stata deliberata

dall'Assemblea nella seduta dell'8 giugno scorso.

Dichiara quindi aperta la discussione sulle linee generali e invita il relatore, onorevole Mognato, a svolgere la relazione introduttiva.

Michele MOGNATO (PD), *relatore*, in primo luogo esprime soddisfazione per il fatto che il trasferimento in sede legislativa della proposta di legge in esame, richiesto dalla Commissione, è stato concesso in tempi molto rapidi. Ricorda che i contenuti della proposta di legge sono stati dettagliatamente illustrati nel corso dell'esame in sede referente e sul punto rinvia pertanto ai lavori svolti in tale sede.

Si limita a ricordare che la proposta di legge risponde all'esigenza di riformare la disciplina dettata dal codice della navigazione in materia di responsabilità per danni dei piloti dei porti, che risulta superata dai tempi e manifestamente inadeguata rispetto agli incidenti che possono verificarsi. La proposta di legge introduce un sistema che fissa con chiarezza i limiti della responsabilità del pilota per i danni che possono accadere alla nave, a persone o a cose per atti o fatti compiuti dal pilota stesso nella propria attività. La previsione di un limite alla responsabilità civile dei piloti dei porti è resa necessaria dalla natura estremamente impegnativa e carica di rischio dell'attività da essi svolta, la quale, nelle condizioni previste dall'ordinamento, ha carattere obbligatorio. Si tratta inoltre di una previsione pienamente in linea con quanto stabilito in altri ordinamenti, come, ad esempio, quello francese e quello inglese. Anche in questa sede ritiene opportuno ribadire, come già evidenziato nella seduta del 17 maggio scorso, che i porti italiani risultano, sulla base delle statistiche internazionali, quelli con il minore livello di incidentalità in rapporto al numero di manovre effettuate dai piloti. A maggior ragione si dimostra necessario un intervento normativo che, indicando con chiarezza le condizioni e i limiti della responsabilità dei piloti dei porti per i danni alla nave o a terzi che possono essere causati da atti o fatti

compiuti nello svolgimento dell'attività di pilotaggio, permette a queste figure professionali di affrontare i propri compiti nelle migliori condizioni possibili.

Ricorda, inoltre, che nel corso dell'esame in sede referente è stato approvato un articolo aggiuntivo, con il quale sono state inserite nel testo in esame disposizioni volte a rendere più flessibile e più efficace la normativa in materia di servizi tecnico-nautici, anche con riferimento agli ambiti in cui tali servizi devono essere prestati. Si tratta anche in questo caso di un intervento legislativo da lungo tempo atteso dagli operatori del settore, per superare le carenze che sono emerse in fase di applicazione della normativa vigente.

In conclusione, nel ricordare che il testo in oggetto è stato ampiamente condiviso dai Gruppi politici nel corso dell'esame in sede referente, auspica che si pervenga quanto prima possibile all'approvazione dello stesso in via definitiva da parte della Camera e del Senato.

Sotto il profilo procedurale, propone che la Commissione adotti come testo base per il seguito dell'esame in sede legislativa il nuovo testo della proposta di legge, come risultante dalle proposte emendative approvate in sede referente (*vedi allegato 1*).

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO esprime soddisfazione per il trasferimento alla sede legislativa della proposta di legge in esame, grazie anche all'assenso e alla piena condivisione da parte del Governo dei contenuti della stessa. Osserva che si tratta di una proposta che modifica il codice della navigazione, fortemente voluta anche dall'associazione Federazione italiana dei piloti dei porti, con la quale si riferisce la disciplina prevista dal codice della navigazione in materia di responsabilità del pilota anche ai danni prodotti a persone e cose, oltre a quelli previsti alla nave, si conferma l'onere della prova in capo al danneggiato riguardo al presupposto della responsabilità medesima e si stabilisce, inoltre, un limite di responsabilità pari ad un milione di euro per la responsabilità del pilota, fatti salvi i casi di colpa grave e dolo.

Tenuto conto dei riflessi sugli aspetti di sicurezza della navigazione e delle attività svolte nell'ambito dei porti, ritiene che la modifica al regime della responsabilità dei piloti contribuisca al mantenimento di un più elevato livello di affidabilità complessiva dell'organizzazione di sicurezza che è propria dell'ambito portuale.

Michele MOGNATO (PD), *relatore*, ringrazia il Governo e tutti i Gruppi parlamentari per la piena condivisione della proposta in esame, che auspica possa essere celermente approvata in via definitiva.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, dichiara chiusa la discussione sulle linee generali.

La Commissione delibera di adottare, come testo base per il seguito dell'esame in sede legislativa, il nuovo testo della proposta di legge C. 2721 Tullo ed altri, « Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti e disposizioni in materia di servizi tecnico-nautici », come risultante dalle proposte emendative approvate nel corso dell'esame in sede referente (*vedi allegato 1*).

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, propone, quindi, di fissare il termine per la presentazione degli emendamenti a giovedì 16 giugno alle ore 15.

La Commissione concorda.

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

La seduta termina alle 15.10.

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

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Martedì 14 giugno 2016. — Presidenza del vicepresidente Vincenzo GAROFALO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 15.10.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assicurata anche tramite la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

5-08882 Catalano: Tempi e modalità di accesso dei cittadini ai servizi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tramite autenticazione attraverso il sistema pubblico per la gestione dell'identità digitale.

Ivan CATALANO (Misto) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Ivan CATALANO (Misto), replicando, prende atto della risposta resa dal rappresentante del Governo e lo invita a rendere nota, attraverso la pubblicazione sul sito *internet* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la data a partire dalla quale sarà possibile per i cittadini l'accesso ai servizi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tramite autenticazione attraverso il sistema pubblico per la gestione dell'identità digitale.

5-08883 Spessotto: Presunte irregolarità nella rilevazione delle emissioni inquinanti effettuate dalla Fiat Chrysler Automobiles sui propri veicoli.

Arianna SPESSOTTO (M5S) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Arianna SPESSOTTO (M5S), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta, rileva una assenza di trasparenza riguardo all'esito dei test sulla rilevazione delle emissioni inquinanti eseguito dall'organismo nazionale di controllo. Osserva, infatti, che mentre gli altri Paesi che hanno effettuato le medesime rilevazioni hanno pubblicato il risultato dei test praticati sui veicoli nelle pagine *internet* dei propri siti istituzionali, la stessa cosa non è avvenuta in Italia, esasperando in tal modo il livello di incertezza dei cittadini, già alto a seguito del recente scandalo cosiddetto «*dieselgate*». Invita pertanto il rappresentante del Governo a mettere in campo le opportune iniziative affinché sia garantita la trasparenza e la completezza delle informazioni riguardo ad un tema così delicato.

5-08884 Franco Bordo: Possibili conseguenze derivanti dalla limitazione all'accesso ai servizi di assistenza a terra (*handling*) nello scalo di Fiumicino.

Monica GREGORI (SI-SEL), in qualità di cofirmataria, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Monica GREGORI (SI-SEL), replicando in qualità di cofirmataria, ringrazia il sottosegretario della risposta, che ritiene tuttavia non esaustiva. Ricorda che la normativa europea di settore è volta a promuovere la concorrenza nel settore dell'*handling* e ritiene che la scelta di limitare il numero di operatori nello scalo di Fiumicino si ponga in contrasto con tale

principio generale. Osserva inoltre che la limitazione degli operatori dei servizi di assistenza a terra in uno scalo di tale rilievo può a suo avviso comportare uno scadimento del livello di qualità del servizio e un successivo abbandono dello scalo da parte di numerosi passeggeri, con conseguenze fortemente negative per lo sviluppo del trasporto aereo nella capitale e nel Paese.

5-08885 Tullo: Svantaggi competitivi per le imprese italiane derivanti dai ritardi nel rinnovo dell'accordo multilaterale M222 concernente il trasporto di rifiuti pericolosi.

Piergiorgio CARRESCIA (PD), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in

titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Piergiorgio CARRESCIA (PD), replicando in qualità di cofirmatario, si dichiara pienamente soddisfatto della risposta resa dal sottosegretario, che ringrazia anche per la solerzia con la quale è stato dato seguito a quanto richiesto nell'atto di sindacato ispettivo a propria firma.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 15.30.

AVVERTENZA

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

*UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI*

ALLEGATO 1

Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti e disposizioni in materia di servizi tecnico-nautici (C. 2721 Tullo ed altri).

TESTO BASE ADOTTATO DALLA COMMISSIONE

ART. 1.

(Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità del pilota del porto).

1. L'articolo 89 del codice della navigazione è abrogato.

2. L'articolo 93 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 93. — *(Responsabilità del pilota).* — Il pilota è responsabile per i danni cagionati da atti o fatti da esso compiuti durante il pilotaggio quando venga provato che l'evento dannoso occorso alla nave, a persone o a cose deriva da inesattezza delle informazioni o delle indicazioni fornite dal pilota medesimo per la determinazione della rotta.

La responsabilità del pilota è comunque limitata all'importo complessivo di euro 1.000.000 per ciascun evento, indipendentemente dal numero dei soggetti danneggiati e dai tipi di sinistro occorsi, ferma restando la responsabilità dell'armatore, secondo i principi dell'ordinamento.

Il limite previsto dal secondo comma non si applica nel caso in cui sia accertata la responsabilità del pilota per dolo o colpa grave ».

3. L'articolo 94 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 94. — *(Assicurazione obbligatoria del pilota).* — Ciascun pilota stipula con un'idonea impresa di assicurazione un contratto di assicurazione per la responsabilità civile derivante dai danni cagionati nell'esercizio dell'attività di pilotaggio, se-

condo la disciplina prevista nell'articolo 93 e con massimale pari al limite di responsabilità stabilito al secondo comma del medesimo articolo 93.

Una copia del contratto di assicurazione di cui al primo comma è depositata dal pilota nella sede della corporazione dei piloti presso la quale presta servizio. L'Autorità marittima, nell'esercizio dei poteri di vigilanza di cui all'articolo 88, accerta la validità e l'idoneità del contratto medesimo.

La mancanza, l'invalidità o l'insufficienza della copertura assicurativa ai sensi del primo comma preclude l'esercizio o la prosecuzione dell'attività di pilotaggio ».

ART. 2.

(Disposizioni per l'adeguamento del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione).

1. Il Governo provvede ad adeguare le disposizioni del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, a quanto stabilito dalla presente legge, secondo i seguenti criteri:

a) modificare l'articolo 110 del citato regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 328 del 1952 sostituendo il riferimento alla prestazione della cauzione con quello alla stipulazione del contratto di assicurazione previsto dall'articolo 94 del codice della navigazione, come sostituito dall'articolo 1, comma 3, della presente legge;

b) modificare l'articolo 111 del regolamento di cui al decreto del Presi-

dente della Repubblica n. 328 del 1952 prevedendo che la nomina dell'aspirante pilota a pilota effettivo sia sospesa fino all'avvenuto deposito del contratto di assicurazione, stipulato ai sensi dell'articolo 94 del codice della navigazione, come sostituito dall'articolo 1, comma 3, della presente legge, presso la sede della corporazione dei piloti, da eseguirsi, a pena di decadenza, entro un mese dalla comunicazione dell'esito favorevole della prova di idoneità di cui all'articolo 108 del medesimo regolamento;

c) modificare l'articolo 119 del citato regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 328 del 1952 sopprimendo il riferimento alla cauzione;

d) introdurre le disposizioni necessarie per disciplinare l'adempimento dell'obbligo di assicurazione previsto dall'articolo 94 del codice della navigazione, come sostituito dall'articolo 1, comma 3, della presente legge, e le conseguenze amministrative della mancanza, dell'invalidità o dell'insufficienza della prescritta copertura assicurativa.

ART. 3.

(Disposizioni in materia di servizi tecnico-nautici).

1. All'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1-*bis*, il secondo e il terzo periodo sono sostituiti dal se-

guente: « L'obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici è stabilita e disciplinata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta dell'autorità marittima, d'intesa con l'autorità portuale ove istituita, sentite le associazioni di categoria nazionali interessate. In caso di necessità e di urgenza l'autorità marittima, sentita l'autorità portuale ove istituita, può temporaneamente modificare il regime di obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici per un periodo non superiore a trenta giorni, prorogabili una sola volta. »

b) dopo il comma 1-*ter*, è aggiunto il seguente:

« 1-*quater*. Ai fini della prestazione dei servizi tecnico-nautici di cui al comma 1-*bis*, per porti o per altri luoghi d'approdo o di transito delle navi si intendono le strutture di ormeggio presso le quali si svolgono operazioni di imbarco o sbarco di merci e passeggeri come banchine, moli, pontili, piattaforme, boe, torri, navi o galleggianti di stoccaggio temporaneo e punti di attracco, in qualsiasi modo realizzate anche nell'ambito di specchi acquei esterni alle difese foranee ».

2. È fatta salva la validità dei provvedimenti disciplinanti l'obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici, di cui al comma 1-*bis* dell'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come modificato dal comma 1, vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge.

ALLEGATO 2

5-08882 Catalano: Tempi e modalità di accesso dei cittadini ai servizi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tramite autenticazione attraverso il sistema pubblico per la gestione dell'identità digitale.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il Codice dell'amministrazione digitale all'articolo 64 prevede che la Carta nazionale dei servizi (CNS), ormai consolidata, e l'omologa Carta d'identità elettronica costituiscano il mezzo principale e obbligatorio per l'accesso ai servizi da parte dei cittadini, mentre il nuovo sistema pubblico per la gestione dell'identità digitale (SPID) è pensato come lo strumento per semplificare al massimo grado tale accesso, mediante un unico insieme di credenziali.

Il ritardo nell'accesso ai servizi con gli strumenti delineati è sostanzialmente effetto della frammentazione dei sistemi informativi, dovuta principalmente al disposto dell'attuale Regolamento di organizzazione del MIT, che assegna autonome funzioni ai centri elaborazione dati della motorizzazione, ai quali peraltro afferiscono una parte considerevole dei servizi al cittadino.

Aderendo allo spirito dell'articolo 17 del Codice dell'amministrazione digitale (d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82), il MIT intende

superare con effetto immediato tale frammentazione, impegnandosi ad unire le risorse economiche e umane dei diversi centri di responsabilità in un unico progetto, per mezzo del quale il responsabile del coordinamento funzionale dei sistemi informativi possa raggiungere nel più breve tempo possibile il risultato dell'integrazione.

Di tale progetto si stanno delineando le basi e nelle prossime settimane si potranno definire i tempi affinché i cittadini possano accedere tramite CNS e SPID, il cui avvio si prevede in contemporanea ai diversi servizi nell'ambito dei trasporti e delle opere pubbliche, e in proficua collaborazione con l'autonomo ma strettamente integrato Corpo delle Capitanerie di porto per gli interessi marittimi.

Lo scopo finale è di giungere al pieno accesso tramite autenticazione integrata CNS e SPID ai servizi, in analogia a quanto oggi avviene sui siti INPS e INAIL.

ALLEGATO 3

5-08883 Spessotto: Presunte irregolarità nella rilevazione delle emissioni inquinanti effettuate dalla Fiat Chrysler Automobiles sui propri veicoli.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Circa la richiesta di valutare l'opportunità di procedere – attraverso la propria autorità di omologazione – a controlli mirati sul veicolo modello 500 X diesel del costruttore FCA oggetto di un presunto superamento dei limiti di ossidi di azoto (NOx) in base ai test effettuati dalla KBA, al fine di indagare sull'eventuale presenza di *software* irregolari, i competenti uffici del MIT informano che, non appena ricevuta comunicazione ufficiale da parte dell'Autorità di omologazione tedesca, hanno attivato un programma di verifiche e prove sul veicolo in argomento, tese ad analizzare le emissioni prodotte in varie condizioni di funzionamento e ad approfondire e valutare le contestazioni mosse dal KBA.

Dai risultati delle prove effettuate sia in laboratorio che su strada è possibile concludere che nessun dispositivo di manipolazione (*defeat device*), non ammesso dal Regolamento CE n. 715/2007, è stato individuato; sul veicolo sono presenti strategie di controllo delle emissioni (AECS), ammesse dalla normativa vigente e finalizzate alla protezione del motore da dan-

neggiamenti derivanti dall'accumulo in eccesso di depositi carboniosi in alcuni componenti.

Per tale ragione il sistema di controllo delle emissioni viene modulato senza mai essere disattivato, come invece ipotizzato dal KBA. In proposito è stata effettuata una specifica prova che dimostra che qualora il sistema fosse completamente disattivato i valori di emissione di NOx sarebbero di oltre 13 volte superiori rispetto al limite massimo ammesso e superiore anche a quello misurato dal KBA.

Si evidenzia, infine, che analoghe strategie di protezione del motore sono presenti nei veicoli di tutti i marchi, così come è emerso dalle indagini effettuate dalle Autorità di alcuni Stati membri della UE o in fase di completamento, come ad esempio in Italia.

Al più presto la Direzione generale per la Motorizzazione, autorità di omologazione nazionale, invierà un rapporto ufficiale al KBA e comunque prima del termine di sei mesi disposto dalla normativa.

ALLEGATO 4

5-08884 Franco Bordo: Possibili conseguenze derivanti dalla limitazione all'accesso ai servizi di assistenza a terra (*handling*) nello scalo di Fiumicino.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito alla problematica esposta, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) ha riferito quanto segue.

La disposizione del Direttore generale n. 27 del 13 ottobre 2014 ha previsto, per le attività che si svolgono nella zona *air side* dell'aeroporto di Fiumicino, la limitazione all'accesso dei servizi di assistenza a terra a 3 prestatori di servizi e 2 autoproduttori.

Alla gara per l'individuazione dei prestatori a terzi, pubblicata il 24 aprile 2015, hanno partecipato esclusivamente coloro che erano già presenti sullo scalo, anche se non vi era preclusione per nuovi soggetti, purché in possesso dei necessari requisiti. Le operazioni di gara per la selezione dei prestatori di servizi di assistenza a terra si sono concluse con la seduta pubblica del 16 dicembre 2015, nella quale la Commissione di gara ha reso noti i punteggi conseguiti dai partecipanti e ha dichiarato l'aggiudicazione provvisoria.

Il successivo 23 dicembre, il Direttore generale dell'ENAC ha aggiudicato la gara in via definitiva alle società Aviation Service, Viapartner Handling e Alitalia Società Aerea Italiana.

Sia il provvedimento di limitazione che il bando di gara sono stati oggetto di una serie di ricorsi, tutti respinti.

La richiesta di limitazione dell'accesso ai servizi di assistenza a terra da parte del gestore AdR SpA era stata avanzata per la prima volta nel 2011, ma rigettata dall'ENAC. La medesima società, nel febbraio 2014, aveva reiterato la richiesta di limitare a 3 prestatori e 2 vettori in autoproduzione l'accesso a determinate categorie.

A supporto di tale richiesta, AdR aveva fornito un'analisi funzionale-operativa, sviluppata secondo un modello di simulazione dinamica del traffico veicolare, nonché sulla base di un'analisi di *safety* elaborata secondo le procedure di *risk management* del gestore stesso.

L'ENAC ha poi effettuato uno studio sull'analisi di ADR riportando le proprie valutazioni di ordine tecnico, normativo e fattuale, a verifica della fondatezza della richiesta avanzata. Infatti, l'ENAC ha riscontrato diffuse condizioni di saturazione degli spazi a disposizione per i prestatori di servizi di *handling*, sia per il particolare impianto del *layout air side* dell'aeroporto di Fiumicino, sia per il rilevante numero di mezzi autorizzati e utilizzati per le diverse attività aeroportuali.

Di fatto, la situazione sullo scalo di Fiumicino risulta destinata ad aggravarsi a causa dei cantieri già in atto e di prossima apertura pianificati sull'*air side*, con conseguente sottrazione di ulteriori aree operative dedicate alla movimentazione e alla sosta di mezzi e attrezzature impiegati nelle operazioni di assistenza a terra.

Per quanto concerne la tutela della trasparenza e della accessibilità al mercato, sebbene questi temi siano tutelati a livello comunitario, non possono condizionare l'ottimale funzionalità di un'area sensibile e complessa qual è quella aeroportuale, caratterizzata da criticità sistematiche. Pertanto, gli operatori di servizi di assistenza a terra restano assoggettati, inevitabilmente, al rischio di impresa, che

comporta nelle sue manifestazioni più estreme l'alea della fuoriuscita dal mercato stesso.

Peraltro, il caso specifico riportato dagli Onorevoli interroganti riguarda una società di recentissima costituzione (giugno 2015), ben consapevole che il mercato dei servizi di *handling* su Fiumicino era già stato limitato, come comprovato da lettera ufficiale ENAC al momento del rilascio della certificazione in capo al nuovo soggetto.

Infine, ENAC riferisce che la propria valutazione di limitare il mercato dei servizi di assistenza a terra è stata una scelta ponderata alla luce di valutazioni rigorose

dei dati e delle evidenze relativi gli aspetti inerenti la saturazione degli spazi, la *security* e la *safety*. Per di più, la scelta di esperire una gara pubblica rappresenta una chiara misura a tutela degli operatori e dell'equilibrio del mercato.

Quanto alla temuta contrazione del traffico, sempre ENAC precisa che il 1° trimestre 2016 ha fatto registrare un aumento del volume di traffico passeggeri rispetto allo stesso periodo 2015, pari al 3,9 per cento sullo scalo di Fiumicino, mentre sono da escludere contrazione sul piano degli investimenti che restano a carico del gestore aeroportuale.

ALLEGATO 5

5-08885 Tullo: Svantaggi competitivi per le imprese italiane derivanti dai ritardi nel rinnovo dell'accordo multilaterale M222 concernente il trasporto di rifiuti pericolosi.

TESTO DELLA RISPOSTA

L'accordo multilaterale M222 (*Carriage of certain wastes containing dangerous goods*), come riportato dall'Onorevole Carrescia, ha cessato la sua efficacia il 2 agosto 2015.

L'accordo consentiva di derogare ad alcune disposizioni per il trasporto di rifiuti (con esclusione di materie e oggetti esplosivi, materie infettanti e materiali radioattivi) e prevedeva la possibilità di utilizzare imballaggi scaduti e non provati, di non apporre il marchio « pericoloso per l'ambiente », di non indicare sul documento di trasporto la quantità esatta, ma una stima di essa.

Come risulta dal sito dell'UNECE (<http://www.unece.org/trans/danger/multi/multi.htm>), l'Austria ha avviato una procedura per il rinnovo dell'Accordo Multi-

laterale M287, con alcune modifiche e con validità dal 2 agosto 2015 al 1° agosto 2020; al momento, l'atto è stato firmato, oltre che dall'Austria, anche dalla Repubblica Ceca e dal Liechtenstein.

L'Italia, per poter continuare a trasportare le sostanze contenute nell'allegato A dell'Accordo Multilaterale deve obbligatoriamente sottoscrivere l'accordo M287 proposto dall'Austria.

E infatti, si conferma che la sottoscrizione dell'Accordo ADR numerato con il progressivo M287 è stata predisposta e firmata dal competente Capo Dipartimento del MIT; è in corso la comunicazione al Segretario ECE/ONU affinché venga integrata la lista dei Paesi firmatari sul portale internet delle Nazioni Unite.