

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano.

Audizione di rappresentanti dell'Ente nazionale assistenza al volo (ENAV) (*Svolgimento e conclusione*) 40

SEDE CONSULTIVA:

Legge comunitaria 2008. C. 2320 Governo, approvato dal Senato (Relazione alla XIV Commissione).

Relazione sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, relativa all'anno 2007. Doc. LXXXVII, n. 1 (Parere alla XIV Commissione) (*Esame congiunto e rinvio*) 41

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 45

INDAGINE CONOSCITIVA

Mercoledì 1° aprile 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 14.20.

**Indagine conoscitiva
sul sistema aeroportuale italiano.**

**Audizione di rappresentanti dell'Ente nazionale
assistenza al volo (ENAV).**

(Svolgimento e conclusione).

Mario VALDUCCI, *presidente*, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Introduce, quindi, l'audizione.

Bruno NIEDDU, *presidente dell'Ente nazionale assistenza al volo (ENAV)* svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi per porre quesiti e formulare osservazioni i deputati Mario LOVELLI (PD), Daniele TOTO (PdL) e Fulvio BONAVIDACOLA (PD).

Bruno NIEDDU, *presidente dell'Ente nazionale assistenza al volo (ENAV)*, Guido PUGLIESI, *amministratore delegato dell'Ente nazionale assistenza al volo (ENAV)* e Nadio DI RIENZO, *direttore generale dell'Ente nazionale assistenza al volo (ENAV)* rispondono ai quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ringrazia i rappresentanti dell'Ente nazionale assistenza al volo (ENAV) per il loro intervento. Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.30.

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

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 1° aprile 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 15.30.

Legge comunitaria 2008.

C. 2320 Governo, approvato dal Senato.

(Relazione alla XIV Commissione).

Relazione sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, relativa all'anno 2007.

Doc. LXXXVII, n. 1.

(Parere alla XIV Commissione).

(Esame congiunto e rinvio).

La Commissione inizia l'esame dei provvedimenti in oggetto.

Mario VALDUCCI (PdL), *presidente*, avverte che secondo quanto previsto dall'articolo 126-ter del regolamento, la Commissione avvierà, nella seduta odierna, l'esame, in sede consultiva, del disegno di legge comunitaria 2008 e della relazione annuale sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, relativa al 2007, per le parti di competenza. Ricorda che la trattazione dei due provvedimenti ha luogo congiuntamente fino al termine dell'esame preliminare e che successivamente, si procederà prima all'esame del disegno di legge comunitaria, e alla votazione degli emendamenti eventualmente presentati, nonché della relazione al disegno di legge medesimo, poi all'espressione del parere sulla relazione annuale. Fa presente che la relazione al disegno di legge comunitaria, con gli eventuali emendamenti approvati, e il parere sulla relazione annuale saranno trasmessi alla XIV Commissione Politiche dell'Unione europea. Avverte infatti che la disciplina dell'esame del disegno di legge comunitaria dettata dal regolamento della Camera prevede che le Commissioni di settore possano esaminare ed eventualmente approvare emendamenti; gli emen-

damenti approvati dalle Commissioni di settore sono quindi esaminati dalla XIV Commissione, che può respingerli per motivi di compatibilità con la normativa comunitaria o per esigenze di coordinamento generale. Fa presente che la facoltà per le Commissioni di settore di esaminare e votare emendamenti è peraltro sottoposta a regole rigorose. In primo luogo, possono ritenersi ricevibili solo gli emendamenti il cui contenuto è riconducibile alle materie di competenza specifica di ciascuna Commissione di settore. Nel caso in cui si intendano proporre emendamenti che interessano gli ambiti di competenza di altre Commissioni, tali emendamenti dovranno essere presentati presso la Commissione specificamente competente. In secondo luogo, per quanto riguarda l'ammissibilità, ricordo che l'articolo 126-ter, comma 4, del regolamento, stabilisce che, fermi i criteri generali di ammissibilità previsti dall'articolo 89, i presidenti delle Commissioni competenti per materia e il presidente della Commissione Politiche dell'Unione europea dichiarano inammissibili gli emendamenti e gli articoli aggiuntivi che riguardino materie estranee all'oggetto proprio della legge comunitaria, come definito dalla legislazione vigente, ed in particolare dall'articolo 9 della legge n. 11 del 2005. Saranno pertanto considerati ammissibili gli emendamenti che riguardino materie già ricomprese nel testo del disegno di legge, compreso l'inserimento di nuove direttive da attuare, nonché quelli diretti a modificare o abrogare la normativa vigente attuativa di direttive comunitarie, solo qualora siano riferiti a norme che siano oggetto di procedure di infrazione nei confronti dell'Italia.

Avverte che gli emendamenti approvati dalle singole Commissioni non saranno inclusi automaticamente nel testo da licenziare per l'Assemblea; sarà invece necessaria la loro approvazione da parte della XIV Commissione, che, peraltro, potrà respingerli solo per motivi di compatibilità con la normativa comunitaria o per esigenze di coordinamento generale, secondo quanto prescrive l'articolo 126-ter,

comma 5, del regolamento. Gli emendamenti respinti dalle Commissioni di settore, invece, non potranno essere presentati presso la XIV Commissione, che li considererà irricevibili. Gli emendamenti respinti dalle Commissioni potranno, peraltro, essere ripresentati in Assemblea.

Daniele TOTO (Pdl), *relatore*, fa presente che il disegno di legge comunitaria 2008 (C. 2320), già approvato con modifiche dal Senato, si compone di 46 articoli, nonché di due allegati A e B, che elencano le direttive da recepire mediante decreti legislativi (rispettivamente, 8 e 42 direttive).

Ricorda che la relazione illustrativa reca, altresì, l'elenco delle direttive da attuare in via amministrativa e dei provvedimenti assunti a livello regionale per il recepimento e l'attuazione degli atti comunitari nelle materie di competenza delle regioni e delle province autonome. Sottolinea che il provvedimento, che è esaminato congiuntamente alla « Relazione annuale sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea riferita all'anno 2007 », interviene in diversi settori, da un lato delegando il Governo all'adeguamento dell'ordinamento nazionale mediante l'adozione di decreti legislativi, dall'altro modificando direttamente la legislazione vigente per assicurarne la conformità all'ordinamento comunitario. Per quanto riguarda le materie di interesse della IX Commissione, fa presente che, mentre nell'articolato sono contenute solo due disposizioni che possono essere parzialmente ricondotte alle competenze della Commissione, sono invece numerose le direttive relative al settore trasporti contenute nell'Allegato B.

Passa quindi all'illustrazione delle singole disposizioni del disegno di legge di interesse della IX Commissione. L'articolo 19, recante modifiche al decreto legislativo 9 maggio 2001, n. 269, apporta una limitata modifica alla normativa in materia di marcatura CE delle apparecchiature radio e delle apparecchiature terminali di telecomunicazione, di cui al comma 4 dell'articolo 13 del decreto legislativo n. 269 del

2001. Evidenzia, più specificamente, che la novella impone che ciascun apparecchio sia contraddistinto dal fabbricante mediante l'indicazione del modello, del lotto e, in aggiunta ovvero in alternativa, dei numeri di serie e del nome del fabbricante o della persona responsabile dell'immissione sul mercato. Ricorda che il comma 4 del citato articolo 13 prescrive invece, nel testo vigente, che i dati relativi al modello, al lotto, ai numeri di serie e al nome del fabbricante o della persona responsabile dell'immissione sul mercato devono essere tutti necessariamente indicati su ciascun apparecchio.

Fa presente che l'articolo 23, modificato nel corso dell'esame al Senato, reca misure concernenti il decreto legislativo per l'attuazione della direttiva 2007/65/CE (inclusa nell'allegato B al disegno di legge) che ha innovato la direttiva 89/552/CE (cosiddetta « TV senza frontiere ») allo scopo di adeguarla allo sviluppo tecnologico e agli sviluppi del mercato nel settore audiovisivo in Europa.

In particolare osserva che l'articolo in esame – oltre a specificare che il provvedimento legislativo dovrà novellare il Testo unico della radiotelevisione, di cui al decreto legislativo n. 177 del 2005 – integra i criteri generali di delega, già indicati dall'articolo 2 del disegno di legge, con la previsione di specifici criteri relativi alla disciplina dell'inserimento di prodotti all'interno di programmi audiovisivi (cosiddetto *product placement*). Si stabilisce, in proposito, che tale inserimento deve avvenire nel rispetto di tutte le condizioni e di tutti i divieti previsti dall'articolo 3-*octies*, della direttiva 89/552/CEE, introdotto dalla direttiva 2007/65/CE. Tale articolo vieta l'inserimento di prodotti, intendendo per inserimento ogni forma di comunicazione commerciale audiovisiva che consiste nell'inserire o nel fare riferimento ad un prodotto, a un servizio o a un marchio, così che appaia all'interno di un programma dietro pagamento o altro compenso. In deroga al divieto, è consentito il *product placement* – a meno che lo Stato membro non decida altrimenti – con riferimento a due specifiche fattispecie: la

prima riguarda opere cinematografiche, film e serie prodotti per i servizi di media audiovisivi, programmi sportivi e programmi di intrattenimento leggero, ad esclusione, in tutti i casi, dei programmi per bambini; la seconda riguarda la circostanza in cui non ci sia pagamento, ma soltanto fornitura gratuita di determinati beni o servizi, quali aiuti alla produzione e premi. In caso di violazione delle condizioni e dei divieti sopra illustrati, si applicano le sanzioni previste dall'articolo 51 del già citato decreto legislativo n. 177 del 2005 per la violazione delle disposizioni in materia di pubblicità, sponsorizzazione e televendite.

Ricorda, a tale proposito, che la relazione introduttiva al disegno di legge – premesso che la direttiva definisce esplicitamente il concetto di « inserimento di prodotti » e ne prescrive il divieto, consentendo, però, agli Stati membri la previsione di eventuali deroghe – evidenzia che la disposizione dell'articolo in esame è volta a definire l'ambito di esercizio della discrezionalità riservata allo Stato. Ciò, al fine di aumentare la competitività delle opere audiovisive prodotte in Italia, garantendo loro un trattamento omogeneo e non penalizzante, ma al contempo introducendo regole certe a tutela degli utenti.

Passa quindi all'illustrazione delle direttive contenute nell'allegato B, di interesse della IX Commissione. Fa presente che la direttiva 2006/38/CE (cosiddetta direttiva « eurovignette »), istituisce un nuovo quadro comunitario relativo alla tariffazione dell'uso delle infrastrutture stradali da parte di veicoli adibiti al trasporto di merci. Sottolinea che la direttiva non obbliga gli Stati membri a introdurre una tassazione dei mezzi pesanti che transitano sul proprio territorio, ma definisce il quadro normativo al quale devono attenersi gli Stati che decidono di applicare detta tassazione. Evidenzia che l'Unione europea da una parte mira ad impedire che gli Stati situati sulle principali vie di comunicazione stradale impongano prelievi eccessivi sui mezzi che transitano sul proprio territorio, dall'altra riconosce il diritto degli Stati di transito di ottenere un

contributo per la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture stradali. Fa presente che la tassazione dei veicoli disciplinata dalla direttiva può essere effettuata sulla rete stradale transeuropea, o su parte di essa, mediante l'applicazione alternativa di pedaggi, quando la somma da pagare è commisurata alla distanza percorsa ovvero di diritti d'uso, quando la somma da pagare dà diritto all'utilizzo dell'infrastruttura stradale per un determinato periodo di tempo. Segnala che gli autoveicoli soggetti a tassazione sono i veicoli a motore o gli autoarticolati, adibiti o usati esclusivamente per il trasporto su strada di merci, che abbiano un peso totale a pieno carico autorizzato superiore a 3,5 tonnellate.

Quanto alla direttiva 2006/126/CE, ricorda che essa ha l'obiettivo di attualizzare – attraverso una rifusione – la normativa vigente in materia di patenti di guida (direttiva 91/439/CEE del Consiglio) e di sostituire gli oltre 110 modelli di patente in circolazione con un modello unico in formato carta di credito, anche al fine di agevolare i controlli. Fa presente che gli Stati membri sono tenuti a recepire la direttiva entro il 19 gennaio 2011 (quattro anni dal momento dell'entrata in vigore della direttiva). La maggior parte delle disposizioni, compresa quella concernente l'introduzione del nuovo modello di patente, deve essere applicata a decorrere dal 19 gennaio 2013 (sei anni dall'entrata in vigore della direttiva). Gli Stati membri sono inoltre tenuti a garantire, entro il 19 gennaio 2033, la conformità di tutte le patenti in circolazione al modello europeo. Segnala, nell'ambito del provvedimento, la previsione secondo la quale gli Stati membri possono inserire un supporto di memorizzazione (microchip) nelle patenti di guida. Avverte che la direttiva prevede, inoltre, che, entro il 19 gennaio 2013, tutte le patenti di guida abbiano una validità amministrativa limitata: 10 anni, estendibili a 15 da ciascuno Stato membro, per ciclomotori, motocicli e veicoli a tre ruote e per gli autoveicoli di non oltre 3.500 chili (B1, B e BE), 5 anni per le altre tipologie di patenti.

Riguardo alla direttiva 2007/58/CE, osserva che essa fa parte del cosiddetto « terzo pacchetto ferroviario », e modifica le direttive 91/440/CEE e 2001/14/CE. Rivela che le principali modifiche riguardano i diritti connessi alla capacità di infrastruttura, con riguardo alle specifiche modalità per un richiedente per ottenere capacità di infrastruttura al fine di svolgere un servizio di trasporto internazionale di passeggeri. Per consentire di valutare i criteri del servizio internazionale di trasporto passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi e il potenziale impatto economico sui contratti di servizio pubblico esistenti, gli organismi di regolamentazione si assicurano che sia informata l'autorità competente che ha attribuito un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri definito in un contratto di servizio pubblico.

Riguardo alla direttiva 2007/59/CE, fa presente che regola la certificazione dei macchinisti nel sistema ferroviario, introducendo un modello comunitario di certificazione, il quale prevede che ogni macchinista deve possedere: una licenza che attesti che il macchinista soddisfa le condizioni minime per quanto riguarda i requisiti medici, la formazione scolastica di base e la competenza professionale generale; uno o più certificati che indicano le infrastrutture sulle quali il titolare è autorizzato a condurre e che specificano il materiale rotabile che il titolare è autorizzato a condurre. Sottolinea che ogni certificato autorizza la conduzione riferita ad una o più delle categorie seguenti: categoria A (locomotori di manovra, treni adibiti a lavori, veicoli ferroviari adibiti alla manutenzione e qualsiasi altro locomotore quando è utilizzato per la manovra); categoria B (trasporto di persone e/o di merci). Segnala che lo Stato membro può comunque imporre l'osservanza di requisiti più severi per il rilascio delle licenze sul proprio territorio.

In ordine alla direttiva 2008/49/CE, sottolinea che essa reca modifiche dell'allegato II della direttiva 2004/36/CE riguardo ai criteri per l'effettuazione delle ispezioni a terra sugli aeromobili che uti-

lizzano aeroporti comunitari. In particolare, evidenzia che il nuovo testo dell'allegato ha specificato gli elementi fondamentali del manuale delle procedure SAFA comunitarie per le ispezioni a terra che deve essere osservato dagli ispettori nel momento in cui sono chiamati ad effettuare delle ispezioni a terra sugli aeromobili di Paesi terzi, che atterrano in uno qualsiasi degli aeroporti comunitari aperti al traffico aereo internazionale. Segnala, in proposito, che è stato istituito il Programma SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircraft* – Valutazione di Sicurezza di Aeromobili Stranieri) che consiste nell'effettuazione, da parte di ciascuno Stato membro, di ispezioni di rampa, a campione o secondo un programma prestabilito, degli aeromobili di operatori esteri presso gli aeroporti di transito sul proprio territorio. A seguito della direttiva CE 2004/36, recepita con il decreto legislativo n. 192 del 2007, e della creazione della cosiddetta « *Black List* comunitaria », il programma è divenuto parte integrante della valutazione della sicurezza degli operatori che ricadono sotto la sorveglianza di autorità dei Paesi terzi.

Ricorda che il citato decreto legislativo n. 192 del 2007 ha già introdotto una prima disciplina relativa alla procedura delle ispezioni a terra degli aeromobili, che devono avere luogo attraverso controlli documentali e fisici del mezzo.

Quanto alla direttiva n. 2008/57/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio osserva che essa costituisce una rifusione di alcune direttive precedenti, con l'obiettivo di armonizzare le norme tecniche, relative all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario. Fa presente che il Parlamento europeo ha adottato definitivamente la direttiva in esame al fine di migliorare e semplificare l'attuale quadro normativo sulle ferrovie UE e per facilitare la libera circolazione dei treni e l'omologazione dei locomotori, promuovendo l'interoperabilità. La direttiva sancisce il principio generale secondo cui una sola autorizzazione di messa in servizio di un veicolo è sufficiente per l'intera rete ferroviaria comunitaria.

In ordine alla direttiva 2008/87/CE della Commissione, sottolinea che essa modifica la direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna, direttiva cui è stata data recente attuazione con il decreto legislativo 24 febbraio 2009, n. 22. Avverte che si è reso necessario modificare la direttiva 2006/87/CE in seguito all'adozione di taluni correzioni apportate al regolamento di ispezione delle navi sul Reno ai sensi dell'articolo 22 della Convenzione modificata per la navigazione sul Reno. In particolare, ricorda che è stato opportuno assicurare che il certificato comunitario delle navi e il certificato rilasciato in conformità del regolamento di ispezioni delle navi sul Reno siano rilasciati sulla base di requisiti tecnici che garantiscono un livello di sicurezza equivalente, onde evitare distorsioni della concorrenza e livelli di sicurezza diversi.

Quanto, infine, alla direttiva 2008/68/CE, segnala che essa reca norme relative al trasporto interno di merci pericolose, ed è stata adottata con l'intento di prevenire i rischi per la circolazione derivanti dal trasporto di merci pericolose su strada, per ferrovia o per vie navigabili interne. Ricorda che a tal fine, il Parlamento europeo e il Consiglio dell'Unione europea hanno ritenuto di adottare misure atte ad assicurare che questo tipo di trasporto sia effettuato nelle migliori condizioni di sicurezza possibili imponendo agli Stati membri di adeguare le loro legislazioni nazionali con quanto previsto nelle edizioni 2009 delle regolamentazioni internazionali concernenti i diversi modi di trasporto (Accordo europeo relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose su strada ADR; Regolamento relativo

al trasporto internazionale delle merci pericolose per ferrovia RID e Accordo europeo relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose per vie navigabili interne ADN). Entro il 1° luglio 2009, i Governi dovranno pertanto unificare le norme dei trasporti nelle diverse modalità. Evidenzia che, con l'obiettivo di instaurare un regime comune che contempli tutti gli aspetti del trasporto interno di merci pericolose, è stato ritenuto opportuno sostituire le direttive 94/55/CE e 96/49/CE con un'unica direttiva che comprenda anche le disposizioni applicabili al trasporto mediante vie navigabili interne.

Per quanto concerne la Relazione sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, sottolinea come quella oggi sottoposta all'esame del Parlamento si riferisca all'anno 2007. Rileva che essa risulta per molti aspetti superata dai successivi sviluppi della politica comunitaria, e ciò anche con riferimento ai settori di interesse della IX Commissione. Ritiene pertanto di non soffermarsi sull'illustrazione di tale documento, in attesa di poter esaminare, appena verrà trasmessa, la relazione sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea per l'anno 2008.

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

La seduta termina alle 15.45.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.45 alle 15.50.