

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

##### ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2014/53/UE concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato di apparecchiature radio e che abroga la direttiva 1999/5/CE. Atto n. 294 ( <i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i> ) .....	185
--	-----

##### SEDE REFERENTE:

Modifiche all'articolo 23 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, e altre disposizioni per la promozione dell'uso condiviso di veicoli privati. C. 2436 Dell'Orco ed altri ( <i>Seguito dell'esame e rinvio</i> ) .....	189
--	-----

##### RISOLUZIONI:

7-00517 De Lorenzis: Valutazione economico-finanziaria del progetto relativo alla galleria di base del Brennero ( <i>Seguito della discussione e rinvio</i> ) .....	189
7-00969 Bruno Franco: Misure per il rilancio e la valorizzazione dell'aeroporto di Taranto-Grottaglie ( <i>Discussione e rinvio</i> ) .....	191

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	194
---	-----

##### INTERROGAZIONI:

5-05414 Segoni: Pianificazione, finanziamento e realizzazione della metropolitana di superficie di collegamento fra l'aeroporto Galilei e la stazione ferroviaria centrale di Pisa ..	194
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i> .....	196
5-07555 De Rosa: Introduzione di un sistema di verifica delle emissioni generate dai veicoli a motore in condizioni reali .....	194
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i> .....	198
AVVERTENZA .....	195

##### ATTI DEL GOVERNO

*Giovedì 12 maggio 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene la sottosegretaria di Stato per le infrastrutture e i trasporti Simona Vicari.*

**La seduta comincia alle 14.30.**

**Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2014/53/UE concernente l'armonizza-**

**zione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato di apparecchiature radio e che abroga la direttiva 1999/5/CE. Atto n. 294.**

*(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto legislativo 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.

Pierdomenico MARTINO (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare, ai fini dell'espressione del prescritto parere parlamentare, lo schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/53/UE per la messa a disposizione sul mercato di apparecchiature radio e che abroga la direttiva 1999/5/CE. Osserva che lo schema di decreto legislativo dà attuazione alla citata direttiva ai sensi di quanto previsto dalla norma di delega contenuta all'articolo 1, comma 3 della legge n. 114 del 2015 (legge di delegazione europea 2014) che include la direttiva stessa in allegato B. La direttiva 2014/53/UE, pubblicata sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea il 22 maggio 2014, deve essere recepita entro il 12 giugno 2016 (articolo 49). Gli Stati membri sono tenuti ad applicare le disposizioni in essa contenute a decorrere dal 13 giugno 2016. L'articolo 48 consente peraltro, in via transitoria e fino al 13 giugno 2017, l'immissione sul mercato o la messa in servizio delle apparecchiature radio conformi alla vecchia legislazione, applicabile quindi fino al 13 giugno 2016.

La direttiva 2014/53/UE (cosiddetta direttiva « R.E.D. » – Radio Equipment Directive) abroga la precedente direttiva 1999/5/CE (cosiddetta Direttiva « R&TTE »: Direttiva sulle Apparecchiature Radio e Terminali di Telecomunicazione, che riguardava le sole apparecchiature terminali a linea fissa) e fa parte di un pacchetto di provvedimenti adottati a livello europeo per l'adeguamento della legislazione dei prodotti elettrotecnologici al nuovo quadro normativo generale comune in materia di certificazione di conformità e commercializzazione dei prodotti, costituito principalmente dal Regolamento (CE) n. 765/2008 e dalla Decisione n. 768/2008/UE. La *ratio* dichiarata è quella di aumentare la sicurezza di tali prodotti, soggetti ad una forte concorrenza internazionale e quindi

passibili di trarre beneficio dalla semplificazione legislativa e dalla garanzia di condizioni di concorrenza eque mediante un'efficace vigilanza del mercato, soprattutto in relazione alle merci provenienti da Paesi terzi.

Passando ad una breve analisi del contenuto dello schema di decreto in esame, rileva che lesso si compone di 52 articoli e di 7 Allegati e all'articolo 50 abroga, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente nuovo decreto, il precedente decreto legislativo 9 maggio 2001, n. 269 (ad eccezione dell'articolo 4, commi 2 e 3) che regola attualmente la materia, riscrivendo quindi integralmente le previgenti norme.

Con riferimento all'ambito di applicazione (articolo 1), lo schema di decreto disciplina le apparecchiature radio che trasmettono, emettono o ricevono intenzionalmente onde radio al fine di radiocomunicazione o radiodeterminazione, che quindi usano lo spettro radio e devono rispondere ai criteri definiti dalla direttiva al fine di assicurare un uso efficiente dello spettro ed evitare le interferenze dannose. A differenza di quanto previsto dalla precedente direttiva 1999/5/CE, rientrano quindi nel campo di applicazione della direttiva non solo le tradizionali radio audio riceventi, ma anche gli apparecchi TV solo riceventi, i telefoni cellulari, i *modem wi-fi*, le apparecchiature *bluetooth*, i telecomandi per l'apertura di cancelli e porte, etc. Sono invece escluse dal campo di applicazione le apparecchiature radio usate esclusivamente per la pubblica sicurezza, la difesa e nelle attività dello Stato in materia di diritto penale, le radio utilizzate dai radioamatori e i relativi *kit*, salvo che non siano immessi sul mercato; l'equipaggiamento marittimo disciplinato dalle relative direttive, i prodotti per aerei e i *kit* di valutazione su misura per professionisti usati in strutture di ricerca nonché le apparecchiature che non usano lo spettro radio come i terminali di telecomunicazione a linea fissa, quali telefoni, *fax*, *modem*, a meno che non abbiano una componente radio.

Lo schema di decreto dopo le definizioni (articolo 2) tratta i requisiti essenziali delle apparecchiature radio (articolo 3) tra cui ricordo, in particolare, la protezione della salute e della sicurezza di persone e animali e un adeguato livello di compatibilità elettromagnetica. Rammento, inoltre, l'obbligo per le apparecchiature radio di interagire con gli accessori, in particolare con caricabatterie standardizzati e con altre apparecchiature radio via rete, nonché di poter essere collegate a interfacce del corrispondente tipo in tutta l'Unione. Riguardo a questi ultimi è necessario che la Commissione si esprima specificando a quali categorie o classi di apparecchiature radio si applicano tali requisiti. Si prevede quindi l'obbligo dei fabbricanti di fornire informazioni sulla conformità delle combinazioni di apparecchiature radio e *software* (articolo 4) che sostanzialmente non devono compromettere i requisiti degli apparecchi e, pertanto, anche per la combinazione di queste apparecchiature, è chiesto al fabbricante di garantirne la conformità. È stabilito l'obbligo dei fabbricanti, dal 12 giugno 2018, di registrare, in un apposito sistema centrale, le apparecchiature radio che abbiano un basso livello di conformità ai requisiti essenziali (articolo 5). Si prevede poi l'obbligo degli Stati membri di mettere a disposizione sul mercato, nonché di mettere in servizio ed in uso solo le apparecchiature radio conformi (articoli 6 e 7) che devono, comunque, essere correttamente installate, utilizzate per gli scopi previsti e sottoposte a regolare manutenzione. Si stabilisce poi il principio della libera circolazione delle apparecchiature radio conformi (articolo 9).

Gli articoli da 10 a 15 (Capo II) disciplinano gli obblighi degli operatori economici, in particolare dei fabbricanti, dei rappresentanti autorizzati (articolo 11), degli importatori (articolo 12), dei distributori (articoli 13 e 14), nonché in materia di identificazione degli operatori economici (articolo 15). Tutti gli operatori economici che intervengono nella catena di fornitura e distribuzione devono infatti adottare, secondo una ripartizione chiara

e proporzionata degli obblighi corrispondenti, le misure necessarie per garantire la messa a disposizione sul mercato solo di prodotti conformi alla direttiva. In particolare, il fabbricante (articolo 10), possedendo le conoscenze dettagliate relative al processo di progettazione e produzione, si trova nella posizione migliore per eseguire la procedura di valutazione della conformità delle apparecchiature radio secondo i requisiti essenziali stabiliti nell'articolo 3, che rimane, quindi, suo obbligo esclusivo. È necessario inoltre garantire che i prodotti provenienti da Paesi terzi che entrano nel mercato dell'Unione siano conformi alle prescrizioni stabilite dalla direttiva e in particolare che i fabbricanti abbiano effettuato adeguate procedure di valutazione della conformità in merito. Il fabbricante può nominare un rappresentante autorizzato (articolo 11). È previsto che gli importatori (articolo 12) si assicurino di immettere sul mercato strumenti conformi alle prescrizioni stabilite dalla direttiva, che siano state effettuate le procedure di valutazione della conformità e che la marcatura CE e la documentazione elaborata dai fabbricanti siano a disposizione delle autorità nazionali competenti a fini di controllo. Si prevede inoltre (comma 4 dell'articolo 12) che gli importatori garantiscano che l'apparecchiatura radio sia accompagnata, per quanto riguarda le istruzioni e le informazioni sulla sicurezza, da documenti in lingua italiana. La documentazione tecnica può essere redatta sia in lingua italiana che in lingua inglese. I distributori (articolo 13) devono agire con la dovuta diligenza, verificando che le apparecchiature rechino il marchio CE e la documentazione necessaria nonché le istruzioni e le informazioni sulla sicurezza in lingua italiana. Gli importatori o distributori che immettano sul mercato apparecchiature con il proprio nome o marchio commerciale oppure le modifichino in modo tale da incidere sulla conformità alla direttiva sono considerati fabbricanti e ne assumono pertanto i relativi obblighi (articolo 14). Gli operatori economici, vista la loro vicinanza al mercato, vengono quindi coinvolti nei compiti

di vigilanza del mercato svolti dalle autorità nazionali competenti e devono essere pronti a parteciparvi attivamente: i distributori fornendo a tali autorità tutte le informazioni necessarie sui prodotti (articolo 13, comma 5) e la documentazione e tutti gli operatori economici indicando per 10 anni gli operatori a cui abbiano fornito o da cui abbiano ricevuto un'apparecchiatura radio (articolo 15).

Il Capo III (articoli da 16 a 21) disciplina le procedure per la conformità delle apparecchiature radio. Si presumono conformi (articolo 16) le apparecchiature conformi alle norme armonizzate. Per quanto riguarda invece le procedure di valutazione della conformità (articolo 17) rispetto ai requisiti essenziali, queste possono essere dimostrate, a scelta del fabbricante, con tre procedure alternative (controllo interno della produzione, esame UE del tipo e controllo interno, oppure garanzia di qualità totale) descritte nel dettaglio negli Allegati II, III e IV. È disciplinata quindi la marcatura di conformità CE, che deve essere soggetta ai principi generali previsti all'articolo 30 del Regolamento (CE) 765/2008 e deve essere apposta in modo visibile, leggibile e indelebile sull'apparecchiatura radio o sulla relativa targhetta, salvo che la natura dell'apparecchiatura non lo consenta e comunque in modo visibile e leggibile sull'imballaggio. La documentazione tecnica (articolo 21), come previsto dalla direttiva, contiene tutti i dati necessari o i dettagli relativi agli strumenti utilizzati dal fabbricante per garantire la conformità delle apparecchiature radio ai requisiti essenziali di cui all'articolo 3 e deve includere alcuni elementi essenziali, indicati nell'allegato V, nonché essere continuamente aggiornata.

Gli articoli da 22 a 38 (capo IV) disciplinano le procedure di notifica degli organismi di valutazione di conformità alla Commissione e agli altri Stati membri, in linea con quanto disposto dalla direttiva. In particolare, l'articolo 22 prevede che il Ministero dello sviluppo economico autorizzi e notifici gli organismi autorizzati ad eseguire, in qualità di terzi, i compiti di

valutazione della conformità. L'obbligo di designare un'autorità di notifica responsabile dell'istituzione e dell'esecuzione delle procedure necessarie per la valutazione e la notifica degli organismi di valutazione della conformità e il controllo degli organismi notificati, previsto dall'articolo 23 della direttiva, viene assolto dall'articolo 23 dello schema di decreto che designa il Ministero dello sviluppo economico quale responsabile. Si prevede poi il ricorso ad un organismo nazionale di accreditamento, che effettui la valutazione e il controllo degli organismi notificati (in Italia si tratta di Accredia). Il Ministero dello sviluppo economico (articolo 25) informa la Commissione UE delle procedure per la valutazione e la notifica degli organismi di valutazione della conformità e per il controllo degli organismi notificati.

Il Capo V (articoli da 39 a 43), disciplina innanzitutto la sorveglianza del mercato e il controllo delle apparecchiature radio (articolo 39) da parte del Ministero dello sviluppo economico, rinviando alle procedure del Regolamento (CE) n. 765/2008. Le funzioni di controllo alle frontiere esterne sono invece rimesse all'Agenzia delle dogane. Si definisce quindi una procedura a livello nazionale per le apparecchiature che presentino rischi per la salute o per l'incolumità pubblica (articolo 40), nonché una procedura di salvaguardia esperibile da parte dell'Unione (articolo 41), in particolare dalla Commissione europea, nel caso ritenga non giustificate le misure provvisorie adottate dal Ministero: in questo caso la Commissione decide con propri atti di esecuzione a cui il Ministero è tenuto ad adeguarsi. L'articolo 42 definisce invece le procedure per gli apparecchi che seppur conformi, si ritiene che presentino rischi per la salute, la sicurezza delle persone o per altri aspetti di pubblico interesse, nonché le procedure nazionali per gli apparecchi non conformi (articolo 43) individuando le tipologie di violazioni, sia formali che relative ai requisiti essenziali.

Nel Capo VI (articoli 44 e 45) si prevede la costituzione di una Commissione consultiva ministeriale con il compito di for-

nire pareri sull'applicazione delle disposizioni del decreto e la partecipazione del Ministero dello sviluppo economico, con propri rappresentanti, alle attività del Comitato di valutazione della conformità e per la sorveglianza del mercato delle telecomunicazioni, che assiste la Commissione UE ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

L'articolo 46 definisce le sanzioni, che in base all'articolo 46 della direttiva devono essere effettive, proporzionate e dissuasive e possono anche includere sanzioni penali in caso di violazioni gravi.

Il Capo VIII (articoli da 47 a 52) infine reca le disposizioni transitorie, relative alle apparecchiature conformi alla normativa vigente prima del 13 giugno 2016. Considerato che la direttiva 2014/53/UE è stata pressoché testualmente recepita dallo schema di decreto legislativo in esame, anticipo la proposta di parere favorevole sullo schema medesimo.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14.45.**

#### SEDE REFERENTE

*Giovedì 12 maggio 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene la sottosegretaria di Stato per le infrastrutture e i trasporti Simona Vicari.*

**La seduta comincia alle 14.45.**

**Modifiche all'articolo 23 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, e altre disposizioni per la promozione dell'uso condiviso di veicoli privati. C. 2436 Dell'Orco ed altri.**

*(Seguito dell'esame e rinvio).*

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 10 marzo 2016.

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.

Diego DE LORENZIS (M5S) riguardo alla costituzione di un comitato ristretto, di cui si era discusso in sede di Ufficio di presidenza, fa presente che il proprio Gruppo, anche dopo un confronto con il relatore, non ne ravvede l'opportunità, ritenendo invece preferibile che la Commissione prosegua con l'esame in sede referente.

Michele Pompeo META, *presidente*, pur non avendo difficoltà ad accogliere la richiesta del Gruppo MoVimento 5 Stelle, ritiene opportuno acquisire sul punto anche l'avviso del relatore. Rinvia pertanto il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14.50.**

#### RISOLUZIONI

*Giovedì 12 maggio 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene la sottosegretaria di Stato per le infrastrutture e i trasporti Simona Vicari.*

**La seduta comincia alle 14.50.**

**7-00517 De Lorenzis: Valutazione economico-finanziaria del progetto relativo alla galleria di base del Brennero.**

*(Seguito della discussione e rinvio).*

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione in oggetto, rinviata nella seduta del 15 marzo scorso.

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.

La sottosegretaria Simona VICARI esprime parere contrario sugli impegni contenuti nel dispositivo della risoluzione, sulla base di alcune valutazioni tecniche. In primo luogo fa presente che l'analisi costi-benefici predisposta nel 2004 da BBT SE, commissionata alla Società di consulenza Ernst&Young, ed aggiornata al luglio 2007, ha consentito l'approvazione del progetto definitivo nel 2009, con delibera CIPE n.71/2009. Evidenzia che, come previsto dai regolamenti dell'Unione Europea, ciascuna domanda di contributo Europeo (Programmi Quadro TEN-T 2007-2013 e CEF 2014-2020) necessita di una scheda dell'analisi costi-benefici. Sottolinea che la Commissione europea ha ritenuto che l'analisi costi-benefici, aggiornata al 2007, fosse adeguata. Le domande di contributo a favore del progetto hanno sempre ottenuto la percentuale massima di cofinanziamento Europeo, confermato anche in occasione dell'ultimo bando. Rispetto a quanto riportato nelle premesse della risoluzione, fa presente che recentemente, a luglio 2015, la Commissione Europea ha ufficializzato gli esiti del bando volto all'assegnazione dei co-finanziamenti Europei nel settore dei trasporti nell'ambito del nuovo programma quadro 2016-2019 « Connecting Europe Facility » (CEF). Come risulta dai Grant Agreement n. INEA/CEF/TRAN/M2014/1032324 e n. INEA/CEF/TRAN/M2014/1032363, per la Galleria di base del Brennero di competenza italiana, per le attività tra il 2016 e il 2019, sono stati attribuiti cofinanziamenti europei pari a 590,745 milioni di euro. Pertanto, anche sulla base della programmazione effettuata e sull'analisi costi-benefici presentata, il progetto ha ottenuto la percentuale massima di cofinanziamento Europeo, pari al 40 per cento per i lavori ed al 50 per cento per gli studi.

In definitiva, tenuto conto del fatto che l'opera, è riportata come prioritaria nei principali strumenti di programmazione nazionali e comunitari, è oggetto di accordi internazionali, è in corso di esecuzione per lotti costruttivi, con un cronoprogramma sostanzialmente ad oggi rispettato, è finanziata per i lotti 1, 2, 3 e

4 (delibera CIPE del 1 maggio 2016), è cofinanziata dall'Europa per il massimo livello di contribuzione possibile ed è costituita, sostanzialmente, da un unico tunnel di oltre 56 km e non si ravvedono possibili alternative progettuali confrontabili in termini di efficacia, ritiene che l'analisi costi benefici sia stata esaminata a tempo debito, in occasione dell'approvazione del progetto definitivo e che, con l'opera in corso di realizzazione nel rispetto del cronoprogramma, un aggiornamento della stessa possa ritenersi superfluo.

In merito alla richiesta del Piano economico – finanziario, precisa che la legge 24 dicembre 2003, n. 350 (finanziaria 2004), all'articolo 4, comma 134 e seguenti, dispone che « Per le infrastrutture di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, ad eccezione di quelle incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, che presentano un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione dell'opera stessa, la richiesta di assegnazione di risorse al CIPE deve essere accompagnata da una analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario che indichi le risorse utilizzabili per la realizzazione e i proventi derivanti dall'opera. » Ciò premesso, la Delibera CIPE 71/2009 (approvazione progetto Definitivo), nei « visto » cita, tra l'altro, la citata legge 350 del 2003 ed in particolare l'articolo 4, comma 134 e seguenti e « prende atto » che « lo schema di piano economico-finanziario evidenzia l'assenza di un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione a motivo della scarsa significatività dei ricavi ». Pertanto, non ravvede specifiche responsabilità nella mancata predisposizione del documento.

In merito all'opportunità di redazione dello stesso, considerate le finalità e l'attuale fase di realizzazione dell'opera, richiama le considerazioni riportate in precedenza.

In merito alla richiesta di analisi costi benefici per i lotti delle linee di accesso Sud alla galleria di base del Brennero

precisa che la linea ferroviaria di accesso a sud al tunnel di base del Brennero è ubicata interamente in territorio italiano. Il progetto d'investimento per il quadruplicamento della linea Fortezza – Verona è pianificato per essere realizzato per fasi successive. Sono stati individuati quattro lotti principali: lotto 1: tratta Fortezza – Ponte Gardena; lotto 2: circonvallazione di Bolzano; lotto 3: circonvallazione di Trento; lotto 4: ingresso a Verona da nord e tre lotti di completamento. La società RFI ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il progetto preliminare dei lotti 1, 2 e 4 nel giugno 2003 e quello del lotto 3 nell'aprile 2009. In considerazione della disponibilità di finanziamenti, il CIPE ha approvato con delibera del 18/11/2010 n. 82 (G.U n. 62/2011) il progetto preliminare del solo lotto 1 «Fortezza – Ponte Gardena». Per lo stesso lotto è in fase di approvazione il progetto definitivo.

Fa presente che, con delibera n. 6 del 18/2/2013, il CIPE ha approvato, inoltre, il progetto definitivo di un «sub lotto funzionale del lotto 1», del costo di 43,6 M euro al netto di IVA, in corso di realizzazione.

Segnala, infine, che l'opera ha un particolare rilievo sia sotto il profilo del potenziamento della rete infrastrutturale del Paese e si inserisce in un sistema complessivo del trasporto merci su ferrovia dall'Italia oltre le Alpi e viceversa un corridoio transalpino che ha una particolare valenza economica.

Ricorda altresì che il 1° maggio scorso, nella riunione del CIPE sono state approvate diverse delibere relative ad infrastrutture, tra cui l'avvio della realizzazione del quarto lotto costruttivo della galleria di base del Brennero, del valore complessivo di 1,25 miliardi di euro, assegnando a RFI per l'intervento circa 1 miliardo di euro, comprensivo delle risorse provenienti da finanziamenti dell'Unione europea.

Diego DE LORENZIS (M5S), in considerazione dei numerosi elementi forniti per motivare le valutazioni del Governo, di cui ritiene necessario un adeguato appro-

fondimento e una puntuale verifica, segnala l'opportunità di rinviare la discussione della risoluzione.

Michele Pompeo META, *presidente*, alla luce dell'intervento del deputato De Lorenzis, rinvia il seguito della discussione ad una successiva seduta.

**7-00969 Bruno Franco: Misure per il rilancio e la valorizzazione dell'aeroporto di Taranto-Grottaglie.**

*(Discussione e rinvio).*

La Commissione inizia la discussione della risoluzione in oggetto.

Vincenza LABRIOLA (Misto) fa presente che con l'atto di indirizzo in discussione intende chiedere un impegno forte da parte dell'esecutivo a favore dell'aeroporto Arlotta di Grottaglie. Rispetto alle premesse contenute nella risoluzione, intende portare a conoscenza dei commissari e del Governo alcuni elementi di novità, anche alla luce dell'incontro avvenuto lo scorso 2 maggio, organizzato da alcune associazioni del territorio, al quale hanno partecipato il presidente della regione Puglia, Michele Emiliano, alcune autorità politiche del territorio, nonché imprenditori e liberi cittadini. Fa presente che in quell'incontro il presidente Emiliano si è detto disponibile a finanziare per un breve periodo, uno o due anni al massimo, vettori interessati a volare sullo scalo di Grottaglie, precisando tuttavia di non poter destinare risorse ad un aeroporto privo di una adeguata domanda. In quella occasione il presidente della regione ha chiesto pertanto un aiuto ai partecipanti per poter scrivere un bando che sfidasse il mercato e riuscisse a convincere i vettori ad operare sullo scalo di Grottaglie. In ragione della apertura operata dal presidente Emiliano e non ritenendo corretto affidare alle associazioni la responsabilità di trovare modalità attraverso le quali coinvolgere le compagnie aeree, chiede al Governo di esprimere le proprie intenzioni al riguardo, per non perdere

una preziosa occasione di sviluppo per il territorio. Ricorda che in passato molte compagnie aeree si sono mostrate interessate all'apertura dell'aeroporto di Taranto, che offrirebbe un adeguato servizio di trasporto ad un vasto bacino di utenza, quale quello dell'arco jonico, che abbraccia Puglia, Basilicata Calabria. Osserva che la comunità jonica è ad oggi penalizzata dagli ingenti costi per trasferimenti, dal momento che Taranto dista 73 km dal porto di Brindisi e 110 da quello di Bari. Sottolinea che il rafforzamento dell'aeroporto di Taranto non si pone in contrapposizione con un efficiente utilizzo degli scali di Brindisi e di Bari e che si pone invece nell'ottica di un pieno diritto alla mobilità di tutti i cittadini della regione. Osserva peraltro che tale scalo è aperto e pienamente funzionante e costa allo Stato italiano circa 10 milioni di euro l'anno, risorse pubbliche versate dai cittadini che non possono usufruire, all'interno dello scalo, di alcun servizio. Fa presente che la provincia di Taranto è in una posizione di totale isolamento rispetto ad un qualunque mezzo di trasporto che consenta collegamenti rapidi e comodi, sia su ferro, sia su gomma sia via mare o via aerea. Ritiene inoltre inefficiente il mancato utilizzo per i voli passeggeri di linea di una pista lunga più di 3 km, che è l'unica nel Meridione in grado di ospitare gli aerei intercontinentali da 850 passeggeri in totale sicurezza. Rileva che l'apertura ai voli civili dello scalo Arlotta garantirebbe, secondo quanto stimato da alcune associazioni, un sensibile incremento occupazionale, sia per i posti di lavoro interno dell'aeroporto sia per gli occupati. Ricorda che l'Italia nel 2015 è stata la quinta destinazione turistica mondiale con oltre 53 milioni di arrivi e che nel medesimo periodo gli aeroporti di Bari e Brindisi hanno totalizzato complessivamente un incremento del 6,5 per cento rispetto al 2014, incremento destinato a raddoppiarsi, secondo le stime nel giro di pochi anni. Osserva che, se si dovesse decidere di non provvedere all'apertura dello scalo tarantino ai voli civili, Taranto continuerebbe a rimanere al di fuori dei flussi turistici che coinvolgono

la regione Puglia e le regioni limitrofe, né potrebbe contribuire all'incremento dell'economia legata al turismo in vista dell'evento Matera Capitale europea della cultura 2019. Evidenzia che Taranto continua a soffrire le scelte di una politica miope che ha puntato esclusivamente sulla salvaguardia del polo siderurgico Ilva, a costo del sacrificio di molte vite umane, e sottolinea la necessità di un rilancio culturale che a suo giudizio passa anche attraverso il potenziamento delle infrastrutture e in particolare di quella aeroportuale. Giudica necessario quindi che si attui una strategia che parta dalla valorizzazione della cultura, dell'arte, dalla riqualificazione del territorio e dalla riconversione, potenziamento e valorizzazione delle strutture in esso presenti e auspica pertanto un impegno del governo in tale direzione.

La sottosegretaria Simona VICARI esprime parere favorevole sul primo impegno contenuto nel dispositivo della risoluzione, a condizione che venga riformulato nei termini seguenti: « a valutare, in accordo con la Regione, eventuali iniziative volte a valorizzare l'aeroporto Arlotta di Grottaglie, in particolare in vista dell'evento Matera Capitale europea della cultura 2019 ».

Quanto al secondo impegno contenuto nel dispositivo, esprime parere favorevole a condizione che venga riformulato come segue: « a proseguire nelle iniziative già avviate, al fine di rilanciare la città e la provincia di Taranto attraverso il potenziamento delle infrastrutture connesse ai trasporti, che darebbero ossigeno ad una terra devastata da atavici problemi legati all'economia, disoccupazione, microcriminalità, immigrazione, inquinamento ed emergenza sanitaria ».

Diego DE LORENZIS (M5S) dichiara di ritenere incomprensibile il parere formulato dal rappresentante del Governo. Segnala infatti che nelle premesse della proposta di risoluzione sono presenti errori e imprecisioni. In particolare osserva che non può ritenersi condivisibile la presentazione di Taranto come centro isolato

sotto il profilo infrastrutturale. Reputa altresì che iniziative volte a rilanciare l'aeroporto non possano non tener conto della collocazione e delle distanze rispetto agli altri aeroporti della regione. Osserva che non si può ritenere congruo neppure il riferimento a Matera Capitale europea della cultura 2019, dal momento che l'accessibilità a Matera mediante collegamenti aerei è garantita da un aeroporto che si trova a meno di un'ora di distanza. Per quanto concerne il complesso degli aeroporti pugliesi, giudica discutibile, anche sotto il profilo della trasparenza, la gestione di Aeroporti di Puglia, società concessionaria dei quattro aeroporti della regione. Segnala in proposito l'esigenza che la società di gestione presenti un bilancio riferito a ciascun scalo, piuttosto che un unico bilancio con i dati di gestione cumulati. Evidenzia che, se è vero che la pista dell'aeroporto di Taranto-Grottaglie si caratterizza per la sua lunghezza, ciò non giustifica affermazioni come quella per cui vi potrebbero atterrare aerei da 850 posti, dal momento che aerei di tali dimensioni non raggiungono neppure aeroporti che già attualmente hanno un traffico di passeggeri di dimensioni rilevanti. In conclusione preannuncia l'intenzione del proprio Gruppo di presentare una risoluzione che, senza assumere atteggiamenti campanilistici, proponga soluzioni alternative, anche attraverso una specializzazione dei singoli aeroporti della regione, che ne assicuri la sostenibilità economica e finanziaria. In quest'ottica potrebbe anche essere considerata l'ipotesi di scorporare dalla concessione affidata ad Aeroporti di Puglia uno o più aeroporti della regione, in modo da verificare se possano avere prospettive diverse da quelle attuali.

Mirella LIUZZI (M5S), associandosi alle considerazioni del collega De Lorenzis, sottolinea che la città di Matera dispone, a distanze relativamente brevi, di ben tre aeroporti, ma non ha collegamenti ferroviari né autostradali. Da questo punto di vista giudica particolarmente grave che il Patto per la Basilicata di recente firmato

dal Presidente del Consiglio e dal Presidente della Regione non preveda risorse per un adeguato potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, anche in considerazione del fatto che non possono ritenersi destinate a tale finalità le risorse assegnate alle Ferrovie appulo lucane. Ritiene pertanto da censurare la prospettiva, che la riformulazione proposta dal rappresentante del Governo sembra accogliere, di destinare finanziamenti a infrastrutture di trasporto prive di utilità, quando non sono finanziate quelle assolutamente necessarie. Osserva infine che il riconoscimento di Matera come capitale europea della cultura 2019 e le iniziative che devono essere poste in essere per affrontare adeguatamente tale impegno sono temi che non possono essere richiamati in modo strumentale e superficiale.

Vincenza LABRIOLA (Misto), dopo aver dichiarato in via preliminare di accogliere la riformulazione del dispositivo proposta dal rappresentante del Governo, manifesta il proprio sconcerto per i due interventi che sono stati svolti e, in particolare, per le argomentazioni adottate dal deputato De Lorenzis. Sottolinea che tali argomentazioni risultano in contrasto con quanto affermato da esponenti del MoVimento 5 Stelle a livello territoriale. Osserva altresì che, mentre, quando si parla di ILVA, tutti dichiarano che Taranto è una città da difendere, quando invece si fanno precise proposte per sviluppare la dotazione di infrastrutture e le possibilità di crescita di quella stessa città, allora l'importanza di Taranto sembra non essere più riconosciuta. Ribadisce pertanto che, come richiesto dalla proposta di risoluzione in discussione, sono senz'altro da promuovere tutte le iniziative che possano portare ad attivare voli passeggeri nell'aeroporto di Taranto-Grottaglie, come peraltro è stato più volte proposto da diverse compagnie aeree. Sottolinea in proposito che l'aeroporto è attualmente funzionante e ha costi di gestione consistenti, senza peraltro che i Tarantini possano utilizzarlo. Ritiene pertanto significativo che, come è emerso dall'intervento del rappresentante del Go-

verno, vi sia una volontà condivisa a livello centrale e regionale per rilanciare l'aeroporto di Taranto-Grottaglie e auspica che sia attivato un tavolo tecnico di confronto che possa individuare le iniziative più opportune ed efficaci rispetto a tale obiettivo.

Michele Pompeo META, *presidente*, in considerazione dell'andamento della discussione, ritiene opportuno rinviarne la prosecuzione ad altra seduta. Osserva che nel frattempo la Commissione può, ove lo si consideri utile, acquisire le valutazioni della Regione Puglia sul tema. In generale rileva peraltro che l'istruttoria in merito ad atti di sindacato ispettivo dovrebbe comunque tener conto del merito delle questioni e, proprio per questo, dei vincoli che derivano da atti predisposti e adottati in via definitiva dal Governo stesso, come nel caso specifico il Piano nazionale degli aeroporti, piuttosto che limitarsi, in modo formale e burocratico, a proposte di riformulazione mediante espressioni che vengono costantemente utilizzate per attenuare la portata degli impegni. Rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

**La seduta termina alle 15.20.**

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

*Giovedì 12 maggio 2016.*

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.20 alle 15.30.

**INTERROGAZIONI**

*Giovedì 12 maggio 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene la sottosegretaria di Stato per le infrastrutture e i trasporti Simona Vicari.*

**La seduta comincia alle 15.30.**

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.

**5-05414 Segoni: Pianificazione, finanziamento e realizzazione della metropolitana di superficie di collegamento fra l'aeroporto Galilei e la stazione ferroviaria centrale di Pisa.**

La sottosegretaria Simona VICARI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Samuele SEGONI (Misto-AL-P), replicando, ringrazia la rappresentante del Governo per i puntuali dati forniti nella risposta, che si riserva di approfondire. Ribadisce che si tratta di un'opera finanziata attraverso risorse pubbliche, la cui lunghezza complessiva è di 1780 metri e che costa un terzo circa di tutto il trasporto pubblico locale toscano. Ritiene quindi in via generale preferibile efficientare i sistemi di trasporto già esistenti piuttosto che destinare ingenti risorse a nuove sperimentazioni la cui utilità e il cui ritorno economico sono incerti.

**5-07555 De Rosa: Introduzione di un sistema di verifica delle emissioni generate dai veicoli a motore in condizioni reali.**

La sottosegretaria Simona VICARI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Massimo Felice DE ROSA (M5S), replicando, osserva che la normativa europea e italiana hanno fissato limiti di inquinamento assai ampi. Fa presente che l'applicazione di dispositivi antinquinanti, potrebbe, peraltro con costi assai ridotti, far abbassare di molto il livello di inquinamento dell'aria mentre la scelta politica, è stata quella di consentire alle case automobilistiche di continuare a vendere veicoli inquinanti non tutelando l'interesse dei cittadini.

**La seduta termina alle 15.50.**

**AVVERTENZA**

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

*INTERROGAZIONI*

5-07942 Marco Di Stefano: Ammodernamento, messa in sicurezza e affidamento del

*servizio di trasporto nelle tratte ferroviarie Roma-Lido e Roma-Viterbo.*

5-08179 Marco di Stefano: Ammodernamento e potenziamento della ferrovia Roma-Lido e ipotesi di acquisizione da parte di RFI delle ferrovie concesse ai fini di una loro valorizzazione.

5-08187 Pagani: Applicazione da parte della compagnia aerea Alitalia di una tariffa per il trasporto in cabina di macchinari salvavita.

## ALLEGATO 1

**5-05414 Segoni: Pianificazione, finanziamento e realizzazione della metropolitana di superficie di collegamento fra l'aeroporto Galilei e la stazione ferroviaria centrale di Pisa.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In premessa occorre evidenziare che Rete Ferroviaria Italiana ha fatto presente che per il progetto *People Mover* di Pisa le società del Gruppo FS (RFI e Sistemi Urbani) hanno solo ceduto delle aree e che trattasi di iniziativa imprenditoriale privata.

Inoltre, la Direzione generale per il trasporto pubblico locale del MIT ha informato che le scelte relative alla programmazione e alla individuazione dei sistemi di trasporto in relazione a tale progetto risultano in carico agli enti locali non essendo il *People Mover* beneficiario di contributi statali e, di non essere, pertanto, in possesso di informazioni che consentono di fare valutazioni di natura economica e trasportistica.

Sono quindi stati chiesti elementi informativi al Dipartimento per gli affari regionali, le autonomie e lo sport della Presidenza del Consiglio dei Ministri che ha provveduto a trasmettere quanto pervenuto dagli uffici della Regione Toscana.

In particolare, il Presidente della Regione ha comunicato quanto segue.

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo collegamento tra la stazione ferroviaria di Pisa e l'Aeroporto Galileo Galilei attraverso l'impiego di una tecnologia innovativa (*People Mover*), nonché la realizzazione di due parcheggi scambiatori, posti ad una fermata intermedia tra stazione e aeroporto, e della relativa viabilità di connessione. Il progetto comporta un notevole potenziamento del collegamento e un sostanziale miglioramento dell'accessibilità cittadina attraverso la mo-

difica del sistema di mobilità locale, nonché una riduzione dei flussi veicolari verso il centro urbano. Il sistema automatico del *People Mover* sostituisce la linea ferroviaria di collegamento tra stazione e aeroporto: il servizio ferroviario non è più attivo ed è, per tutta la fase di cantiere, sostituito da un servizio bus.

In merito al costo complessivo dell'opera non risulta ci sia stato, in passato, alcun aumento. In riferimento, infatti, a quanto indicato nel progetto presentato dal Comune di Pisa all'Unione Europea, il costo totale è pari a 69 ml di euro oltre 9,8 ml di iva. La Commissione Europea ha approvato il *People Mover* come Grande Progetto con decisione CE 3778/2013 per un finanziamento massimo complessivo pari a euro 21,139.041,00 (di cui quota UE euro 7.037.187,00 e quota Stato euro 14.101.854,00). Trattandosi di concessione di progettazione, realizzazione e gestione, la quota rimanente è a carico del soggetto privato concessionario. Recentemente è stato approvato un nuovo Piano Economico Finanziario che prevede un lieve aumento del costo complessivo del progetto pari a circa 72,6 milioni di euro oltre iva, incremento dovuto a maggiori oneri di progettazione e costruzione per prescrizioni imposte dagli enti competenti in sede di Conferenza di Servizi. Tale incremento non comporterà un aumento del contributo da parte dello Stato.

In merito alle spese di gestione, gli stessi uffici della Regione fanno presente che il servizio ferroviario faceva parte del Contratto di Servizio tra Regione Toscana

e Trenitalia nell'ambito del trasporto pubblico su ferro con un corrispettivo pari a circa 900.000,00 euro/anno. Attualmente la Regione Toscana eroga ed erogherà al Comune di Pisa, titolare del TPL:

per il servizio sostitutivo nella fase di cantiere, risorse pari a euro 375.000,00/anno;

per il servizio definitivo, per i 32 anni di concessione, euro 819.682,00/anno.

Il progetto *People Mover*, opera di interesse strategico negli atti di programma-

zione regionale, è stato oggetto di sottoscrizione di Accordo di Programma tra Regione Toscana, Provincia di Pisa, Comune di Pisa, Rete Ferroviaria Italiana e FS Sistemi Urbani, approvato con delibera di Giunta Regionale DGRT 254/2011. L'opera non solo garantirà un miglior servizio in termini di frequenza e di potenziamento per il collegamento tra stazione e aeroporto e una riduzione dell'impatto sul centro urbano, ma contribuirà al rafforzamento del sistema aeroportuale grazie al miglioramento dell'accessibilità agli scali.

## ALLEGATO 2

**5-07555 De Rosa: Introduzione di un sistema di verifica delle emissioni generate dai veicoli a motore in condizioni reali.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Per quel che riguarda i *test* sulle emissioni reali dei veicoli (*Real Driving Emissions* – RDE), si premette che tale procedura di prova è stata introdotta nel sistema di omologazione europeo con la recente adozione a Bruxelles dei regolamenti Uen 427/2016 e 646/2016 della Commissione europea. L'obiettivo di tali prove su strada – che saranno obbligatorie dal 1° settembre 2017 – è quello di verificare che le emissioni inquinanti siano conformi a quelle registrate durante la prova in laboratorio, oggi effettuata seguendo un ciclo di prova denominato NEDC.

Si evidenzia che i veicoli sono omologati unicamente sulla base del predetto ciclo NEDC, il quale non si è dimostrato particolarmente aderente al comportamento di guida su strada. Per tale ragione, l'Unione europea intende adottare a breve un nuovo ciclo di prova di laboratorio concepito a livello internazionale (WLTP) e introdurre per la prima volta a livello mondiale la citata procedura di misurazione delle emissioni reali (RDE). Tale procedura costituisce una ulteriore misura per controllare le emissioni di taluni inquinanti (in particolare gli ossidi di azoto), che rappresentano un grave problema in termini di qualità dell'aria di diverse regioni dell'Unione. A differenza della predetta procedura di prova di laboratorio, la prova su strada prevede la guida del veicolo in presenza della variazione di alcuni parametri quali la temperatura, l'altitudine, la pendenza della strada e la velocità del veicolo, che incidono sul valore delle emissioni di inquinanti misurate

allo scarico e che non sono considerati durante la prova di laboratorio. Pertanto, considerato che per i veicoli di più recente omologazione che soddisfano a decorrere dal 1° settembre 2015 i limiti imposti dal Regolamento 715/2007, fase EURO 6, sarà necessario un adeguamento alla migliore tecnologia disponibile per soddisfare la prova su strada RDE, il Comitato veicoli a motore della Commissione europea si è espresso favorevolmente affinché in una prima fase, cioè a decorrere dal 1° settembre 2017, il fattore di conformità applicabile ai veicoli diesel EURO 6 sia pari a 2,1 mentre nella seconda fase, a decorrere dal 2020, tale valore si ridurrà in via prudenziale a 1,5; ciò per tener conto delle incertezze di misura dei sistemi di misurazione portatili dei gas di scarico (PEMS) che ad oggi richiedono ulteriori approfondimenti da parte della medesima Commissione.

Per quanto concerne la definizione del valore temporaneo del fattore di conformità di 2.1, si sottolinea come l'Italia abbia sostenuto l'adozione di tale valore nell'ambito di un pacchetto di compromesso che ha condotto all'adozione di un calendario di implementazione in due fasi, tale da permettere in tempi ragionevoli l'adeguamento del prodotto da parte delle case costruttrici di veicoli. Ciò ha permesso di rivedere la posizione assunta nelle fasi che hanno preceduto il negoziato che a fronte di un calendario di applicazione più ambizioso, avrebbe richiesto un fattore di conformità temporaneo più elevato al fine di salvaguardare gli investimenti effettuati sui veicoli diesel di ultima

generazione (omologati EURO 6). A tal proposito, si evidenzia come nel testo del progetto di regolamento adottato dalla Commissione figuri una clausola di revisione del fattore di conformità finale con l'obiettivo di giungere a un valore prossimo a 1 nel più breve tempo possibile.

Sotto tale condizione gli Stati membri non hanno espresso opposizione all'adozione da parte della Commissione del testo in argomento, ritenendo che tale Regolamento, sin dal 2017, contribuirà all'immissione sul mercato europeo di veicoli diesel meno inquinanti nelle condizioni di guida

su strada, riducendo le emissioni di ossidi di azoto, i cui valori limite di omologazione – come dichiarato dalla Commissione europea – su taluni veicoli sono superati anche del 400 per cento, permettendo di compiere un passo importante per la riduzione dell'inquinamento atmosferico. Un ritardo nell'adozione di tali misure comporterebbe un peggioramento della qualità dell'aria e metterebbe a rischio la capacità degli Stati membri di raggiungere gli obiettivi di qualità dell'aria dell'UE con un conseguente danno per l'ambiente e per la salute pubblica.