

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante modifiche e integrazioni al decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 118 recante attuazione della direttiva 2006/23/CE relativa alla licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo. Atto n. 176 (*Seguito esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazione*) 290

ALLEGATO 1 (*Parere approvato dalla Commissione*) 299

Proposta di nomina dell'ingegner Giovanni Grimaldi a Presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro. Nomina n. 60 (*Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio*) 291

SEDE CONSULTIVA:

Sull'ordine dei lavori 292

DL 194/2009: Proroga di termini previsti da disposizioni legislative. C. 3210 Governo, approvato dal Senato (*Parere alle Commissioni I e V*) (*Esame e rinvio*) 292

RISOLUZIONI:

7-00251 Velo: Piena operatività dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle Ferrovie, anche attraverso il reclutamento del personale tecnico proveniente dal gruppo Ferrovie dello Stato (*Discussione e rinvio*) 296

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE:

Sulla visita di una delegazione della Commissione al Centro ENAV di controllo d'area di Roma presso l'aeroporto di Ciampino (26 gennaio 2010) (*Svolgimento e conclusione*) .. 296

ALLEGATO 2 (*Relazione*) 301

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano (*Seguito dell'esame del documento conclusivo e rinvio*) 297

SEDE CONSULTIVA:

DL 195/09: Disposizioni urgenti per la cessazione dello stato di emergenza in materia di rifiuti nella regione Campania, per l'avvio della fase post emergenziale nel territorio della regione Abruzzo ed altre disposizioni urgenti relative alla Presidenza del Consiglio dei Ministri ed alla protezione civile. C. 3196 Governo, approvato dal Senato (*Parere alla VIII Commissione*) (*Esame e rinvio*) 297

AVVERTENZA 298

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 16 febbraio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Inter-

viene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 13.40.

Schema di decreto legislativo recante modifiche e integrazioni al decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 118 recante attuazione della direttiva 2006/23/CE relativa alla licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo.

Atto n. 176.

(Seguito esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazione).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 4 febbraio 2010.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che in data 26 febbraio scorso la V Commissione Bilancio ha espresso i propri rilievi sullo schema di decreto in esame.

Marco DESIDERATI (LNP), *relatore*, presenta una proposta di parere favorevole con condizioni e osservazione (*vedi allegato 1*). Sottolinea che la proposta fa riferimento al principio della *just culture*, basata sul presupposto che le segnalazioni di errore effettuate dagli operatori siano necessarie ai fini della prevenzione degli inconvenienti e degli incidenti aeronautici. Evidenzia inoltre che la proposta di parere tenta di coniugare l'esigenza espressa dagli operatori di definire le modalità di segnalazione degli eventi aeronautici con la necessità degli Enti preposti al controllo di seguire procedure certe in ordine alla sospensione e alla revoca delle licenze dei controllori di volo. Rileva che la proposta di parere contiene alcune condizioni, volte a prevedere la facoltà per l'ENAV di disporre la sospensione cautelare dall'impiego operativo di un controllore di volo anche nel caso in cui sussista un ragionevole dubbio da parte dell'Ente medesimo in ordine alla competenza professionale del controllore; prevedere la facoltà per l'ENAC di disporre la sospensione della licenza, delle abilitazioni e delle specializzazioni sulla base di una valutazione discrezionale della gravità della condotta, sopprimere il termine minimo di sospensione della licenza; sopprimere, tra

le cause che determinano la revoca della licenza, la violazione gravemente colposa della normativa e uniformare, laddove è possibile, la disciplina della fase istruttoria del procedimento sanzionatorio per il personale civile a quanto previsto per il personale militare, prevedendo che, nel caso del personale civile, l'ENAC, oltre ad acquisire il parere tecnico dell'ENAV, venga affiancato da un funzionario esperto di quest'ultimo Ente.

Carlo MONAI (IdV) esprime preoccupazione in quanto tra le cause che determinano la sospensione viene espressamente richiamata la sola negligenza professionale. Rileva a tale proposito che il concetto di negligenza dal punto di vista giuridico è un'articolazione del concetto di colpa, che include anche le fattispecie dell'imperizia e dell'imprudenza, laddove non si parli di colpa specifica, ossia della violazione di norme e regolamenti. Osserva quindi che richiamare la sola fattispecie della negligenza come causa dell'eventuale sospensione della licenza appare limitativo dei poteri sanzionatori dell'Ente controllore, che non potrebbe agire parimenti per casi di imperizia o imprudenza professionale. Propone quindi di sostituire la dizione « negligenza professionale » con quella più generica di « colpa professionale ».

Mario VALDUCCI, *presidente*, fa presente che lo schema in esame recepisce una direttiva comunitaria e che è proprio la normativa europea a far riferimento al concetto di negligenza professionale. Rileva inoltre che con la prima condizione contenuta nella proposta di parere si chiede che venga prevista la sospensione cautelare della licenza del controllore di volo anche nel caso in cui esista un ragionevole dubbio in ordine alla competenza professionale. Con questa condizione pertanto ritiene che si risponda a quanto richiesto dal deputato Monai, in particolare per ciò che concerne la fattispecie dell'imperizia.

Dario GINEFRA (PD) esprime un dubbio in ordine a quanto chiesto nella pro-

posta di parere con la prima condizione, con la quale si introduce la possibilità di sospensione cautelare nel caso in cui vi sia un ragionevole dubbio sulla competenza professionale dei controllori, sottolineando che tale formulazione può estendere eccessivamente la discrezionalità dell'Ente competente ad applicare la sanzione. Osserva che tale principio potrebbe costituire esso stesso un oggetto di contenzioso.

Marco DESIDERATI (LNP) rileva che la stessa normativa comunitaria prevede che la sospensione possa avvenire in conseguenza del ragionevole dubbio dell'Ente fornitore dei servizi di traffico aereo in ordine alla competenza professionale del controllore e sottolinea che la proposta di parere in esame recepisce questo principio posto in sede comunitaria. Si sofferma quindi di nuovo sulla condizione 2) evidenziando che, in accoglimento delle richieste pervenute dalle organizzazioni sindacali e dagli operatori del settore, è stata prevista la facoltà, anziché l'applicazione automatica della sospensione della licenza, ed è stato eliminato il termine minimo della sospensione medesima in modo che l'Ente controllore possa applicare anche una sospensione inferiore ad un mese.

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

Proposta di nomina dell'ingegner Giovanni Grimaldi a Presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro. Nomina n. 60.

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

La Commissione inizia l'esame della proposta di nomina all'ordine del giorno.

Antonino FOTI (Pdl), *relatore*, avverte che la Commissione è chiamata ad esprimere il parere sulla conferma dell'ingegner Giovanni Grimaldi a presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro (Reggio Calabria), il cui mandato scadrà il pros-

simo 20 febbraio. Fa presente che la proposta di parere è stata trasmessa dal Governo l'8 febbraio 2010. Rileva che l'ingegner Grimaldi è stato designato, ai sensi dell'articolo 8, comma 1 della legge n. 84 del 1994, dalle province di Cosenza, Reggio Calabria e Crotone, dai comuni di Gioia Tauro, Corigliano Calabro, Crotone e Palmi, e dalle Camere di commercio, industria, agricoltura e artigianato di Cosenza e Crotone. Sul nominativo è pervenuto al Ministero delle infrastrutture e trasporti l'assenso della regione Calabria in data 3 febbraio 2010.

Sottolinea che, come attestato dal curriculum allegato alla proposta di nomina, le qualità che principalmente motivano tale proposta possono essere individuate nell'esperienza professionale particolarmente qualificata e nella profonda conoscenza del territorio. Evidenzia che Giovanni Grimaldi, laureatosi in ingegneria civile presso l'università di Bologna nel 1973, è stato presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro dal 2006 e dal 2007 ricopre la carica di vice presidente dell'Associazione porti italiani. Tra gli incarichi ricoperti, di maggior valore dal punto dell'esperienza maturata in materia di lavori pubblici ricorda quelli di membro del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, assessore con delega ai lavori pubblici della regione Calabria, dirigente generale per l'edilizia statale e per gli interventi speciali presso il Ministero delle infrastrutture, dirigente generale con l'incarico di provveditore alle opere pubbliche per la regione Calabria e dirigente presso il ministero dei lavori pubblici. Fa presente che in qualità di dirigente presso la Cassa per il Mezzogiorno ha seguito l'istruttoria di numerosi lavori e progetti connessi ad opere pubbliche avviate in Calabria. Rileva inoltre che l'ingegner Grimaldi ha effettuato numerose attività di studio, progettazione e direzione lavori nella regione Calabria, in larga parte per opere di carattere idrogeologico e relative allo smaltimento dei rifiuti e ha fatto parte del consiglio di amministrazione dell'Accordo di programma della Val Basento e di numerose commissioni tecniche; ricorda

inoltre le sue importanti attività di collaudo, sia in Italia che all'estero, e i numerosi corsi e convegni, molti dei quali dedicati alla portualità e ai collegamenti intermodali, con particolare riferimento al territorio di Gioia Tauro.

In conclusione, per la rilevante esperienza professionale e di studio e per l'impegno dedicato al territorio, propone di esprimere parere favorevole sulla nomina del dottor Giovanni Grimaldi a presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro.

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

La seduta termina alle 14.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 16 febbraio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 14.

Sull'ordine dei lavori.

Mario VALDUCCI, *presidente*, in considerazione del fatto che l'VIII Commissione (Ambiente) non ha ancora iniziato la votazione degli emendamenti riferiti al disegno di legge di conversione del decreto legge n. 195 del 2009, propone un'inversione dell'ordine del giorno, nel senso di procedere all'esame in sede consultiva del suddetto disegno di legge al termine degli altri punti previsti.

DL 194/2009: Proroga di termini previsti da disposizioni legislative.

C. 3210 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alle Commissioni I e V).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP), *relatore*, avverte che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il parere alla I Commissione Affari costituzionali sul disegno di legge di conversione del decreto legge n. 194 del 2009, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative, già approvato dal Senato. Fa presente che il decreto legge contiene numerose norme di interesse della IX Commissione, molte delle quali inserite nel corso dell'esame presso il Senato.

Passando ad una breve illustrazione del contenuto rileva che l'articolo 1, comma 18, in attesa della revisione della legislazione nazionale in materia, proroga sino al 31 dicembre 2015 le concessioni demaniali marittime per finalità turistico-ricreative in essere al 30 dicembre 2009 (data di entrata in vigore del decreto-legge) e la cui scadenza era fissata entro la suddetta data del 31 dicembre 2015. Si prevede inoltre la conferma delle scadenze delle concessioni fissate in una data successiva al 31 dicembre 2015. Ricorda che la necessità di procedere alla revisione della normativa in materia di concessioni demaniali marittime è maturata a seguito dell'apertura di una procedura di infrazione comunitaria nei confronti dell'Italia circa la vigente disciplina che prevede il rinnovo automatico delle concessioni e la preferenza accordata al concessionario uscente, ai sensi del secondo periodo del secondo comma dell'articolo 37 del codice della navigazione, abrogato dal comma 18 in esame. La norma fa inoltre salvo il processo di attuazione del federalismo fiscale e di attribuzione alle regioni e agli enti locali dei beni demaniali e, attraverso un'apposita intesa Stato-regioni, consente la definizione di principi uniformi per la disciplina regionale che dovrà regolare lo svolgimento delle procedure ad evidenza pubblica per l'assegnazione delle concessioni.

L'articolo 2, comma 2, proroga la fornitura dei servizi radiotelevisivi da parte della RAI alla Repubblica di San Marino, nei limiti delle risorse finanziarie disponibili, fino alla ratifica del nuovo accordo

di collaborazione in campo radiotelevisivo fra la Repubblica italiana e la stessa Repubblica di San Marino, firmato il 5 marzo 2008, e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2010.

L'articolo 5, comma 1, proroga al 31 dicembre 2010 il termine per la conclusione dei procedimenti di rilascio di alcune concessioni aeroportuali. Il decreto legislativo 96 del 2005 prevedeva che tali procedimenti avrebbero dovuto concludersi entro il termine del 23 giugno 2006, prorogato prima al 31 dicembre 2008, poi al 31 dicembre 2009. Fa presente che la relazione illustrativa motiva tale proroga con la necessità di non interrompere l'*iter* procedurale, in fase di definizione, per l'affidamento in concessione della gestione totale di alcuni aeroporti, dato che solo recentemente è stato possibile acquisire l'assenso delle altre amministrazioni concorrenti sullo schema di convenzione tipo che le società di gestione sottoscrivono con l'ENAC, ai sensi della vigente normativa. Inoltre, per alcuni aeroporti non sono ancora conclusi i procedimenti di dismissione di beni demaniali militari per la loro riconversione in demanio civile, all'esame del gruppo di lavoro di vertice istituito presso il Ministero della difesa.

L'articolo 5, comma 2, proroga al 1° gennaio 2011 la data a partire dalla quale si dovrà applicare la nuova normativa in materia di limitazione alla guida dei « neopatentati », prevista dall'articolo 2 del decreto legge 3 agosto 2007, n. 117. La norma oggetto di proroga ha introdotto un comma 2-*bis* all'articolo 117 del Codice della strada, con il quale si vieta ai titolari di patente di guida di categoria B, per il primo anno dal rilascio, la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 50 Kw/t.

L'articolo 5, comma 3, proroga, sino al 31 marzo 2010, la sospensione dell'efficacia delle modifiche alla disciplina degli autoservizi pubblici non di linea (noleggio con conducente), recate dall'articolo 29, comma 1-*quater*, del decreto legge n. 207 del 2008, che sarebbero dovute entrare in vigore il 1° marzo 2009, e poi prorogate fino al 31 dicembre 2009.

L'articolo 5, comma 5, proroga al 31 dicembre 2010 il termine – attualmente fissato al 31 dicembre 2009 – per la revisione dell'apparato organizzativo e funzionale del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera, al fine di conformarne l'assetto, in maniera razionale ed efficiente, al primario obiettivo della completa liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo, nonché al mutato quadro ordinamentale.

L'articolo 5, comma 6, proroga al 31 dicembre 2010 il termine per l'adozione dei decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti – previsti dall'articolo 10, comma 10, della legge 537 del 1993 – basati sui criteri stabiliti dal CIPE, con i quali è definita, per ciascun aeroporto, la misura dei diritti aeroportuali di cui alla legge 324 del 1976. Inoltre, è disposta la decadenza dell'aggiornamento della misura dei diritti al tasso di inflazione programmato – disposto dal Ministero nelle more della emanazione dei sopra citati decreti – qualora i concessionari non presentino completa istanza di stipula del contratto di programma entro il medesimo termine del 31 dicembre 2010. Ricorda in proposito che l'articolo 21-*bis* del decreto-legge 248 del 2007, convertito dalla legge n. 31 del 2008, ha stabilito che tali avrebbero dovuto essere emanati entro il termine del 30 dicembre 2008 (ora prorogato appunto al 31 dicembre 2010) e che, nelle more della loro adozione, si sarebbe provveduto, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, all'aggiornamento della misura dei diritti aeroportuali al tasso di inflazione programmato. Fa presente che quest'ultimo decreto è stato emanato il 21 luglio 2008 e prevede, all'articolo 2, che la misura dei diritti aeroportuali in esso fissata resterà in vigore fino all'emanazione dei predetti decreti. Sottolinea che la relazione governativa che accompagna il decreto-legge motiva la necessità della proroga con la circostanza che il complesso *iter* necessario per l'emanazione dei provvedimenti in questione non può essere perfezionato fino a quando non sia completato il procedimento di sottoscrizione dei contratti di programma

da parte dei gestori aeroportuali. Segnala, altresì, che è ancora in itinere la disciplina interna di attuazione della direttiva 2009/12/CE, concernente i diritti aeroportuali, la quale, ai fini della complessiva riforma del sistema tariffario in esame, prevede una fase di delega legislativa. Evidenzia che la delega per l'attuazione di tale direttiva è contenuta nel disegno di legge comunitaria 2009, all'esame della Camera in terza lettura.

L'articolo 5, comma 7, proroga al 31 dicembre 2010 il blocco selettivo delle tariffe, di cui all'articolo 3, comma 1, del decreto legge n. 185 del 2008, convertito con legge n. 2 del 2009, ed esclude dal blocco la regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva, dei servizi di trasporto ferroviario sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico e delle tariffe postali agevolate.

L'articolo 5, comma 7-ter, proroga di tre anni la durata del regime transitorio, previsto dall'articolo 9 del decreto legislativo n. 285 del 2005 in materia di servizi automobilistici interregionali di competenza statale, che avrebbe dovuto esaurirsi entro la fine dell'anno 2010. In particolare, la lettera a), proroga dal 31 dicembre 2010 al 31 dicembre 2013, il termine entro il quale restano valide le concessioni dei servizi di linea rilasciate ai sensi della normativa previgente. Entro lo stesso termine tali concessioni sono sostituite da autorizzazioni, su richiesta dell'impresa interessata. La lettera b), proroga conseguentemente dal 1° gennaio 2011 al 1° gennaio 2014 il termine entro il quale decadono le concessioni rilasciate ad imprese che non hanno ottenuto l'autorizzazione, per mancata presentazione della richiesta o per mancato possesso dei prescritti requisiti, entro il 31 dicembre 2013 (termine attualmente fissato al 31 dicembre 2010). La lettera c) proroga dal 31 dicembre 2010 al 31 dicembre 2013 il termine entro il quale possono essere autorizzati nuovi servizi di linea, o nuove relazioni di traffico nei servizi di linea già esistenti al 24 gennaio 2006 (data di entrata in vigore del decreto legislativo n. 285 del 2005). La lettera d), stabilisce

che dal 1° gennaio 2014, anziché dal 1° gennaio 2011, come attualmente previsto, il rilascio dell'autorizzazione per nuovi servizi di linea o per la modifica di quelli esistenti è subordinata al soddisfacimento, da parte delle imprese richiedenti, delle condizioni previste dal citato articolo 3 del decreto legislativo n. 285.

L'articolo 5, comma 7-quater, proroga, dal 31 dicembre 2009 al 31 dicembre 2010, la durata in carica del commissario delegato alla gestione del piano di sviluppo per il Porto di Gioia Tauro. Ricorda che il commissario delegato alla gestione del piano di sviluppo per il Porto di Gioia Tauro è stato istituito dall'articolo 22-sexies del decreto legge n. 248 del 2007, con il compito di realizzare le attività previste dal piano di sviluppo del suddetto porto, redatto ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 23 maggio 2007. La durata in carica del commissario era stata fissata sino al 31 dicembre 2009. Per far fronte all'onere derivante dalla proroga, quantificato il 140 mila euro per il 2010, si dispone la corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 983, della legge finanziaria 2007.

L'articolo 5, comma 7-quinquies, autorizza il Governo a prorogare dal 16 agosto 2010 al 4 dicembre 2011 il termine per l'adeguamento di alcune imprese di autotrasporto di cose per conto terzi ai requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e idoneità professionale, previsti dagli articoli 5, 6 e 7 del decreto legislativo n. 395 del 2000. Si tratta delle imprese, individuate dall'articolo 5, comma 2, del regolamento n. 161 del 2005, che eseguono il trasporto su strada di cose per conto terzi, iscritte nell'Albo nazionale degli autotrasportatori entro il 16 agosto 2005, che utilizzano esclusivamente veicoli di portata utile non superiore a 3,5 tonnellate. La data del 4 dicembre 2011, fissata come decorrenza del termine per l'adeguamento ai prescritti requisiti, coincide, come indicato nel testo in commento, con la data di entrata in vigore del regolamento (CE) n. 1071/2009 che introduce nuovi requisiti di onorabilità, idoneità finanziaria e ido-

neità professionale per l'accesso alla professione di autotrasportatore. Dalla suddetta data del 4 dicembre 2011 pertanto alle imprese sopra indicate si applicheranno tali nuove disposizioni

L'articolo 5, comma 7-*sexies*, interviene in materia di requisiti di formazione del personale marittimo, disciplinata dal regolamento di attuazione della direttiva 2005/45/CE (decreto del Presidente della Repubblica n. 55 del 2009). Si prevede, in particolare, che il Governo, nelle more dell'attuazione della disciplina recata dall'articolo 292-*bis* del codice della navigazione, prolunghi il periodo di utilizzo della vigente certificazione professionale dei comandanti e dei primi ufficiali fino all'entrata in vigore del decreto ministeriale recante la nuova disciplina di verifica dei requisiti professionali, e comunque non oltre il 31 dicembre 2010.

L'articolo 5, comma 7-*octies*, prevede che fino al 30 settembre 2010 possano essere adottati provvedimenti attuativi, per utilizzare le risorse previste dal decreto del Presidente della Repubblica n. 205 del 2006 anche al fine del sostegno del trasporto combinato e trasbordato su ferro, e degli investimenti delle imprese di autotrasporto, con finalità di miglioramento dell'impatto ambientale e di sviluppo della logistica. La norma fa riferimento a quanto dispone l'articolo 3, comma 2-*ter*, del decreto legge n. 209 del 2002, convertito dalla legge n. 265 del 2002, il quale prevede che, al fine dell'innovazione del sistema dell'autotrasporto di merci, dello sviluppo delle catene logistiche e del potenziamento dell'intermodalità, con particolare riferimento alle « autostrade del mare », nonché per lo sviluppo del cabotaggio marittimo e per i processi di ristrutturazione aziendale, per l'innovazione tecnologica e per interventi di miglioramento ambientale, è autorizzata, a decorrere dall'anno 2006, la spesa di 20 milioni di euro, quale limite di impegno quindicennale a carico dello Stato.

L'articolo 5, comma 7-*novies*, reca una estensione fino al 31 dicembre 2010 del periodo di utilizzo delle risorse residue, pari a 2,6 milioni di euro, destinate alla

sicurezza degli impianti e alla sicurezza operativa dell'ENAV, di cui all'articolo 2, comma 11, della legge n. 350 del 2003 (legge finanziaria 2004). Ricorda che tale norma ha istituito per l'anno 2004 un'imposta addizionale sui diritti d'imbarco dei passeggeri sugli aeromobili, destinata in parte ai comuni nel cui territorio ricade il sedime aeroportuale, ovvero il cui territorio confina con esso, e in parte al finanziamento di misure volte alla prevenzione e al contrasto della criminalità e al potenziamento della sicurezza nelle strutture aeroportuali e nelle principali stazioni ferroviarie. Il comma 7-*decies* reca la relativa copertura finanziaria, prevedendo a tal fine la riduzione dell'autorizzazione di spesa relativa al decreto legislativo n. 250 del 1997 di istituzione dell'ENAC, quale determinata dalla Tabella C allegata alla legge n. 191 del 2009 (legge finanziaria 2010).

Infine, i commi da 7-*undecies* a 7-*terdecies* del medesimo articolo 5, prevedono la sospensione, sino al 1° gennaio 2012, dell'adeguamento delle tasse e dei diritti marittimi in relazione al tasso di inflazione. La sospensione è diretta a fronteggiare la crisi di competitività dei porti nazionali, con riguardo anche all'attività prevalente di *transshipment*. Per gli anni 2010 e 2011 si prevede che le Autorità portuali possano modificare gli importi della tassa di ancoraggio e della tassa portuale, nel rispetto del proprio equilibrio di bilancio e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Ricorda infine che l'articolo 5, comma 7-*septies*, introdotto durante l'esame al Senato, prevede, per l'anno 2010, il differimento al 16 aprile del termine per il versamento dei premi assicurativi da parte delle imprese di autotrasporto di merci in conto terzi, di cui all'articolo 55, comma 5 della legge 144 del 1999. Conseguentemente, vengono posticipati al 16 aprile sia il pagamento della prima rata, in caso di pagamento rateale, che quello in un'unica soluzione della regolazione del premio relativo all'INAIL, come previsto all'articolo 44 del decreto del Presidente della Repubblica n. 1124 del 1965.

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

La seduta termina alle 14.10.

RISOLUZIONI

Martedì 16 febbraio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 14.10.

7-00251 Velo: Piena operatività dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle Ferrovie, anche attraverso il reclutamento del personale tecnico proveniente dal gruppo Ferrovie dello Stato.

(Discussione e rinvio).

Mario VALDUCCI, *presidente*, segnala che una risoluzione vertente sul medesimo tema, a prima firma del deputato Antonino Foti, è stata discussa presso l'XI Commissione (Lavoro) ed è stata approvata nella seduta del 12 gennaio 2010.

Silvia VELO (PD) osserva che la questione oggetto dell'interrogazione è nota alla Commissione, che recentemente si è più volte occupata del tema della sicurezza ferroviaria, e da ultimo in seguito al tragico incidente occorso a Viareggio, in conseguenza del quale è stato audito il direttore dell'Agenzia nazionale della sicurezza ferroviaria. Ricorda che quest'ultima è stata istituita con il decreto legislativo n. 162 del 2007, con sede a Firenze. Fa presente che il decreto istitutivo dell'Agenzia ha previsto che questa operasse con un organico che ad oggi risulta del tutto inadeguato allo svolgimento delle funzioni dell'Agenzia. Osserva che è assolutamente necessario che il personale dell'Agenzia, che è stata costituita come soggetto pubblico indipendente rispetto a tutti gli operatori nel campo del trasporto ferroviario, al quale sono stati attribuiti compiti di

regolamentazione, di vigilanza e di controllo sulla sicurezza del sistema ferroviario nazionale e sul trasporto ferroviario, sia posto nelle condizioni di lavorare con autonomia e stabilità.

Sottolinea che il Governo si è espresso favorevolmente sulla questione in più sedi e ritiene importante che anche la Commissione trasporti, che è il principale organismo istituzionale di riferimento del settore, approvi un atto di indirizzo al riguardo.

Sottolinea che l'obiettivo della risoluzione è quello di chiedere al Governo un impegno in tal senso non soltanto in termini politici, ma concretamente, affinché possa essere prontamente definito il regolamento attuativo previsto dal decreto legislativo n. 162 del 2007 che detti la disciplina di reclutamento del personale dell'Agenzia. Osserva che la risoluzione vuole essere sia una sollecitazione al Governo affinché si impegni ad emanare il regolamento, sia un momento di confronto con la Commissione al fine di definire concretamente i tempi di operatività dell'Agenzia.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO si riserva di esprimere le valutazioni del Governo al termine della discussione.

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

La seduta termina alle 14.15.

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

Martedì 16 febbraio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 14.15.

Sulla visita di una delegazione della Commissione al Centro ENAV di controllo d'area di Roma presso l'aeroporto di Ciampino (26 gennaio 2010).

(Svolgimento e conclusione).

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che la delegazione che ha partecipato alla

visita era composta, oltre che da lui, anche dai deputati Marco Desiderati, Antonio Mereu, Carlo Monai, Roberto Rolando Nicco e Daniele Toto. Avverte che è stata predisposta un'ampia relazione sui contenuti della visita, che, se non vi sono obiezioni, sarà pubblicata in allegato al resoconto della seduta odierna (*vedi allegato 2*).

La Commissione concorda.

La seduta termina alle 14.20.

INDAGINE CONOSCITIVA

Martedì 16 febbraio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 14.20.

Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano.

(Seguito dell'esame del documento conclusivo e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del documento conclusivo in oggetto, rinviato da ultimo nella seduta del 10 febbraio 2010.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Ribadendo quanto già indicato in precedenza, fa presente che la proposta di documento conclusivo sarà integrata sulla base delle osservazioni avanzate da ultimo nelle sedute del 9 e del 10 febbraio. Le ulteriori integrazioni che saranno apportate riguardano l'esigenza di mantenere nel tempo l'equilibrio della gestione economica e finanziaria degli aeroporti, come sollecitato dall'onorevole Fiano; il riferimento alla programmazione delle grandi opere infrastrutturali connesse alle reti transeuropee di trasporto, la cui rilevanza

è emersa dalla relazione del Ministro Matteoli; la precisazione dei contenuti dell'articolo inserito nel disegno di legge comunitaria per il 2009 nel corso dell'esame da parte del Senato, che definisce i principi e i criteri direttivi per il recepimento della direttiva comunitaria in materia di diritti aeroportuali; l'indicazione, sia pure in termini generali, della opportunità di valutare l'istituzione di un'autorità di regolazione per il settore dei trasporti nel suo complesso, richiesta dall'onorevole Lovelli.

Nessun deputato chiedendo di intervenire, rinvia alla seduta già prevista per domani la votazione del documento conclusivo cui seguirà, come concordato, una presentazione alla stampa dei contenuti del documento stesso.

La seduta termina alle 14.25.

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

SEDE CONSULTIVA

Martedì 16 febbraio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 14.25.

DL 195/09: Disposizioni urgenti per la cessazione dello stato di emergenza in materia di rifiuti nella regione Campania, per l'avvio della fase post emergenziale nel territorio della regione Abruzzo ed altre disposizioni urgenti relative alla Presidenza del Consiglio dei Ministri ed alla protezione civile.

C. 3196 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla VIII Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Mario VALDUCCI, *presidente*, tenuto conto che il disegno di legge in esame non reca disposizioni che investano in misura rilevante le materie di competenza della

Commissione e che, per altro verso, la Commissione VIII presumibilmente procederà all'approvazione di emendamenti e alla predisposizione di un nuovo testo, senza peraltro che allo stato sia possibile conoscere i tempi con cui il nuovo testo sarà reso disponibile, propone di non procedere all'espressione del parere. In proposito osserva inoltre che l'avvio della discussione generale in Assemblea è confermato per la mattina di domani.

La Commissione concorda.

Mario VALDUCCI, *presidente*, rileva quindi che la Commissione non si trova

nelle condizioni di esprimere il proprio parere sul disegno di legge in esame.

La seduta termina alle 14.30.

AVVERTENZA

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

SEDE REFERENTE

Sistemi di mobilità con impiego di idrogeno e carburanti di origine biologica.
C. 2184 Boffa e C. 2219 Gioacchino Alfano.

ALLEGATO 1

Schema di decreto legislativo recante modifiche e integrazioni al decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 118 recante attuazione della direttiva 2006/23/CE relativa alla licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo (Atto n. 176).

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto legislativo recante modifiche e integrazioni al decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 118, recante attuazione della direttiva 2006/23/CE relativa alla licenza comunitaria dei controlli del traffico aereo (atto n. 176),

considerato che:

lo schema di decreto legislativo in esame interviene sulle fattispecie di sospensione e revoca della licenza di controllore del traffico aereo e stabilisce le procedure di contestazione delle violazioni sanzionabili da parte dell'ENAC;

la direttiva comunitaria 2006/23/CE, recepita nell'ordinamento nazionale dal decreto legislativo n. 118 del 2008, modificato dallo schema di decreto in esame, risponde ai principi della cosiddetta «*just culture*» ovvero, secondo la definizione proposta dall'ICAO, «una cultura nella quale gli operatori di prima linea od altri non vengano puniti per azioni, omissioni o decisioni da essi adottate, che siano proporzionali alla loro esperienza ed addestramento, ma nella quale non sono tollerate colpe gravi, violazioni intenzionali o atti dolosi»;

la *just culture* è pertanto rivolta a promuovere tutti gli strumenti che, anche attraverso una adeguata raccolta delle informazioni, possano favorire la prevenzione degli incidenti e inconvenienti aeronautici, valorizzando la professionalità de-

gli operatori e intervenendo con misure sanzionatorie soltanto in caso di violazioni dolose o negligenza professionale;

appare opportuno quindi che nell'ambito del sistema di controllo del traffico aereo sia riconosciuta l'efficacia delle segnalazioni degli eventi aeronautici finalizzate a rafforzare i sistemi di sicurezza e prevenire i futuri incidenti ed inconvenienti e siano adottate tutte le misure che agevolino il più ampio utilizzo di tali strumenti, assicurando che, come previsto dall'articolo 1, paragrafo 2 della direttiva 2003/42/CE, relativa alla segnalazione di eventi nel settore dell'aviazione civile, l'istituzione di un sistema di segnalazioni venga attuata al solo fine di prevenzione e non sia tesa a determinare colpe o responsabilità;

rilevato che la direttiva 2006/23/CE è stata abrogata dall'articolo 2 del regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, per cui le disposizioni della direttiva medesima e le relative norme di recepimento nell'ordinamento nazionale continuano ad applicarsi fino alla data di applicazione della regolamentazione comunitaria attuativa di cui all'articolo 8-*quater*, paragrafo 10, del regolamento (CE) n. 216/2008, come modificato dal regolamento (CE) n. 1108/2009;

per quanto attiene specificamente alle disposizioni dello schema di decreto legislativo in esame, valutato che:

con riferimento all'articolo 1, comma 1, che inserisce il comma 3-*bis* all'articolo

5 del decreto legislativo n. 118 del 2008, si ravvisa l'esigenza di prevedere la facoltà per l'Ente fornitore dei servizi di traffico aereo di disporre la sospensione cautelare dall'impiego operativo di un controllore di volo anche nel caso in cui sussista un ragionevole dubbio da parte dell'Ente medesimo in ordine alla competenza professionale del controllore, in conformità con quanto previsto dall'articolo 4, paragrafo 4, lettera *a*) della direttiva 2006/23/CE;

con riferimento all'articolo 1, comma 2, per la parte che sostituisce il comma 4 dell'articolo 5 del decreto legislativo n. 118 del 2008, si ravvisa l'esigenza di prevedere la facoltà per l'ENAC di disporre la sospensione della licenza, delle abilitazioni e delle specializzazioni sulla base di una valutazione discrezionale della gravità della condotta riconducibile alla fattispecie prevista dal comma medesimo; per la medesima ragione appare altresì opportuno sopprimere il termine minimo di sospensione, fissato dallo schema in esame in un mese;

con riferimento all'articolo 1, comma 2, per la parte che sostituisce il comma 5 dell'articolo 5 del decreto legislativo n. 118 del 2008, si ravvisa l'esigenza di sopprimere, tra le cause che determinano la revoca della licenza, la violazione gravemente colposa della normativa relativa al controllo del traffico aereo, in considerazione del fatto che la negligenza grave, che determini il verificarsi di un incidente, costituisce causa di revoca ai sensi della lettera *a*) del medesimo comma;

con riferimento all'articolo 1, comma 3, nella parte in cui inserisce il comma 5-*octies* all'articolo 5 del decreto legislativo n. 118 del 2008, si ravvisa l'esigenza di uniformare, laddove è possibile, la disciplina della fase istruttoria del procedimento sanzionatorio per il personale civile a quanto previsto per il personale militare, prevedendo che, nel caso del personale civile, l'ENAC, oltre ad acquisire il parere tecnico dell'Ente fornitore dei servizi di

navigazione aerea, venga affiancato da un funzionario esperto di quest'ultimo Ente,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) all'articolo 1, comma 1, capoverso comma 3-*bis*, sostituire le parole: « , l'Ente fornitore dei servizi di traffico aereo » con le seguenti: « ovvero quando in ordine alla competenza professionale del controllore del traffico aereo sussista ragionevole dubbio da parte dell'Ente fornitore dei servizi del traffico aereo, l'Ente medesimo »;

2) all'articolo 1, comma 2, sostituire il capoverso comma 4, con il seguente: « 4. La licenza, le abilitazioni e le specializzazioni possono essere sospese dall'ENAC per un periodo non superiore a sei mesi, quando sia accertata la negligenza professionale del controllore del traffico aereo »;

3) all'articolo 1, comma 2, capoverso comma 5, lettera *b*), sopprimere le parole: « o gravemente colposa »;

4) all'articolo 1, comma 3, sostituire il capoverso comma 5-*octies* con il seguente: « Per il personale civile, l'Enac, nell'attività istruttoria di cui al comma 5-*quinquies*, è coadiuvato da un funzionario esperto dell'Ente fornitore dei servizi del traffico aereo e adotta la decisione conclusiva del procedimento sanzionatorio, previa acquisizione del parere tecnico dell'Ente fornitore dei servizi di traffico aereo »;

e con la seguente osservazione:

con riferimento all'articolo 1, comma 2, capoverso comma 4, valuti il Governo l'opportunità di aggiungere in fine le seguenti parole: « ovvero, su proposta dell'Ente fornitore dei servizi del traffico aereo, quando sussista ragionevole dubbio in ordine alla competenza professionale del controllore del traffico aereo ».

ALLEGATO 2

Sulla visita di una delegazione della Commissione al Centro ENAV di controllo d'area di Roma presso l'aeroporto di Ciampino (26 gennaio 2010).

RELAZIONE

Una delegazione della IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) composta dal Presidente, on. Mario VALDUCCI, e dai deputati on. Marco DESIDERATI (LNP), on. Antonio MEREU (UdC), on. Carlo MONAI (IdV), on. Roberto Rolando NICCO (Misto) e on. Daniele TOTO (Pdl) ha effettuato il 26 gennaio 2010 una missione all'aeroporto di Ciampino per la visita del Centro di controllo d'area ENAV di Roma.

La visita è stata programmata e effettuata in connessione con i lavori che la Commissione in materia di trasporto aereo, con riferimento, in particolare, all'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano e all'esame degli atti comunitari relativi al « Cielo unico europeo ».

Il Presidente di ENAV S.p.A., comandante Luigi MARTINI, ha sottolineato come la visita, organizzata a seguito di un invito di ENAV alla Commissione, si colloca nel momento in cui è in atto, per effetto dell'insieme di interventi comunitari comunemente indicati con il nome di « Cielo unico europeo », una profonda trasformazione delle tecnologie e delle modalità di gestione e controllo del traffico aereo. Sotto questo profilo, il centro di controllo d'area di Ciampino assume un particolare interesse, in quanto la strumentazione e le modalità di controllo in esso attuate già sono in linea con quanto previsto nell'ambito del programma SESAR di realizzazione di un sistema tecnologico di nuova generazione per la gestione del traffico aereo.

L'Amministratore delegato di ENAV S.p.A., dott. Guido PUGLIESI, ha segnalato che il centro di controllo d'area di Roma Ciampino gestisce oltre il 60 per cento del traffico aereo nazionale. In conseguenza della crisi economica si è assistito ad una forte contrazione del traffico aereo. Anche per ENAV, la società che in Italia fornisce i servizi di navigazione aerea, ciò ha comportato una significativa riduzione del fatturato, quantificabile nell'ordine di 80 milioni di euro.

Ha evidenziato che d'altra parte è questa la fase in cui si pongono le condizioni per lo sviluppo del traffico aereo nei prossimi decenni. Da questo punto di vista l'insieme di interventi chiamati « Cielo unico europeo » riveste un'importanza cruciale. Si tratta di un complesso di misure normative e di programmi di sviluppo della tecnologia che rivoluzioneranno la gestione del traffico aereo, in quanto sono mirati, per un verso, a superare la frammentazione che in Europa, a differenza degli Stati Uniti, ancora caratterizza tale attività, promuovendo l'integrazione operativa su base sovranazionale tra i fornitori dei servizi di navigazione aerea e, per l'altro, ad assicurare una capacità di traffico aereo considerevolmente superiore a quella attuale e idonea a rispondere all'incremento della domanda che, nel medio termine, sarà trainato dalla crescita dell'economia a livello mondiale.

Rispetto agli sviluppi connessi all'attuazione del « Cielo unico europeo », l'Italia si trova a fronteggiare una duplice sfida. Da

un lato, dovrà dimostrarsi in grado di potenziare i propri aeroporti, in modo da adeguare la capacità aeroportuale a quelle che sono le previsioni di incremento del traffico aereo, che il nuovo sistema di gestione del traffico renderà tecnicamente possibili. Questo tema è stato approfonditamente esaminato dalla Commissione Trasporti della Camera nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano. D'altro lato, occorrerà una piena consapevolezza della rilevanza degli investimenti necessari per realizzare la piattaforma tecnologica richiesta dal nuovo sistema di gestione del traffico aereo. Il finanziamento di tali investimenti dovrà pertanto essere inserito nell'ambito degli interventi strategici del Paese, anche in considerazione delle ricadute positive che potranno derivarne per importanti gruppi produttivi italiani, principalmente riconducibili a Finmeccanica, e, attraverso di essi, per l'economia nazionale nel suo complesso.

È quindi intervenuto il Presidente dell'ENAC, prof. Vito RIGGIO, che ha in primo luogo evidenziato l'ottimo livello di collaborazione raggiunto tra ENAC e ENAV, nel rispetto dei diversi ruoli, per cui l'ENAC costituisce l'ente certificatore, mentre ENAV S.p.A. è il fornitore dei servizi di navigazione aerea. Ha quindi sottolineato i molteplici aspetti rispetto ai quali l'insieme di interventi riassunto con il nome di « Cielo unico europeo » assume una straordinaria portata innovativa.

In primo luogo si intendono rafforzare gli standard di sicurezza. In secondo luogo si prospetta l'adozione di tecnologie e sistemi che faranno della gestione del traffico aereo, attività finora svolta nell'ambito dei confini nazionali, un'attività integrata a livello sovranazionale. Ciò potrà avere importanti ricadute anche dal punto di vista economico e geopolitico, in quanto per l'Italia si apre la possibilità di assumere una posizione di leadership nel bacino del Mediterraneo, che è chiamato a partecipare a una strategia comunitaria. Al tempo stesso l'Italia dovrà dimostrare la propria capacità di programmare e realizzare investimenti a medio termine,

per assicurare una capacità degli aeroporti adeguata rispetto all'incremento del traffico aereo. Sotto questo profilo ritiene indispensabile una revisione dei diritti aeroportuali, che per effetto di interventi legislativi adottati in passato sono rimasti in Italia a livelli assai bassi.

Invita infine a porre attenzione sul fatto che anche l'attività delle autorità nazionali di vigilanza sul traffico aereo sarà oggetto di profonde trasformazioni a causa degli sviluppi della normativa comunitaria. Tale normativa ha, infatti, attribuito all'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) le competenze in materia di certificazione dei servizi di navigazione aerea e di gestione del traffico aereo e di certificazione dei controllori del traffico aereo, per cui le funzioni svolte dall'ENAC rispetto a questi profili saranno esercitate in modo sempre più integrato rispetto all'attività dell'Agenzia europea.

Il Direttore generale di ENAV SpA, dott. Massimo GARBINI, ha quindi svolto un'ampia presentazione dei contenuti e degli obiettivi del pacchetto legislativo « Cielo unico europeo (SES, Single European Sky) ».

Ha evidenziato che l'adozione a livello comunitario di tale pacchetto legislativo, sviluppato ulteriormente con il cosiddetto pacchetto « Cielo unico europeo II », che è stato approvato nel 2009, si fonda sulla constatazione che il traffico aereo previsto per il 2020 non è sostenibile con gli attuali sistemi di gestione del traffico aereo (ATM, Air Traffic Management) e con le infrastrutture aeroportuali esistenti. Da qui l'esigenza di una razionalizzazione della gestione del traffico aereo e di un aggiornamento del relativo supporto tecnologico. Il pacchetto nel suo complesso persegue obiettivi di incremento della capacità ed efficienza del traffico aereo e degli aeroporti, rafforzamento della sicurezza e riduzione dell'impatto ambientale dei voli.

Il cosiddetto « Cielo unico europeo II » si basa su quattro pilastri. In primo luogo si intendono migliorare le prestazioni del sistema di gestione del traffico aereo, attraverso obiettivi di performance vincolanti per i fornitori dei servizi di naviga-

zione aerea e anticipo al 2011 della realizzazione dei Blocchi funzionali di spazio aereo (FAB, Functional Airspace Blocks), che permetteranno una gestione integrata del traffico aereo a livello sovranazionale. In secondo luogo si intende garantire l'unicità di gestione della sicurezza (safety), attribuendo all'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA, European Aviation Safety Agency) le funzioni di dettare norme precise, uniformi e vincolanti per tutti gli Stati membri in materia di sicurezza aerea, servizi di gestione del traffico aereo e navigazione aerea e di vigilare sull'osservanza di tali norme. In terzo luogo si mira ad introdurre tecnologie d'avanguardia attraverso il programma SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research), che riunisce gli operatori del settore allo scopo di realizzare un sistema tecnologico di gestione del traffico aereo di nuova generazione, in modo da consentire una gestione del traffico aereo sicura, sostenibile e a costi inferiori. Il quarto pilastro è costituito dalla gestione della capacità aeroportuale, attraverso il superamento delle insufficienze relative alle piste e alle infrastrutture aeroportuali, l'assicurazione della coerenza tra l'assegnazione di slot aeroportuali da parte dei coordinatori e i piani di volo delle compagnie aeree e l'istituzione di un osservatorio europeo sulla capacità aeroportuale.

La realizzazione del nuovo sistema di gestione del traffico aereo implica il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati, pubblici e privati. SESAR è il programma europeo volto a realizzare un sistema di gestione del traffico aereo di nuova generazione in grado di rispondere efficientemente all'evoluzione del traffico aereo prevista in Europa, uniformare il livello degli impianti esistenti nei diversi paesi dell'Unione europea e realizzare la nuova infrastruttura aeronautica. In particolare, gli obiettivi perseguiti attraverso la realizzazione di SESAR sono:

a) la gestione di una domanda di traffico 3 volte superiore a quella attuale;

b) l'incremento del livello di sicurezza fino a 10 volte;

c) la riduzione del 10 per cento dell'impatto ambientale di ogni singolo volo;

d) la riduzione del 50 per cento dei costi dei servizi di gestione del traffico aereo.

La realizzazione del programma SESAR è stata articolata in tre fasi. Dal 2006 al 2008 si è svolta la fase di definizione dei concetti operativi del nuovo sistema e di predisposizione del Master Plan. Dal 2008 fino al 2016 è in corso la fase di gestione, ad opera di una apposita «impresa comune», la SESAR Joint Undertaking (SESAR JU), che effettua le attività di ricerca e sviluppo, progetto ed industrializzazione del nuovo sistema ATM. Dal 2015 al 2025 è prevista la fase di installazione in Europa, su vasta scala, del nuovo sistema.

L'intero programma di lavoro della SESAR JU si compone di 16 workpackages, vale a dire 16 pacchetti di lavoro che coprono tutte le attività necessarie al disegno e sviluppo del nuovo sistema di gestione del traffico aereo, e 300 progetti di ricerca internazionali. ENAV è leader del WP3, pacchetto di lavoro dedicato allo sviluppo della nuova infrastruttura di validazione europea, partecipa in 85 progetti, con maggiore impegno nelle attività operative e trasversali, ed è leader in 15 attività. La SESAR Joint Undertaking ha un budget di 2,1 miliardi di euro, di cui 700 milioni stanziati a valere sul bilancio dell'Unione europea, 700 milioni stanziati da Eurocontrol e 700 milioni finanziati dall'industria del settore, mediante la formula del partenariato pubblico-privato. Compito dell'impresa è organizzare e coordinare l'attuazione del progetto SESAR, aggiornare il Master Plan e verificarne l'attuazione, coordinare le attività di ricerca e sviluppo e sovrintendere allo sviluppo di prodotti comuni, anche mediante bandi di gara specifici. Sotto il profilo della governance, SESAR Joint Undertaking è dotata di un consiglio di amministrazione, di cui sono membri con

diritto di voto la Commissione europea, Eurocontrol, le società che forniscono i servizi di controllo del traffico aereo nei principali Stati membri (AENA per la Spagna, DFS per la Germania, DSN per la Francia, ENAV per l'Italia, NATS per il Regno Unito, NORACON, consorzio che riunisce i fornitori dei servizi di navigazione aerea in Austria e in altri sette Paesi dell'Europa settentrionale), gruppi industriali operanti nel settore (tra cui gli italiani Alenia Aeronautica e SELEX-SI) e società di gestione aeroportuali. Fanno parte del consiglio di amministrazione senza diritto di voto i rappresentanti degli altri soggetti interessati (stakeholders).

La partecipazione di ENAV alla SESAR JU è il risultato di un lungo e complesso processo negoziale avviato nel febbraio 2007. Con l'approvazione delle richieste di membership da parte del Collegio dei Commissari (organo di valutazione della Commissione europea al quale partecipano i Commissari competenti) e con la sottoscrizione degli Accordi di Partecipazione, ENAV è entrata a far parte della Joint Undertaking (11 agosto 2009). Il contributo di ENAV alla SESAR JU è quantificato in 70 milioni di Euro ed ENAV riceverà un cofinanziamento pari al 50 per cento del contributo stesso. Il contributo è costituito da risorse umane, tecnologiche ed infrastrutturali, che saranno impiegate per la realizzazione delle attività di ricerca e sviluppo in cui si sostanzia il programma di lavoro. ENAV metterà a disposizione il suo contributo mediante risorse interne e risorse esterne della sua controllata TECHNO SKY e della sua partecipata SICTA, nonché avvalendosi del supporto di IDS, quale società specializzata del settore.

Insieme al programma SESAR per la realizzazione di una nuova piattaforma tecnologica per la gestione del traffico aereo, l'altra innovazione essenziale del nuovo sistema di gestione del traffico aereo è costituita dalla riorganizzazione dello spazio aereo attraverso la creazione di Blocchi funzionali di spazio aereo (FAB) sovranazionali. Sono state avviate nove iniziative per la creazione di FAB in

Europa; tra le tre in fase più avanzata è incluso BLUE MED, il Blocco funzionale che interessa l'Italia, i Balcani e il bacino del Mediterraneo. 5 iniziative FAB hanno ricevuto un finanziamento dalla Commissione Europea e tra queste BLUE MED ha ricevuto il finanziamento più alto (circa 2,8 milioni di euro); ciò dimostra la qualità del lavoro svolto nella predisposizione dello studio di fattibilità (2008).

Il progetto di realizzazione del Blocco funzionale di spazio aereo BLUE MED è coordinato da ENAV su mandato della Commissione europea. Vi partecipano i fornitori dei servizi di navigazione aerea di Grecia, Malta e Cipro, per quanto concerne gli Stati membri dell'Unione europea; di Tunisia, Egitto e Albania, a titolo di partner associati; di Giordania, Libano (la cui richiesta di partecipazione è stata di recente accettata) e FYROM (Repubblica ex Jugoslava di Macedonia, la cui richiesta è in corso di elaborazione), a titolo di osservatori. La messa in operazione dei FAB è un processo lungo e complesso che richiede la valutazione di molteplici aspetti, quali l'opportunità politica, le esigenze militari, i requisiti operativi, gli aspetti economici, gli aspetti di organizzazione societaria, gli aspetti giuridici e sociali, l'impatto ambientale. Il 4 novembre 2008 si è tenuta a Roma la Conferenza dei Ministri dei trasporti degli Stati partner del progetto.

Per quanto concerne il calendario di realizzazione del FAB BLUE MED, nel 2007-2008 è stato compiuto lo studio di fattibilità; a conclusione di questa fase si è proceduto alla valutazione dell'opportunità, che ha avuto per oggetto l'analisi delle problematiche relative allo spazio aereo, l'analisi dei meccanismi di interoperabilità, l'identificazione degli aspetti di natura legale e finanziaria e l'identificazione degli aspetti sociali. Nel 2009-2010 è in corso la fase di definizione, che dovrebbe concludersi con la decisione di avvio del FAB; tale decisione comporta la definizione dello spazio aereo interessato, l'accordo sulle procedure operative e la definizione dei meccanismi di interoperabilità, la soluzione degli aspetti legali e

finanziari, la soluzione degli aspetti sociali. A partire dal 2011 è previsto l'avvio della fase di implementazione e sviluppo.

L'obiettivo perseguito con la creazione del FAB è quello di permettere un uso migliore e più efficiente dello spazio aereo, con rotte più brevi e profili di volo ottimali, da cui potrà derivare una riduzione dei costi a carico degli utenti e un minore impatto ambientale. A tal fine il FAB dovrà assicurare procedure comuni e addestramento uniforme per i fornitori dei servizi di navigazione dei Paesi interessati, l'interoperabilità dei sistemi impiegati e un nuovo disegno dello spazio aereo e dei flussi di traffico che garantisca una maggiore efficienza dei voli in termini di consumi ed emissioni.

ENAV, a titolo di coordinatore di BLUE MED, si trova affidato il compito di catalizzatore di molte delle esigenze tecniche ed operative della gestione del traffico aereo nella regione del Mediterraneo. Questo compito potrà permettere ad ENAV di presentarsi, anche nei confronti delle istituzioni comunitarie, come centro di eccellenza per standard operativi e tecnologie all'avanguardia in ambito europeo, nodo regionale per la fornitura di servizi, attore essenziale a supporto del raggiungimento degli obiettivi fissati a livello di Unione europea. Al tempo stesso ENAV potrà svolgere un'importante funzione di connessione tra le necessità espresse dal bacino del Mediterraneo e l'industria del settore della gestione del traffico aereo, facendo da traino alla penetrazione dei gruppi industriali italiani in una regione ancora estremamente eterogenea sotto il profilo delle tecnologie impiegate.

Sulla base di questi elementi si configura il ruolo di particolare rilievo di ENAV, sia sotto il profilo dello sviluppo tecnologico (programma SESAR), attraverso la partecipazione in forma rilevante alla Joint Undertaking (impresa comune) del programma, il rafforzamento della cooperazione con i maggiori fornitori dei servizi di navigazione aerea europei e il coordinamento con l'industria nazionale (in particolare con i gruppi SELEX-SI e Finmecca-

nica), sia sotto il profilo della realizzazione di uno spazio aereo integrato a livello sovranazionale (FAB BLUE MED), attraverso il coordinamento della realizzazione del progetto BLUE MED, l'ampliamento della cooperazione con i paesi dell'area dei Balcani, il contributo attivo al funzionamento e alla gestione della futura rete di controllo del traffico aereo a livello europeo e lo sviluppo di una forte interazione con gli organismi gestori a livello regionale.

La delegazione della Commissione ha quindi visitato il Centro di controllo d'area di Roma Ciampino (ACC, Area Control Center Roma Ciampino).

I centri di controllo d'area svolgono la funzione di controllo, mediante radar, dei voli che attraversano lo spazio aereo nazionale, ad esclusione delle fasi di decollo e di atterraggio, affidate alle torri di controllo dei singoli aeroporti. In Italia sono presenti quattro centri di controllo d'area: il Centro di Roma Ciampino, che controlla circa il 63 per cento del traffico nello spazio aereo nazionale; il Centro di Brindisi, che controlla circa il 20 per cento del traffico aereo; il Centro di Padova, che controlla circa il 10 per cento e il Centro di Milano, che controlla circa il 7 per cento.

Il Centro di controllo d'area di Roma Ciampino ha 420 impiegati, costituiti da personale tecnico, amministrativo e operativo, di cui 335 controllori di volo, e 100 unità di personale dell'Aeronautica militare. Nel 2009 ha registrato una media di 3.667 voli controllati al giorno; il totale annuo dei voli oggetto di controllo da parte del Centro è risultato pari a 945.068.

La sala operativa, dove la delegazione della Commissione si è recata per conoscere direttamente le modalità e la strumentazione con cui sono effettuate le operazioni del Centro, ha una superficie di circa 2000 mq. È costituita da 4 isole operative, un'area tecnica e un'area militare.

Nel corso della visita sono stati evidenziati il livello tecnologicamente di avanguardia della strumentazione utilizzata nel Centro e gli ottimi rapporti di collaborazione che sussiste tra il personale ENAV e il personale militare.