

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### ATTI COMUNITARI

Proposta di regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio recante modifica dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo (COM(2008)388).

Proposta di regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE del Consiglio (COM(2008)390) *(Esame, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del regolamento e rinvio)* ..... 72

##### RISOLUZIONI:

7-00033 Valducci: Nuove convenzioni tra lo Stato e le società del gruppo Tirrenia e privatizzazione delle società esercenti servizi di cabotaggio pubblico *(Seguito della discussione e conclusione – Approvazione di un nuovo testo 8-00011)* ..... 76

ALLEGATO (Nuovo testo approvato dalla Commissione) ..... 82

Sull'ordine dei lavori ..... 79

##### INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sull'assetto e sulle prospettive delle nuove reti del sistema delle comunicazioni elettroniche *(Seguito esame documento conclusivo e rinvio)* ..... 79

AVVERTENZA ..... 81

##### ATTI COMUNITARI

*Mercoledì 19 novembre 2008. — Presidenza del vicepresidente Silvia VELO.*

**La seduta comincia alle 9.30.**

**Proposta di regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio recante modifica dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo (COM(2008)388).**

**Proposta di regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE)**

**n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE del Consiglio (COM(2008)390).**

*(Esame, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del regolamento e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame dei provvedimenti in oggetto.

Beatrice LORENZIN (PdL), *relatore*, ricorda che il 25 giugno 2008 la Commissione europea ha presentato il secondo pacchetto « cielo unico europeo » recante un insieme di misure intese a completare la riforma del sistema di gestione del

traffico aereo. In tale pacchetto viene prospettato un complesso di interventi tali da riformare profondamente l'assetto normativo e l'organizzazione del traffico aereo. Nelle intenzioni della Commissione le misure prospettate, che integrano ed adeguano quelle contemplate dal primo pacchetto di misure legislative sul «cielo unico europeo», consentiranno di fare fronte al raddoppiamento del traffico aereo previsto entro il 2020.

Ricorda che il pacchetto, predisposto dalla Commissione europea, si articola in una comunicazione COM(2008)389 e in due proposte di regolamento, la prima – COM(2008)388 – volta a migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo, la seconda – COM(2008)390 – relativa agli aeroporti, alla gestione del traffico aereo e ai servizi di navigazione aerea.

La comunicazione prende le mosse dalla situazione esistente nel settore del trasporto aereo, sottolineando in particolare che, a fronte di una crescita costante e consistente della domanda di trasporto aereo, in assenza di interventi mirati e tempestivi, le infrastrutture aeroportuali raggiungeranno presto il punto di saturazione con possibili conseguenze negative sotto il profilo della sicurezza.

Sottolinea che la comunicazione mette in evidenza che i maggiori problemi discendono dal fatto che la rete delle rotte europee non è completamente integrata e continua a rimanere un amalgama di rotte nazionali, cui si aggiungono l'insufficienza delle capacità aeroportuali con i conseguenti ritardi e i costi eccessivi delle operazioni relative al controllo del traffico aereo imputabili principalmente alla frammentazione del sistema europeo di controllo.

Evidenzia che, per fare fronte a questi problemi, la Commissione prospetta interventi riconducibili ad alcuni obiettivi principali.

In primo luogo, sul profilo della sicurezza, viene prospettata la necessità di un approccio europeo comune mediante l'elaborazione di una normativa pienamente armonizzata.

In secondo luogo, per quanto attiene all'evoluzione tecnologica dei sistemi di gestione del traffico aereo, sottolinea che la Commissione auspica un'implementazione del progetto SESAR (*Single European Sky ATM Research*) e delle nuove tecnologie, in modo tale da rimediare all'attuale condizione contrassegnata dal fatto che l'attuale sistema si basa su tecnologie obsolete e su una gestione frammentata che risulta essere meno efficiente di altri sistemi analoghi in funzione in altre parti del mondo, con conseguenti costi aggiuntivi pari a circa 2-3 miliardi di euro all'anno nonché una continua perdita di efficienza. Al fine di migliorare la gestione del traffico aereo è indispensabile, secondo la Commissione, implementare il progetto SESAR, che favorirà lo scambio di informazioni sulla gestione delle operazioni in volo e al suolo, consentendo in questo modo di adattare le strutture dello spazio aereo alla densità delle correnti di traffico. Ricorda che la comunicazione prevede, inoltre, di sfruttare, a partire dal 2008, i sistemi di navigazione satellitare, quali GALILEO, che consentirebbero di gestire in maniera più sicura le operazioni relative agli aeroporti e alle piste che si trovano a distanze ravvicinate.

In terzo luogo sottolinea la necessità, posta dalla Commissione, di una completa attuazione del piano d'azione volto a rafforzare le capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa (COM(2006)819). Ricorda che tale piano, che fa parte del cosiddetto «pacchetto aeroportuale» presentato dalla Commissione il 24 gennaio 2007, contempla diverse misure intese ad accrescere la produttività e ad ottimizzare la pianificazione delle infrastrutture aeroportuali, cui si aggiunge la esigenza di progettarne di nuove.

Evidenzia quindi, come, a giudizio della Commissione europea, l'attuazione delle misure prospettate nella comunicazione consentirà di conseguire una serie di miglioramenti, quali un risparmio annuo di circa 2 miliardi di euro rispetto alla situazione attuale, una maggiore efficienza del sistema europeo di gestione del traffico aereo, il contenimento delle emissioni, una

gestione integrata della sicurezza, della capacità e dell'efficienza, la riduzione dei ritardi nonché dei costi economici ed ambientali grazie alla riduzione delle emissioni inquinanti che ne deriverà. Secondo i dati forniti dalla Commissione tale miglioramento dovrebbe tradursi in un risparmio di 16 milioni di tonnellate di anidride carbonica all'anno.

Ricorda che alla comunicazione si aggiunge una prima proposta di regolamento, con la quale si prospetta la creazione, da parte degli Stati membri, entro il 2012, di blocchi funzionali di spazio aereo, vale a dire i blocchi di spazio aereo, basati su requisiti operativi, che superano i confini nazionali e rispecchiano la necessità di assicurare una gestione più integrata dello spazio aereo. L'obiettivo finale è quello di raggiungere un livello elevato di capacità e di efficienza della rete di gestione del traffico, con lo scopo di creare uno spazio aereo operativo sempre più integrato. La creazione di un blocco di spazio aereo funzionale, secondo la proposta di regolamento, potrà avvenire unicamente previo accordo tra gli Stati membri responsabili di una qualsiasi parte dello spazio aereo che ricade nel blocco o previa dichiarazione dello Stato membro interessato, qualora lo spazio aereo in questione si trovi interamente sotto la sua giurisdizione. A suo giudizio questa rappresenta l'innovazione più significativa della proposta di regolamento, poiché si incide direttamente sull'utilizzo degli spazi aerei, sulle competenze degli Stati membri e, conseguentemente, sulle funzioni delle autorità nazionali, attuando una vera e propria rivoluzione nella gestione del traffico aereo in Europa.

Strettamente connessa alla proposta della creazione dei blocchi funzionali è l'ipotesi di creare una regione europea di informazione di volo unica (*Single European Flight Information Region - EFIR*), vale a dire di uno spazio aereo di dimensioni definite, nel quale sono forniti servizi di informazione di volo e servizi di allarme, che dovrebbe comprendere lo spa-

zio aereo sotto la giurisdizione degli Stati membri e potrà includere altresì lo spazio aereo di paesi terzi europei.

Ricorda che la proposta di regolamento prospetta anche la creazione di una rete europea di gestione del traffico aereo al fine di permettere un uso ottimale dello spazio, garantendo al contempo il massimo accesso allo spazio aereo e ai servizi di navigazione ad esso connessi. Al fine di consentire il perseguimento del suddetto obiettivo, la Commissione ritiene indispensabile creare una rete europea delle rotte, assicurare il coordinamento e l'assegnazione delle risorse limitate, in particolare delle radiofrequenze e dei codici radar, nonché sviluppare le funzioni supplementari della rete di gestione del traffico aereo come definite dal piano di gestione del traffico aereo ATM (*Air Traffic Management*).

In ultimo rileva che, nell'ambito della medesima proposta, è previsto l'obbligo, a carico degli Stati membri, di designare autorità nazionali di vigilanza, al fine di assolvere i compiti assegnati loro dalla proposta di regolamento in esame, indipendenti dal punto di vista funzionale da altre autorità pubbliche o private ed operanti in piena trasparenza ed imparzialità. È inoltre fissato l'obbligo, a carico della Commissione, di adottare norme di attuazione che recepiscano le norme di sicurezza adottate da Eurocontrol (*European safety regulatory requirements - ESARR*), e le successive modifiche delle stesse, che ricadono nell'ambito di applicazione del regolamento.

Sottolinea che un ulteriore aspetto di notevole importanza attiene alla tariffazione dei servizi di navigazione aerea. In proposito la proposta di regolamento prospetta una maggiore trasparenza nella fissazione, imposizione e riscossione delle tariffe per i servizi di navigazione aerea al fine di rendere economicamente più redditizia la prestazione di tali servizi e più efficienti le operazioni di volo, mantenendo un livello di sicurezza ottimale. La Commissione potrà decidere di destinare gli oneri al finanziamento di progetti comuni volti ad aiutare precise categorie di utenti dello spazio aereo o fornitori di servizi di navigazione aerea, a perfezio-

nare le infrastrutture e a migliorare la prestazione dei servizi di navigazione aerea e l'utilizzo dello spazio aereo, in particolare allorché tali interventi si rivelano necessari ai fini dell'attuazione del piano ATM (*Air Traffic Management*). Gli Stati membri sarebbero inoltre tenuti a garantire la fornitura di servizi di traffico aereo in regime di esclusiva in specifici blocchi per lo spazio aereo di responsabilità dei medesimi Stati; essi dovranno designare a tal fine un fornitore di servizi di traffico aereo titolare di un certificato valido nella Comunità.

Ricorda che, secondo fonti informali, il 7 novembre 2008 il Consiglio avrebbe avviato, a livello di Comitato dei rappresentanti permanenti (Coreper), l'esame della proposta di regolamento che modifica il primo pacchetto sul « cielo unico europeo », in vista dell'adozione di un orientamento generale presumibilmente al prossimo Consiglio trasporti del 9 dicembre 2008.

L'esame da parte del Coreper si sarebbe concentrato sui seguenti aspetti:

indipendenza delle Autorità nazionali di vigilanza; a tale proposito, malgrado una proposta di compromesso elaborata dalla presidenza francese, allo stato attuale non sarebbe stata ancora individuata una soluzione condivisa tra gli Stati membri. Alcuni Stati membri chiederebbero di eliminare i riferimenti all'indipendenza nell'esercizio delle funzioni di vigilanza, altri si sarebbero schierati contro tale ipotesi;

blocchi funzionali di spazio aereo: a riguardo alcuni Stati membri ritengono che il termine del 2012 fissato per la loro realizzazione sia troppo ambizioso. Secondo la Commissione tale scadenza non è negoziabile, considerata la necessità di assicurare coerenza con i tempi di realizzazione del progetto SESAR, la cui fase di sviluppo dovrà essere completata nel 2013;

determinazione delle tariffe, rispetto alle quali la delegazione italiana ha ottenuto di introdurre un meccanismo di flessibilità in caso di scostamenti significativi dei dati reali di traffico rispetto alle previsioni e la presidenza francese, al fine

di andare incontro alla richiesta di flessibilità dell'Italia, ha riformulato tale disposizione proponendo un programma di definizione delle tariffe su base annua.

Quanto alla seconda proposta di regolamento, relativa all'estensione delle competenze dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA), ritiene opportuno segnalare che a tale organismo verrebbero affidate nuove funzioni con riferimento agli aeroporti, alla gestione del traffico aereo (ATM - *Air Traffic Management*) ed ai servizi di navigazione aerea (ANS - *Air Navigation Services*), in particolare per quanto riguarda gli aspetti relativi all'elaborazione della normativa, alle ispezioni di standardizzazione e alla certificazione degli operatori degli aeroporti, dei servizi di navigazione aerea e di controllo del traffico aereo, dei controllori del traffico aereo e degli organismi accreditati.

In conclusione, ritiene indispensabile, stante la complessità del pacchetto e gli effetti che esso potrà produrre, procedere ad alcune audizioni, con particolare riguardo alle autorità competenti in materia e agli operatori del settore, in modo tale da poter acquisire più puntuali elementi di valutazione utili anche ai fini di un successivo confronto con i parlamentari europei eletti in Italia e con il commissario europeo competente per materia.

Nel ringraziare gli uffici per la documentazione predisposta, ribadisce la rilevanza delle audizioni come utile momento di confronto con i soggetti interessati.

Silvia VELO, *presidente*, ringrazia il deputato Lorenzin per l'ampia relazione svolta.

Aurelio Salvatore MISITI (IdV), evidenzia la contraddizione tra la dizione « cielo unico europeo » e lo stato attuale di frammentazione nella gestione del traffico aereo. Auspica pertanto che siano adottate tutte le misure necessarie per una maggiore integrazione, rispetto alla quale dovranno svolgere un ruolo trainante i Paesi più avanzati e in particolare l'Italia. Ricorda il ruolo fondamentale svolto in pas-

sato dal nostro Paese riguardo ai processi di innovazione tecnologica nel settore aereo e all'avanzamento dell'aeronautica. Nel richiamare l'importanza dei sistemi di navigazione, osserva che nella comunicazione viene richiamato il sistema di navigazione satellitare Galileo, che tuttavia è lontano dall'essere completato e dall'essere pienamente operativo. Quanto alla riduzione delle emissioni inquinanti, ritiene che possa essere applicata al settore aereo la tecnologia innovativa che caratterizza la navigazione marittima, nell'ambito della quale sono stati raggiunti notevoli progressi dovuti alla ricerca effettuata in campo militare e all'utilizzo dell'energia nucleare. Auspica infine che dal lavoro svolto in Commissione emergano proposte incisive riguardo alla promozione dell'integrazione a livello comunitario, al fine di eliminare gli ostacoli che impediscono un'efficace gestione del traffico aereo.

Settimo NIZZI (Pdl), condivide quanto detto dal collega Misiti riguardo all'importanza dell'uso di tecnologie innovative. A tale proposito segnala il livello straordinario di sviluppo raggiunto nell'utilizzo dell'energia nucleare nel settore marittimo e ricorda che l'Italia è stata sempre all'avanguardia riguardo al progresso tecnologico in questo settore. Ritiene pertanto auspicabile che la Commissione possa avere occasioni di confronto con le aziende *leader* del settore, che potrebbero rivelarsi assai utili anche in relazione all'esame di altri provvedimenti, quali quelli relativi alla circolazione stradale, al fine, tra l'altro, di verificare le possibilità concrete di intervento in merito alla riduzione delle emissioni inquinanti.

Silvia VELO, *presidente*, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 10.**

#### RISOLUZIONI

Mercoledì 19 novembre 2008. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. —

*Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze Nicola Cosentino.*

**La seduta comincia alle 15.**

**7-00033 Valducci: Nuove convenzioni tra lo Stato e le società del gruppo Tirrenia e privatizzazione delle società esercenti servizi di cabotaggio pubblico.**

*(Seguito della discussione e conclusione – Approvazione di un nuovo testo 8-00011).*

**La seduta comincia alle 15.**

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che, sulla base delle indicazioni avanzate nella seduta di ieri dai deputati intervenuti e dal rappresentante del Governo ha predisposto una ulteriore nuova formulazione della risoluzione nei termini seguenti:

« La IX Commissione,  
premessò che:

la Tirrenia e le società regionali da questa controllate (Caremar, Saremar, Siremar e Toremar) esercitano il servizio pubblico di cabotaggio marittimo fra la penisola e le isole maggiori e minori in base a specifiche convenzioni in scadenza alla fine del 2008;

la legge finanziaria per il 2007 (commi 998 e 999 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2006, n. 296) ha predisposto la stipula di nuove convenzioni tra lo Stato e le società del gruppo Tirrenia aventi scadenza non anteriore al 31 dicembre 2012 al fine di privatizzare le società esercenti servizi di cabotaggio pubblico;

il Documento di programmazione economico-finanziaria per gli anni 2009-2013, deliberato dal Consiglio dei ministri il 18 giugno 2008, ha confermato la volontà del Governo di attuare tempestivamente, in coerenza anche con quanto previsto dalla legge finanziaria per il 2007, il processo di privatizzazione della Tirrenia;

il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 e, successivamente, il decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito,

con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, hanno attribuito alle regioni le funzioni in materia di servizio pubblico di cabotaggio marittimo che si svolgono all'interno del loro territorio, prevedendo altresì la possibilità per le regioni Campania, Sardegna, Sicilia e Toscana di richiedere, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore del decreto-legge, il trasferimento a titolo gratuito della partecipazione totalitaria detenuta da Tirrenia di navigazione Spa rispettivamente nelle società Caremar, Saremar, Siremar e Toremar; nessuna delle regioni interessate ha peraltro esercitato tale facoltà entro i termini previsti;

ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 14 novembre 1995, n. 481, il Consiglio dei ministri ha deliberato, nella seduta del 6 novembre 2008, la definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione della partecipazione detenuta indirettamente dal Ministro dell'economia e delle finanze nel capitale di Tirrenia di navigazione S.p.A.; il relativo schema di decreto sarà trasmesso alle Camere per l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari;

dall'ampia attività conoscitiva svolta dalla Commissione mediante audizioni informali dei soggetti interessati è emerso che:

*a)* gran parte dell'attività della società Tirrenia di navigazione S.p.A. può essere svolta come libera attività imprenditoriale, secondo condizioni di mercato;

*b)* le sovvenzioni a carico del bilancio dello Stato rappresentano una quota rilevante delle entrate del gruppo Tirrenia e i costi operativi risultano mediamente più elevati rispetto a quelli delle società private del settore;

*c)* deve essere realizzato un significativo recupero di efficienza della gestione, in linea con gli obiettivi individuati dal piano industriale del gruppo, definito nel 2007 e non ancora approvato, e con i criteri per la determinazione degli oneri di

servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie, di cui alla delibera CIPE del 9 novembre 2007;

risulta pertanto indispensabile completare rapidamente il processo di liberalizzazione del settore del cabotaggio pubblico e privatizzare le società esercenti i servizi di collegamento marittimo che rivestono carattere di pubblica utilità;

occorre al tempo stesso garantire la continuità e la qualità del servizio anche per i collegamenti che non rivestono interesse di mercato e, in particolare, assicurare la continuità territoriale e l'erogazione dei servizi essenziali sia per le isole maggiori, sia per le isole minori;

impegna il Governo:

1) a pervenire sollecitamente, se possibile entro il 30 giugno 2009, alla privatizzazione della società Tirrenia di navigazione S.p.A., da effettuarsi mediante ricorso a procedura competitiva, aperta, trasparente e non discriminatoria;

2) ad assumere sollecitamente le opportune iniziative finalizzate al completamento, da parte delle amministrazioni competenti, dell'iter di approvazione delle nuove convenzioni con la Tirrenia e con le società regionali, almeno per quanto concerne le tratte che non rivestono interesse di mercato, ma che risultano indispensabili per assicurare la continuità territoriale e il diritto alla mobilità dei cittadini, con riferimento ai collegamenti sia con le isole maggiori, sia con le isole minori;

3) a valutare la possibilità di prorogare le convenzioni in essere con il gruppo Tirrenia, qualora risulti indispensabile in vista della definizione delle nuove convenzioni e dell'attuazione della privatizzazione e, in ogni caso, per il tempo strettamente necessario al conseguimento di tali obiettivi;

4) ad assicurare, anche attraverso lo stanziamento delle risorse finanziarie necessarie, che, per tutta la fase che precederà la privatizzazione, continuano ad essere prestati i servizi attualmente offerti;

5) ad individuare le misure opportune per garantire, anche oltre la scadenza delle nuove convenzioni, il mantenimento in esercizio dei collegamenti necessari ad assicurare la continuità territoriale e il diritto alla mobilità dei cittadini;

6) a prevedere altresì, nell'ambito della privatizzazione, adeguate misure di salvaguardia dei livelli occupazionali e di tutela nei confronti dei dipendenti del gruppo Tirrenia».

Silvano MOFFA (PdL), segnala l'opportunità di inserire, al punto 2) del dispositivo, un riferimento all'esigenza che il Governo consulti le regioni e gli enti locali interessati.

Angelo COMPAGNON (UdC) esprime il proprio apprezzamento per la ulteriore nuova formulazione della risoluzione predisposta dal Presidente. Dichiarò altresì di condividere l'integrazione proposta dal collega Moffa. Preannuncia pertanto il voto favorevole del proprio gruppo sulla nuovo testo della risoluzione.

Sandro BIASOTTI (PdL), esprime un giudizio assolutamente positivo sulla ulteriore nuova formulazione della risoluzione, osservando che la Commissione è riuscita a predisporre un atto di indirizzo che offre al Governo indicazioni precise su una questione di grande complessità. Evidenzia altresì che il nuovo testo della risoluzione raccoglie numerosi suggerimenti provenienti dai gruppi di minoranza. Esprime un particolare apprezzamento per le parti del dispositivo che evidenziano l'esigenza di garantire la continuità territoriale e di salvaguardare i livelli occupazionali. Auspica, infine, un'approvazione condivisa della risoluzione.

Silvia VELO (PD) richiama il lungo e approfondito lavoro svolto dalla Commissione a partire dalla presentazione, nel luglio scorso, del testo iniziale della risoluzione di cui il Presidente Valducci è il primo firmatario. Ritiene che la nuova formulazione proposta dal Presidente al-

l'inizio della seduta risponda alle esigenze emerse nel dibattito, in particolare per quanto concerne i punti 4) e 5) del dispositivo. Rimane tuttavia il problema rappresentato dalla decurtazione delle risorse finanziarie effettuata con la manovra di bilancio. Ribadisce pertanto la propria richiesta, più volte formulata nelle sedute precedenti, che il Governo fornisca indicazioni quantitative precise sugli stanziamenti disponibili e che chiarisca i propri intendimenti rispetto all'esigenza di reperire le risorse adeguate per assicurare la continuità dei servizi attualmente prestati. Segnala il rischio che, altrimenti, quanto richiesto nella risoluzione rimanga inattuato.

Michele Pompeo META (PD) nel condividere il nuovo testo della risoluzione ribadisce tuttavia che le risorse stanziare in bilancio per il 2009 sono largamente insufficienti rispetto alla necessità di mantenere i servizi attualmente offerti. Segnala inoltre che a suo giudizio non sembra opportuno parlare di «privatizzazione», e suggerisce l'uso del termine «liberalizzazione», che è comprensivo di tutto il processo in atto. Ricorda che le regioni hanno espresso posizioni molto differenziate rispetto alla possibilità di gestire i collegamenti nelle tratte economicamente svantaggiate e suggerisce che la Conferenza Stato regioni potrebbe rappresentare la sede idonea a definire una posizione unitaria. Richiama la posizione coraggiosa e innovativa del Presidente della regione Sardegna, che si è dichiarato pronto a rilevare la gestione dei collegamenti con l'isola. Ritiene tuttavia che i problemi di Tirrenia non possano semplicemente essere trasferiti dallo Stato alle regioni, senza il reperimento, nell'ambito del bilancio dello Stato, di risorse adeguate ad assicurare la continuità del servizio. Segnala infine l'opportunità, nel testo della risoluzione, di far riferimento non soltanto ai collegamenti con le isole, ma anche tra le isole medesime.

Aurelio Salvatore MISITI (IdV) sottolinea di nuovo, come già nelle precedenti

sedute, l'esigenza di prevedere espressamente un termine di sei mesi non soltanto per quanto riguarda la privatizzazione, ma anche per quanto concerne la proroga delle convenzioni in essere. Ritiene che la mancata individuazione di questo termine potrebbe indurre il Governo a non procedere sollecitamente alla privatizzazione del gruppo, con la conseguenza che la situazione attuale, così problematica, potrebbe protrarsi ancora per anni.

Silvano MOFFA (Pdl) in riferimento alle considerazioni svolte dal collega Meta, ritiene che nella risoluzione debba essere mantenuto il riferimento alla privatizzazione del gruppo Tirrenia, come condizione essenziale per la liberalizzazione dell'intero settore.

Settimo NIZZI (Pdl) ritiene scarsamente praticabile l'ipotesi prospettata dal Presidente della regione Sardegna, relativamente all'assunzione, da parte della regione stessa, degli oneri relativi ai collegamenti marittimi con l'isola, attualmente effettuati da Tirrenia. Ritiene piuttosto opportuno che sia lo Stato ad effettuare la privatizzazione, attraverso una procedura competitiva che permetta di individuare un soggetto acquirente idonea ad assicurare la continuità dei servizi di trasporto marittimo.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ritiene opportuno inserire nel testo della risoluzione gli ulteriori elementi emersi dal dibattito, con particolare riguardo all'esigenza di acquisire la posizione delle regioni e degli enti locali interessati e di esplicitare il riferimento anche ai collegamenti tra le isole. Per quanto concerne la richiesta del deputato Misiti di indicare un termine in relazione alla proroga delle convenzioni, osserva che l'obiettivo di assicurare una rapida conclusione dell'operazione di privatizzazione può essere perseguito prevedendo il termine ultimo del 31 dicembre 2009 per il completamento di tale operazione. Riformula, quindi, ulteriormente in tal senso il testo della risoluzione.

Il sottosegretario Nicola COSENTINO esprime il proprio assenso sul testo della risoluzione come da ultimo riformulato.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che il nuovo testo della risoluzione assume il numero 8-00011 (*vedi allegato*).

La Commissione approva il nuovo testo della risoluzione.

Mario VALDUCCI, *presidente*, esprime soddisfazione per l'approvazione unanime del nuovo testo della risoluzione.

#### **Sull'ordine dei lavori.**

Settimo NIZZI (Pdl) intervenendo sull'ordine dei lavori, richiama l'attenzione della Commissione sulla grave criticità in cui versa la società Meridiana.

**La seduta termina alle 15.15.**

#### **INDAGINE CONOSCITIVA**

*Mercoledì 19 novembre 2008. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.*

**La seduta comincia alle 15.15.**

**Indagine conoscitiva sull'assetto e sulle prospettive delle nuove reti del sistema delle comunicazioni elettroniche.**

*(Seguito esame documento conclusivo e rinvio).*

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori sarà assicurata anche mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso. Ne dispone quindi l'attivazione.

Ricorda, quindi, come già evidenziato ieri, che la proposta di documento conclusivo intenzionalmente non indica una singola modalità di intervento, ma illustra le varie soluzioni possibili, anche in con-

siderazione della complessa attività istruttoria, che la scelta tra tali soluzioni richiede. Ribadisce altresì l'invito ai membri della Commissione a presentare eventuali proposte di integrazione al documento conclusivo in forma scritta e, possibilmente, entro la giornata di domani.

Aurelio Salvatore MISITI (IdV) ritiene che si debba evitare il rischio che il documento conclusivo, evitando di esprimere una preferenza su una delle possibili linee di intervento, assuma il carattere di un lavoro di mera istruttoria. Invita pertanto a indicare espressamente nel documento un ordine di preferenza tra le quattro soluzioni delineate. Osserva in proposito che non è realistico ritenere che i privati possono assumersi gli oneri relativi alla creazione di un'adeguata infrastruttura di rete. Reputa quindi che il documento dovrebbe sottolineare con maggiore evidenza la necessità di una cooperazione tra Stato, regioni e soggetti privati. L'intervento delle regioni risulta particolarmente opportuno nel caso in cui in un determinato territorio sussistano le condizioni per la creazione di un polo tecnologico.

Mario VALDUCCI, *presidente*, osserva in primo luogo che il documento, nel suo complesso intende delineare il quadro delle politiche da attuare, sia dal lato dell'offerta, sia dal lato della domanda in tutto il comparto delle comunicazioni elettroniche. Si tratta, per quanto concerne l'offerta, delle azioni a sostegno della creazione della rete e delle misure volte ad ampliare i servizi offerti, sia per quanto concerne l'informatizzazione della pubblica amministrazione, sia per quanto riguarda il sostegno alle imprese che operano nel settore o che comunque fanno ricorso a servizi di comunicazione elettronica, con particolare riguardo a quelle di piccola dimensione e alle microimprese. Dal lato della domanda si tratta di promuovere in modo efficace il processo di alfabetizzazione informatica della generalità dei cittadini. Tali azioni devono essere portate avanti in modo coordinato, al fine

di sviluppare tutte le possibili sinergie. Potrebbero altresì dimostrarsi utili iniziative di supporto all'utilizzo di messi informatici da parte dei cittadini, come ad esempio misure volte a rendere più oneroso l'uso della carta.

Per quanto riguarda l'accesso della popolazione alle comunicazioni elettroniche, osserva altresì che — secondo quanto gli è stato segnalato dal collega Sarubbi — la situazione esistente non è adeguatamente rappresentata dal dato per cui la copertura della rete raggiunge il 95 per cento della popolazione. Non si tratta, infatti, soltanto di verificare la copertura della rete, ma anche di valutare la qualità della connessione. Rispetto a questo profilo sarebbe assai utile disporre di un indice affidabile di rilevamento, che con ogni probabilità evidenzerebbe risultati assai meno positivi. Ritiene opportuno che queste considerazioni siano inserite nella nuova formulazione del documento conclusivo, che sarà sottoposta alla votazione della Commissione.

Richiama, riguardo all'ordine di preferenza sollecitato dal collega Misiti, la valutazione sostanzialmente positiva espressa dall'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni sulla soluzione *Open Access* adottata da Telecom. Sottolinea peraltro che dal documento emerge l'esigenza di una cooperazione tra pubblico e privato, soprattutto per quanto concerne le situazioni di fallimento del mercato. Dalle indicazioni contenute nel documento si evince altresì che la società ex monopolista non sembra disporre delle risorse occorrenti per effettuare gli investimenti richiesti per la realizzazione della rete.

Di più lontana praticabilità sono le due ultime ipotesi prospettate nel documento, concernenti rispettivamente la connessione delle reti e l'intervento pubblico europeo. Osserva, riguardo alla prima ipotesi, l'importanza che in ogni caso riveste il censimento delle reti pubbliche, per avere una precisa cognizione delle reti effettivamente esistenti nel Paese, che per lo più si sono sviluppate in modo non coordinato. A tale proposito ricorda che in numerose regioni (tra cui ad esempio l'Emilia Romagna, il

Friuli Venezia-Giulia, il Trentino Alto Adige e l'Abruzzo) sono state installate reti di comunicazione elettronica che si affiancano ad altre reti di grandi società. Questo dato, insieme alla possibilità di un ricorso combinato a diverse tecnologie, permette di supporre che i costi per l'infrastrutturazione del Paese potrebbero essere significativamente inferiori a quelli che di frequente vengono indicati.

Per quanto concerne l'intervento pubblico europeo, non nasconde che si tratta di una iniziativa la cui praticabilità è subordinata all'avverarsi di numerose condizioni. Ritene tuttavia opportuno che la Commissione trasporti, nel documento conclusivo, fornisca un'indicazione innanzitutto di valenza politica, rivolta non solo al Governo italiano, ma anche alle istituzioni comunitarie.

Conclusivamente segnala il valore di « progetto-Paese » che gli interventi indicati nel documento assumono, dal momento che lo sviluppo delle comunicazioni elettroniche nella vita economica, ammi-

nistrativa e sociale del Paese rappresenta una condizione essenziale per le prospettive di crescita dell'Italia.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame del documento conclusivo ad altra seduta.

**La seduta termina alle 15.40.**

---

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

#### AVVERTENZA

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

#### INDAGINE CONOSCITIVA

*Indagine conoscitiva sulla sicurezza nella circolazione stradale.*

*Audizione del Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali, Maurizio Sacconi.*

ALLEGATO

**7-00033 Valducci: Nuove convenzioni tra lo Stato e le società del gruppo Tirrenia e privatizzazione delle società esercenti servizi di cabotaggio pubblico**

**NUOVO TESTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione,

premessi che:

la Tirrenia e le società regionali da questa controllate (Caremar, Saremar, Siremar e Toremar) esercitano il servizio pubblico di cabotaggio marittimo fra la penisola e le isole maggiori e minori in base a specifiche convenzioni in scadenza alla fine del 2008;

la legge finanziaria per il 2007 (commi 998 e 999 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2006, n. 296) ha predisposto la stipula di nuove convenzioni tra lo Stato e le società del gruppo Tirrenia aventi scadenza non anteriore al 31 dicembre 2012 al fine di privatizzare le società esercenti servizi di cabotaggio pubblico;

il Documento di programmazione economico-finanziaria per gli anni 2009-2013, deliberato dal Consiglio dei ministri il 18 giugno 2008, ha confermato la volontà del Governo di attuare tempestivamente, in coerenza anche con quanto previsto dalla legge finanziaria per il 2007, il processo di privatizzazione della Tirrenia;

il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 e, successivamente, il decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, hanno attribuito alle regioni le funzioni in materia di servizio pubblico di cabotaggio marittimo che si svolgono all'interno del loro territorio, prevedendo altresì la possibilità per le regioni Campania, Sardegna, Sicilia e Toscana di richiedere, entro centoventi giorni dalla data

di entrata in vigore del decreto-legge, il trasferimento a titolo gratuito della partecipazione totalitaria detenuta da Tirrenia di navigazione Spa rispettivamente nelle società Caremar, Saremar, Siremar e Toremar; nessuna delle regioni interessate ha peraltro esercitato tale facoltà entro i termini previsti;

ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 14 novembre 1995, n. 481, il Consiglio dei ministri ha deliberato, nella seduta del 6 novembre 2008, la definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione della partecipazione detenuta indirettamente dal Ministro dell'economia e delle finanze nel capitale di Tirrenia di navigazione S.p.A.; il relativo schema di decreto sarà trasmesso alle Camere per l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari;

dall'ampia attività conoscitiva svolta dalla Commissione mediante audizioni informali dei soggetti interessati è emerso che:

a) gran parte dell'attività della società Tirrenia di navigazione S.p.A. può essere svolta come libera attività imprenditoriale, secondo condizioni di mercato;

b) le sovvenzioni a carico del bilancio dello Stato rappresentano una quota rilevante delle entrate del gruppo Tirrenia e i costi operativi risultano mediamente più elevati rispetto a quelli delle società private del settore;

c) deve essere realizzato un significativo recupero di efficienza della ge-

stione, in linea con gli obiettivi individuati dal piano industriale del gruppo, definito nel 2007 e non ancora approvato, e con i criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie, di cui alla delibera CIPE del 9 novembre 2007;

risulta pertanto indispensabile completare rapidamente il processo di liberalizzazione del settore del cabotaggio pubblico e privatizzare le società esercenti i servizi di collegamento marittimo che rivestono carattere di pubblica utilità;

occorre al tempo stesso garantire la continuità e la qualità del servizio anche per le tratte che non rivestono interesse di mercato e, in particolare, assicurare la continuità territoriale e l'erogazione dei servizi essenziali per i collegamenti con le isole maggiori e minori, e tra le isole stesse;

impegna il Governo:

1) a pervenire sollecitamente, se possibile entro il 30 giugno 2009, e comunque non oltre il 31 dicembre 2009, alla privatizzazione della società Tirrenia di navigazione S.p.A., da effettuarsi mediante ricorso a procedura competitiva, aperta, trasparente e non discriminatoria;

2) ad assumere sollecitamente, sentite le regioni e gli enti locali interessati, le opportune iniziative finalizzate al completamento, da parte delle amministrazioni

competenti, dell'*iter* di approvazione delle nuove convenzioni con la Tirrenia e con le società regionali, almeno per quanto concerne le tratte che non rivestono interesse di mercato, ma che risultano indispensabili per assicurare la continuità territoriale e il diritto alla mobilità dei cittadini, con riferimento ai collegamenti con le isole maggiori e minori e tra le isole stesse;

3) a valutare la possibilità di prorogare le convenzioni in essere con il gruppo Tirrenia, qualora risulti indispensabile in vista della definizione delle nuove convenzioni e dell'attuazione della privatizzazione e, in ogni caso, per il tempo strettamente necessario al conseguimento di tali obiettivi;

4) ad assicurare, anche attraverso lo stanziamento delle risorse finanziarie necessarie, che, per tutta la fase che precederà la privatizzazione, continuino ad essere prestati i servizi attualmente offerti;

5) ad individuare le misure opportune per garantire, anche oltre la scadenza delle nuove convenzioni, il mantenimento in esercizio dei collegamenti necessari ad assicurare la continuità territoriale e il diritto alla mobilità dei cittadini;

6) a prevedere altresì, nell'ambito della privatizzazione, adeguate misure di salvaguardia dei livelli occupazionali e di tutela nei confronti dei dipendenti del gruppo Tirrenia.

(8-00011)

« Valducci, Moffa ».