

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### SEDE REFERENTE:

Disposizioni in favore delle famiglie delle vittime del disastro ferroviario di Viareggio del 29 giugno 2009. C. 3007 Bergamini e C. 3171 Velo (*Esame e rinvio*) ..... 94

##### SEDE CONSULTIVA:

Legge comunitaria 2009. C. 2449-B, approvato dalla Camera e modificato dal Senato (Parere alla XIV Commissione) (*Esame e rinvio*) ..... 98

##### INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano (*Seguito dell'esame del documento conclusivo e rinvio*) ..... 101

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI ..... 101

AVVERTENZA ..... 102

##### SEDE REFERENTE

*Mercoledì 10 febbraio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.*

**La seduta comincia alle 11.30.**

**Disposizioni in favore delle famiglie delle vittime del disastro ferroviario di Viareggio del 29 giugno 2009. C. 3007 Bergamini e C. 3171 Velo.**

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame dei provvedimenti in titolo.

Angelo COMPAGNON (UdC), intervenendo sull'ordine dei lavori, segnala che è stata presentata nella giornata di ieri dal proprio gruppo, a prima firma del collega Poli, una proposta di legge di analogo argomento.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che la proposta di legge del gruppo dell'Unione di centro sarà abbinata alle proposte di legge in esame, come previsto dal Regolamento della Camera dei deputati, non appena assegnata alla Commissione.

Deborah BERGAMINI (PdL), *relatore*, ricorda che il 29 giugno 2009 si è verificato uno dei più gravi incidenti ferroviari nella storia del Paese, causato dal deragliamento del treno merci 50325 Trecate-Gricignano, dalla fuoriuscita di gas da una cisterna contenente gas di petrolio liquefatto e dalla successiva esplosione verificatasi nella stazione di Viareggio. Le vittime sono state trentadue e l'incidente ha causato centinaia di feriti. Osserva che si è trattato di un evento che ha drammaticamente riproposto il tema della sicurezza ferroviaria, con particolare riferimento al trasporto di merci pericolose, evidenziando come il processo di liberalizzazione dei trasporti ferroviari debba essere ac-

compagnato da regole chiare e rigorose per la tutela della salute e della sicurezza dei cittadini.

Sottolinea che le proposte di legge in esame sono finalizzate a sostenere i superstiti e le famiglie delle vittime del disastro ferroviario, con un contributo finalizzato ad affrontare le difficoltà, anche di natura economica, determinatesi all'indomani dell'incidente, che va ad integrare il risarcimento dell'integrità psico-fisica prevista dal nostro ordinamento e garantita dalla Costituzione.

In particolare la proposta di legge C 3007 a propria firma prevede, all'articolo 1, l'elargizione della somma di 5 milioni di euro in favore delle famiglie delle vittime e di coloro che hanno riportato lesioni a causa del disastro ferroviario. Spetterà al prefetto di Lucca di provvedere a individuare i destinatari di tale sostegno economico e ad assegnare le somme secondo una ripartizione commisurata ai danni arrecati a ciascuno dal disastro ferroviario. È disposta l'esenzione di tale contributo finanziario da ogni imposta o tassa. L'articolo 2 reca la copertura degli oneri finanziari, prevedendo l'utilizzo del fondo speciale di parte corrente dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2009.

La proposta di legge C 3171, a firma dei deputati Velo ed altri, prevede all'articolo 1, che sia assegnata al Commissario straordinario per gli interventi urgenti e la ricostruzione di Viareggio la somma di 30 milioni di euro, dei quali 20 milioni di euro finalizzati a un'equa elargizione in favore dei componenti le famiglie delle vittime del disastro ferroviario del 29 giugno 2009 e 10 milioni di euro a valere sul Fondo della protezione civile. L'elargizione in favore dei componenti le famiglie delle vittime è corrisposta anche a soggetti non parenti né affini, né legati da rapporto di coniugio, che risultino conviventi a carico della persona deceduta negli ultimi tre anni precedenti l'evento, nonché ai conviventi more uxorio. Le elargizioni e i finanziamenti sono esenti da ogni imposta o tassa. Ricorda che il Commissario straordinario per il superamento dello stato di

emergenza determinatosi a seguito dell'incidente ferroviario di Viareggio del 29 giugno 2009 è il presidente della giunta regionale della Toscana, nominato con ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri del 6 agosto 2009 e che con la stessa ordinanza sono stati stanziati 15 milioni di euro, a carico del Fondo della protezione civile, e 1,5 milioni di euro, a carico del bilancio della regione Toscana, per la realizzazione dei primi interventi previsti nell'ordinanza. L'articolo 2 prevede l'istituzione di un centro studi permanente sulla sicurezza del traffico ferroviario, finanziato con 1 milione di euro per gli anni 2010, 2011 e 2012, per promuovere attività di confronto, di approfondimento e di verifica delle norme vigenti in materia di sicurezza, segnalando, ove necessario, le adeguate modifiche. L'articolo 3 reca la copertura finanziaria, prevedendo il ricorso al fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2010-2012, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2010.

Giudicando assai apprezzabile e positivo che su questo tema siano state presentate, da diversi schieramenti, più proposte ispirate a principi sostanzialmente analoghi, cosa che permette di auspicare che si possa giungere ad una rapida e condivisa conclusione dell'iter, ritiene tuttavia, proprio a questo fine, che i firmatari della proposta di legge C 3171 possano valutare l'opportunità di dare priorità all'approvazione della norma che prevede l'elargizione a favore delle famiglie delle vittime, consentendo in tal modo una più agevole convergenza da parte dell'intera Commissione. Rileva che la proposta di istituire un centro studi sulla sicurezza ferroviaria potrebbe trovare idonea collocazione in altri provvedimenti, a carattere più generale, mentre l'obiettivo delle proposte in esame appare specificamente finalizzato ad un sostegno economico per le famiglie così duramente colpite dalla tragedia di Viareggio.

Sottolinea che il dettato della propria proposta di legge è stato elaborato assumendo come riferimento la legge approvata per assicurare una speciale elargizione alle vittime del disastro aereo di Linate e che la sinteticità del dettato normativo corrisponde all'esigenza di pervenire nei tempi più brevi possibile all'approvazione di una misura di sostegno per le famiglie delle vittime e per coloro che hanno subito lesioni o danni. Ribadisce che lo scopo principale dell'intervento normativo deve essere di elargire un contributo alle famiglie colpite dal disastro, come concreta testimonianza di attenzione delle istituzioni.

Silvia VELO (PD) condivide le riflessioni svolte da ultimo dalla collega Bergamini, ritenendo prioritario che si pervenga nel più breve tempo possibile all'elargizione di un contributo per le famiglie colpite dal disastro. Osserva che la previsione contenuta nella proposta di legge a propria firma di istituire a Viareggio un centro studi permanente sulla sicurezza del traffico ferroviario risponde all'esigenza di manifestare nei confronti della città un segnale di attenzione rispetto dalla più grave tragedia ferroviaria occorsa nel Paese negli ultimi anni. Pur ritenendo utile l'istituzione di un centro studi, giudica possibile prevedere che, anche in ragione della presenza nella medesima regione della sede dell'Agenzia nazionale della sicurezza ferroviaria, venga istituito un organismo diverso, anche simbolico, come ad esempio un museo, a futura memoria della ferita subita dalla città di Viareggio. Riguardo all'entità dello stanziamento previsto nella proposta di legge della collega Bergamini, pari a 5 milioni di euro, ritiene che una cifra di tale entità sia assolutamente insufficiente, dato il gran numero di vittime, dei feriti e dei danni provocati alle famiglie, anche in considerazione della perdita di numerose attività professionali. Pur consapevole che si è in presenza di risorse pubbliche scarse, ricorda alla Commissione che nei giorni immediatamente successivi all'incidente il Governo ha dato segnali di grande

sensibilità recandosi sui luoghi del disastro in più occasioni e ritiene che uno stanziamento adeguato possa dare seguito in maniera più credibile alle promesse fatte in quei giorni. In ordine al soggetto preposto ad adottare i provvedimenti di elargizione del contributo, ricorda che è stato il Governo stesso ad individuare nel presidente della giunta regionale il Commissario straordinario per il superamento dello stato di emergenza determinatosi a seguito dell'incidente ferroviario di Viareggio. Ritiene opportuno che venga valorizzato il ruolo degli enti locali, che a suo giudizio rappresentano le istituzioni che possono intervenire nel modo più efficace e più consapevole rispetto ai problemi del territorio. Pur condividendo, quindi, l'esigenza di pervenire all'approvazione delle proposte di legge in tempi rapidi, ritiene che sia necessario individuare il soggetto che possa garantire nel modo migliore l'attuazione della legge stessa, una volta che sia approvata.

Angelo COMPAGNON (UdC) condivide pienamente lo spirito cui sono informate le due proposte di legge presentate dalle colleghe Bergamini e Velo e che caratterizza anche la proposta presentata ieri dal proprio gruppo. Giudica importante che si pervenga in tempi rapidi all'approvazione della legge e ritiene opportuno concentrare gli sforzi della Commissione sull'obiettivo di assicurare un'adeguata elargizione alle famiglie. In ordine all'individuazione del soggetto cui assegnare le somme, personalmente ritiene che la scelta migliore sia quella di affidare tale compito agli enti locali, anche sulla scorta dell'esperienza relativa alla ricostruzione in Friuli, in cui gli enti locali sono riusciti in tempi rapidi a predisporre interventi molto efficaci; auspica comunque che l'individuazione del soggetto cui attribuire la responsabilità della ripartizione delle somme non costituisca un motivo di ritardo nell'approvazione della legge. Concorda con la collega Velo in ordine all'esiguità delle risorse previste nella proposta di legge Bergamini, e giudica opportuno individuare una cifra tale da rendere efficace l'intervento, com-

patibilmente con l'esiguità delle risorse pubbliche disponibili.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP) esprime il proprio apprezzamento sul dettato delle proposte di legge di cui condivide pienamente le finalità. In ordine alle risorse da stanziare, giudica opportuno fare una valutazione sulle disponibilità reali di bilancio. Quanto alla scelta del soggetto cui attribuire le risorse, ritiene che si possa accogliere l'ipotesi della collega Bergamini, che potrebbe essere integrata prevedendo un coordinamento tra il prefetto e gli enti locali. Con riferimento al disposto della proposta di legge presentata dalla collega Velo, con cui si prevede l'istituzione di un centro studi che effettui attività di verifica della normativa vigente in materia di sicurezza, ritiene che questa attività possa essere più opportunamente svolta dall'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, cui potrebbe essere dato mandato di effettuare un monitoraggio sul territorio per rilevare le situazioni di maggior pericolo per la sicurezza ferroviaria. Infine auspica che le proposte di legge vengano approvate in tempi rapidi e con l'unanimità di tutti i gruppi parlamentari.

Deborah BERGAMINI (PdL), *relatore*, ringrazia i colleghi per l'attenzione prestata alle proposte di legge e per la condivisione dell'obiettivo di pervenire in tempi rapidi alla loro approvazione. Riguardo all'entità delle risorse stanziate nella proposta di legge a propria firma, fa presente che questa è stata frutto di una valutazione sulle effettive disponibilità di bilancio; pur dichiarandosi ovviamente d'accordo sulla previsione di uno stanziamento più consistente, ritiene che la cifra vada individuata in modo realistico. Ricorda inoltre che i fondi previsti nelle proposte oggi in esame integrano i 15 milioni di euro già stanziati dal Governo. Fa presente che la scelta di individuare il prefetto come destinatario delle risorse è stata operata anche nel caso della legge che ha disposto speciali elargizioni per le famiglie delle vittime del disastro aereo di Linate. Condivide quindi quanto proposto

al riguardo dal collega Montagnoli, ovvero di mantenere la competenza in capo al prefetto, stabilendo un coordinamento tra questi e gli enti locali.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ritiene condivisibile la scelta operata nella proposta di legge Bergamini di affidare al prefetto le risorse, operando sul modello di quanto avvenuto per il disastro aereo di Linate.

Vincenzo GAROFALO (PdL) esprime la propria condivisione sulle finalità che le proposte di legge in esame intendono raggiungere. Ritiene opportuno provvedere in tempi rapidi all'approvazione di un'elargizione alle famiglie colpite dal disastro e differire ad un momento successivo l'istituzione di un organismo specifico che testimoni l'attenzione delle istituzioni alla città di Viareggio in ragione del disastro avvenuto a giugno. Quanto all'individuazione della cifra da stanziare, ritiene opportuno che il Governo offra un supporto tecnico, che permetta di identificare una cifra che risulti adeguata rispetto agli effetti del disastro. Relativamente alla scelta del soggetto cui affidare le risorse, ritiene che debba ricadere sul soggetto che possa dare il miglior risultato nel tempo più breve e personalmente crede che sia più opportuno affidare le risorse al prefetto, proprio in ragione della tempestività dell'intervento. Ritiene comunque appropriata la soluzione suggerita dal collega Montagnoli e condivisa dalla relatrice di prevedere un coordinamento tra il prefetto e gli enti locali. Auspica in conclusione che si possa pervenire all'approvazione delle proposte di legge in tempi rapidi e con la condivisione unanime di tutti i gruppi parlamentari.

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

**La seduta termina alle 11.50.**

**SEDE CONSULTIVA**

*Mercoledì 10 febbraio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.*

**La seduta comincia alle 11.50.**

**Legge comunitaria 2009.**

**C. 2449-B, approvato dalla Camera e modificato dal Senato.**

(Parere alla XIV Commissione).

*(Esame e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che il provvedimento è stato già approvato in prima lettura dalla Camera e successivamente modificato dal Senato. Ricorda che, ai sensi dell'articolo 70, comma 2, del Regolamento della Camera, l'esame della Commissione ha per oggetto soltanto le parti del provvedimento che abbiano subito modifiche nel corso dell'esame da parte del Senato. A conclusione dell'esame la Commissione trasmette un'apposita relazione, recante in allegato gli eventuali emendamenti approvati, alla XIV Commissione. Per la trasmissione è fissato il termine di quindici giorni dall'assegnazione, che ha avuto luogo il 3 febbraio scorso. Ricorda altresì che, ove presso la XIV Commissione venissero presentati emendamenti riferiti a materie riconducibili alla competenza della IX Commissione, quest'ultima sarà convocata per esprimere il relativo parere in tempo utile.

Daniele TOTO (PdL) *relatore*, avverte che avverte che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere sul disegno di legge comunitaria per il 2009 (C 2449-B), già approvato in prima lettura dalla Camera e modificato dal Senato.

Ricorda che nell'Allegato B del testo licenziato dalla Camera erano contenute alcune direttive di interesse della commis-

sione trasporti, tutte riprodotte nel testo approvato dal Senato e in particolare: la direttiva 2008/96/CE, che reca misure dirette a migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali; la direttiva 2008/101/CE, che include le attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissioni dei gas a effetto serra; la direttiva 2008/110/CE, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie; la direttiva 2009/4/CE, relativa a disposizioni in materia sociale nel settore del trasporto su strada; la direttiva 2009/12/CE, concernente i diritti aeroportuali; direttiva 2009/17/CE, relativa al sistema di monitoraggio del traffico navale; la direttiva 2009/18/CE, in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo; la direttiva 2009/33/CE, relativa alla promozione di veicoli a basso consumo energetico nel trasporto su strada.

Avverte che il Senato ha introdotto nell'Allegato B altre quattro direttive nelle materie di competenza della Commissione: la direttiva 2008/6, che riguarda il completamento del mercato interno dei servizi postali; la direttiva 2007/59, che interviene in tema di certificazione dei macchinisti del sistema ferroviario; la direttiva 2009/31, che concerne l'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario, e la direttiva 2009/149, che reca indicatori comuni di sicurezza e calcolo dei costi connessi agli incidenti ferroviari. Ricorda che gli schemi di decreto di attuazione delle direttive sopra elencate saranno sottoposti all'esame della IX Commissione per il prescritto parere.

Avverte che il Senato ha inoltre introdotto, con riferimento alle materie di competenza della IX Commissione, tre articoli nuovi: l'articolo 38, l'articolo 39 e l'articolo 40. Passando ad una breve illustrazione degli articoli, rileva che l'articolo 38 reca i principi e criteri direttivi per il recepimento della direttiva n. 2008/6, concernente il mercato interno dei servizi postali, il cui termine di recepimento è stabilito al 31 dicembre 2010. Si prevede, in primo luogo, che siano determinate, nel contesto di piena apertura del mercato, le condi-

zioni concernenti la fornitura dei servizi postali e del servizio postale universale, nonché di accesso agli elementi dell'infrastruttura della rete o dei servizi postali a condizioni trasparenti e non discriminatorie, assicurando che, a decorrere dal 31 dicembre 2010, non siano concessi né mantenuti in vigore diritti esclusivi o speciali per l'esercizio e la fornitura di servizi postali. Tra gli altri principi direttivi, segnala quello che prevede di garantire che la fornitura dei servizi postali risponda alle esigenze essenziali, e quello in base al quale la designazione del fornitore del servizio postale universale dovrà coprire un periodo sufficiente ad assicurare la redditività degli investimenti.

L'articolo 39, modifica il decreto legislativo n. 286 del 2005, che regola l'attività di autotrasportatore, il cui Capo II contiene le disposizioni nazionali di recepimento della direttiva 2003/59/CE sulla qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci e di passeggeri. L'articolo 39, recependo quanto previsto dall'articolo 5, paragrafo 2, lettera *b*), della citata direttiva 2003/59, consente la guida di veicoli adibiti al trasporto di merci per cui è richiesta la patente di guida delle categorie C e C+E, senza le limitazioni di massa di cui all'articolo 115, comma 1, lettera *d*), n. 2, del Codice della Strada, anche ai conducenti che abbiano seguito il corso di formazione accelerato, purché abbiano compiuto 21 anni di età. Ricorda, in proposito, che il corso accelerato, per il quale è prevista una durata degli insegnamenti teorici e delle ore di guida individuale ridotta della metà rispetto al corso di formazione ordinario, è stato introdotto dal decreto legislativo n. 214 del 2008, secondo le indicazioni previste dall'articolo 3, paragrafo 2 della direttiva 2003/59.

L'articolo 40 detta i principi direttivi per l'attuazione della delega relativa alla direttiva 2009/12/CE, che stabilisce principi comuni per la riscossione dei diritti aeroportuali. Il provvedimento di attuazione, da emanarsi entro 12 mesi dall'en-

trata in vigore della legge, non dovrà comportare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Evidenzia che il primo dei principi direttivi riguarda l'individuazione dell'ambito di applicazione agli aeroporti aperti al traffico commerciale il cui volume di traffico annuale superi la soglia di cinque milioni di movimenti passeggeri, in linea con la espressa previsione della direttiva. Tale criterio viene integrato con la condizione in base alla quale i diritti aeroportuali a carico degli utenti per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi forniti dagli aeroporti siano determinati secondo criteri rispondenti a requisiti di oggettività, trasparenza, pertinenza, ragionevolezza, non discriminazione e consultazione degli utenti; adottati all'esito di procedure di consultazione tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto o loro rappresentanti; sottoposti alla vigilanza dell'autorità indipendente (ENAC) che, in caso di disaccordo tra le parti, provvede, entro un termine perentorio, a valutare le proposte del gestore aeroportuale, adottando una decisione provvisoria sulla misura dei diritti da applicare.

Fra gli altri principi direttivi, segnala in particolare quelli che prevedono di designare l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) quale autorità nazionale di vigilanza; di attribuire alla stessa autorità nazionale di vigilanza compiti di regolazione economica con l'approvazione dei sistemi di tariffazione e dell'ammontare dei diritti, inclusi metodi di tariffazione pluriennale, anche accorpata per servizi personalizzati, che garantiscono annualmente gli incrementi inflattivi, specificando che i sistemi di tariffazione devono risultare orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza nonché, nell'ambito di una crescita bilanciata della capacità aeroportuale, all'incentivazione degli investimenti correlati all'innovazione tecnologica e sicurezza dello scalo ed alla qualità dei servizi, senza escludere una modulazione dei diritti aeroportuali per motivi di interesse pubblico e generale, compresi motivi ambientali; di istituire un meccanismo di finanziamento

dell'autorità nazionale di vigilanza attraverso l'imposizione di diritti a carico degli utenti dell'aeroporto e dei gestori aeroportuali; di prevedere un apposito regime per gli aeroporti con un volume di traffico passeggeri inferiore ai cinque milioni di movimenti passeggeri.

Silvia VELO (PD) chiede al Presidente che la Commissione possa disporre di un tempo più ampio di quello previsto, in ragione della rilevanza delle disposizioni riconducibili agli ambiti di competenza della Commissione stessa che sono state introdotte dal Senato. Osserva infatti che sono oggetto di competenza della Commissione numerose nuove disposizioni, che recano interventi di notevole portata in materia di servizi postali, autotrasporto e diritti aeroportuali. Ricorda che spesso la Commissione si è trovata di fronte a riforme di sistema inserite in provvedimenti sui quali era chiamata ad esprimere soltanto un parere in tempi molto ristretti, e chiede pertanto che in questo caso si possa disporre di un tempo adeguato ad approfondire le tematiche oggetto del provvedimento, anche attraverso lo svolgimento di audizioni.

Vincenzo GAROFALO (PdL) condivide le considerazioni della collega Velo, vista l'importanza degli interventi contenuti nel provvedimento in esame. Esprime preoccupazione per le disposizioni relative ai diritti aeroportuali, anche in ragione della imminente approvazione, da parte della Commissione, del documento conclusivo dell'indagine sul sistema aeroportuale che contiene indicazioni al riguardo. Giudica assai importante anche il processo di liberalizzazione dei servizi postali, e ricorda che la materia postale è all'attenzione costante della Commissione attraverso le numerose interrogazioni che vengono presentate e svolte. Concorda quindi sull'opportunità di richiedere tempi più ampi per l'approvazione della relazione e di eventuali emendamenti da parte della Commissione.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP) condivide l'esigenza espressa dai colleghi di

poter esaminare il provvedimento in maniera approfondita, disponendo di tempi più lunghi di quelli previsti, in ragione della rilevanza degli interventi in esso contenuti. Per quanto riguarda in modo specifico i principi e i criteri direttivi dettati dall'articolo 40 per il recepimento della direttiva comunitaria in materia di diritti aeroportuali, giudica opportuno che l'ENAC sia l'organismo di regolazione e vigilanza del settore, ma non ritiene corretto che sia questo organismo, di natura preminentemente tecnica, a definire la misura di tali diritti.

Mario VALDUCCI, *presidente*, si impegna a chiedere alla Presidenza della Commissione XIV e, se necessario, alla Presidenza della Camera, il differimento del termine per l'approvazione della relazione da parte della Commissione, al fine di permettere un approfondimento sulle disposizioni introdotte, riferite in particolare ai settori dell'autotrasporto e della liberalizzazione dei servizi postali, eventualmente anche attraverso lo svolgimento di audizioni. Quanto al tema dei diritti aeroportuali, ritiene che la Commissione abbia già acquisito, attraverso le audizioni che si sono tenute nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, tutti gli elementi informativi necessari. Fa presente infine che la direttiva relativa ai diritti aeroportuali era già inserita nel disegno di legge comunitaria, esaminato in prima lettura dalla Camera e che i criteri e principi direttivi introdotti da ultimo durante l'esame presso il Senato sono conformi a quanto indicato nella proposta di documento conclusivo, presentata nel dicembre scorso. Quanto alla determinazione di tali diritti, ricorda che l'ENAC è un ente pubblico non economico posto sotto la vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che le decisioni assunte in tema di determinazione delle tariffe, come quelle su altri aspetti, quali ad esempio la stipula dei contratti di programma con le regioni, non possono certamente porsi al di fuori o in contrasto con gli indirizzi politici del Ministero.

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

**La seduta termina alle 12.05.**

#### INDAGINE CONOSCITIVA

*Mercoledì 10 febbraio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.*

**La seduta comincia alle 12.05.**

#### Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano.

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

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

Ritiene utile, prima di procedere al voto della proposta di documento conclusivo, provvedere all'integrazione dello stesso con le indicazioni emerse nella seduta di ieri e con i suggerimenti che possono essere tratti dall'intervento del Ministro Matteoli. A quest'ultimo riguardo giudica opportuno che nel documento conclusivo sia inserito un riferimento alle reti transeuropee di trasporto, per richiamare l'esigenza che la pianificazione della rete aeroportuale sia coerente con la programmazione degli investimenti relativi alle grandi opere europee. Ritiene utile anche integrare il documento con riferimento, sia pure in termini generali, all'istituzione di un'autorità sul settore dei trasporti, come proposto dal deputato Lovelli. Avverte infine che sarà apportata un'ulteriore integrazione con la quale, accogliendo il suggerimento del deputato Fiano, si prospetti un controllo nel tempo sul mantenimento dell'equilibrio finanziario nella gestione delle strutture aeroportuali.

Mario LOVELLI (PD) osserva che l'avvio dell'esame del disegno di legge comu-

nitaria, che contiene un articolo e una direttiva in materia di diritti aeroportuali, rende necessaria un'ulteriore riflessione sul documento conclusivo. Ricorda che sulla materia dei diritti aeroportuali è intervenuta già la legge finanziaria e ritiene che le indicazioni che la Commissione intende fornire sul tema debbano tener conto di quanto previsto nella serie di interventi normativi che il Governo ha inserito in diversi provvedimenti sul cui esame peraltro la Commissione non ha avuto una competenza primaria.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ribadisce che l'articolo inserito dal Senato relativo ai diritti aeroportuali reca i criteri e i principi direttivi in base ai quali dovrà essere recepita la direttiva comunitaria, che era già contenuta nel testo originario del disegno di legge. Ribadisce altresì che tali principi sono in linea con le indicazioni che già erano contenute nella prima proposta di documento conclusivo elaborata dalla Commissione. Evidenzia quindi l'opportunità, già rilevata nella precedente seduta, che all'approvazione del documento conclusivo da parte della Commissione faccia seguito una presentazione dello stesso alla stampa, al fine di assicurare un'adeguata diffusione ai contenuti del lavoro della Commissione.

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

**La seduta termina alle 12.15.**

---

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

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 12.35 alle 12.50.

**AVVERTENZA**

I seguenti punti all'ordine del giorno non sono stati trattati:

*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).*

*INTERROGAZIONI*

*5-01493 Lenzi: Licenziamento di lavoratori da parte di aziende appaltatrici di servizi postali.*