

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul sistema dei servizi di media audiovisivi e radiofonici (<i>Deliberazione</i>) ..	42
<i>ALLEGATO (Programma)</i>	49

SEDE CONSULTIVA:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sulla creazione del blocco funzionale dello spazio aereo Blue Med tra la Repubblica italiana, la Repubblica di Cipro, la Repubblica ellenica e la Repubblica di Malta, fatto a Limassol il 12 ottobre 2012. C. 2280 Governo, approvato dal Senato (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	42
---	----

SEDE REFERENTE:

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di semplificazione delle azioni di contrasto dell'evasione dell'obbligo di assicurazione dei veicoli, per favorire la circolazione dei carrelli elevatori e per contrastare le esportazioni irregolari di veicoli da demolire e le fittizie immatricolazioni di veicoli all'estero. C. 1512 Meta ed altri (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	46
---	----

INDAGINE CONOSCITIVA

Mercoledì 30 aprile 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 12.30.

Indagine conoscitiva sul sistema dei servizi di media audiovisivi e radiofonici.

(*Deliberazione*).

Michele Pompeo META, *presidente*, sulla base di quanto convenuto nell'Ufficio di Presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, ed essendo stata acquisita l'intesa con il Presidente della Camera, propone lo svolgimento di un'indagine conoscitiva sul sistema dei servizi di media audiovisivi e radiofonici, da svolgersi ai sensi dell'articolo 144 del Regolamento.

La Commissione delibera lo svolgimento di un'indagine conoscitiva sul si-

stema dei servizi di media audiovisivi e radiofonici, nei tempi e con le modalità definite nel relativo programma (*vedi allegato*).

La seduta termina alle 12.40.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 30 aprile 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 12.40.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sulla creazione del blocco funzionale dello spazio aereo Blue Med tra la Repubblica italiana, la Repubblica di Cipro, la Repubblica ellenica e la Repubblica di Malta, fatto a Limassol il 12 ottobre 2012.

C. 2280 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla III Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, rileva che la Commissione è chiamata ad esaminare in sede consultiva il disegno di legge di autorizzazione alla ratifica dell'Accordo per la creazione del blocco funzionale *Blue Med* tra Italia, Cipro, Grecia e Malta del 2102 (C. 2280, già approvato dal Senato).

Il testo del disegno di legge con cui si autorizza la ratifica è costituito da quattro articoli, concernenti, rispettivamente, l'autorizzazione alla ratifica, l'ordine di esecuzione, le disposizioni di carattere finanziario e l'entrata in vigore. L'Accordo di cui è autorizzata la ratifica è costituito da trentotto articoli e un allegato, nel quale sono elencate le Autorità nazionali di supervisione del blocco funzionale di spazio aereo *Blue Med* per ciascuno dei quattro Paesi che hanno stipulato l'Accordo. Per l'Italia l'Autorità nazionale di supervisione è individuata nell'ENAC (Ente nazionale per l'aviazione civile).

Segnala di avvalersi nella propria relazione anche degli elementi forniti nel corso dell'audizione informale ENAC e ENAV che si è svolta presso la Commissione Affari esteri lo scorso 24 aprile.

Evidenzia preliminarmente che l'accordo in esame si colloca all'interno del processo di completamento del « Cielo Unico europeo » (*Single European Sky*) che mira a portare i servizi europei di gestione del traffico aereo (ATM – *Air Traffic Management*) ad un livello di elevata efficienza, in termini di prestazioni, gestione economica, qualità, sicurezza e protezione ambientale, oltre che ad aprire gradualmente i rispettivi mercati del trasporto aereo e ad assicurare il rispetto di alcuni omogenei principi di concorrenza.

In proposito, ricorda che nello scorso 13 dicembre la Commissione ha approvato

un documento sulle nuove proposte in corso di esame da parte delle istituzioni dell'Unione europea in materia di cielo unico (COM(2013) 408, 409 e 410). Da ultimo, il progresso del negoziato sul « Cielo Unico europeo » è indicato come uno degli obiettivi del prossimo semestre di presidenza italiano dell'Unione europea nell'Allegato infrastrutture al DEF.

In particolare, l'Accordo attua l'articolo 9-bis del regolamento CE n. 550/2004, il quale prevede la costituzione di blocchi funzionali dello spazio aereo europeo (*Functional Airspace Blocks* o FABs). Ogni FAB costituisce una porzione di spazio aereo più ampia di quella nazionale, all'interno della quale il traffico aereo sarà gestito con requisiti tecnici ed operativi armonizzati. Ciò permetterà di semplificare e rendere omogenee le modalità di gestione del traffico aereo, superando la frammentazione relativa alle specificità tecniche ed operative proprie di ciascun gestore nazionale. L'istituzione e la piena operatività dei blocchi funzionali di spazio aereo avranno di conseguenza l'effetto di migliorare la gestione del traffico aereo, limitarne i costi e assicurare, attraverso una razionalizzazione delle rotte di volo, una significativa diminuzione dell'impatto ambientale dei voli stessi.

Sotto il profilo giuridico, i blocchi funzionali sono regolati da trattati internazionali e pertanto rappresentano un esempio di cooperazione rafforzata all'interno dell'Unione europea. Il blocco *Blue Med*, come indicato, è costituito da quattro Paesi, vale a dire Italia, Grecia, Cipro e Malta. Esso interessa pertanto l'area centro-orientale del Mediterraneo e prevede, a differenza degli altri FAB, il coinvolgimento attivo anche di Stati non appartenenti all'Unione europea. Partecipano infatti a *Blue Med* anche Tunisia, Egitto ed Albania come partner associati, nonché il Regno di Giordania e il Libano come osservatori.

Oltre al blocco *Blue-Med* è prevista l'istituzione di altri otto FAB, di cui risultano già costituiti il blocco tra Irlanda e Regno Unito e quello tra Danimarca e Svezia. Sono in corso di realizzazione il

blocco baltico (Lituania e Polonia), il blocco del Danubio (Bulgaria e Romania), il blocco dei Balcani occidentali e dell'Europa centro-orientale (Austria, Bosnia e Erzegovina, Croazia, Repubblica Ceca, Ungheria, Slovacchia e Slovenia), il blocco tra Belgio, Francia, Germania, Lussemburgo, Olanda e Svizzera), il blocco del Nord Europa (Estonia, Lettonia, Finlandia e Norvegia) e il blocco tra Spagna e Portogallo.

La Commissione europea ha avviato nel settembre 2013 una procedura di infrazione (allo stadio di messa in mora) per la mancata partecipazione alla costituzione dei blocchi funzionali. Sottolinea pertanto l'urgenza dell'approvazione del disegno di legge in esame.

Tra le disposizioni significative dell'Accordo per la competenza della IX Commissione richiama l'articolo 6, il quale prevede che l'impegno delle parti a cooperare, tra gli altri, nei settori dell'organizzazione dello spazio aereo, della gestione del traffico aereo, dei servizi di navigazione aerea e della supervisione sulla regolazione. Al riguardo, l'articolo 9 precisa poi che le Parti dovranno stabilire modalità specifiche di cooperazione nei servizi del traffico aereo, nei servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, nei servizi meteorologici e in quelli delle informazioni aeronautiche.

L'articolo 8 stabilisce il principio del coordinamento e della cooperazione tra l'aviazione civile e quella militare nell'uso dello spazio aereo, salvaguardando gli irrinunciabili diritti alla sicurezza e alla difesa degli Stati partecipanti.

In base all'articolo 16, gli Stati membri si impegnano a raggiungere la massima armonizzazione delle loro politiche tariffarie nazionali per il traffico all'interno dello spazio aereo interessato.

L'articolo 19 istituisce il consiglio di governo *Blue Med* come organo decisionale comune per la migliore applicazione dell'Accordo, composto dai rappresentanti degli Stati membri dell'Accordo.

L'articolo 22 prevede poi la costituzione di tre Comitati, composti da esperti nominati dagli Stati membri: il Comitato di

coordinamento civile/militare; il Comitato delle autorità nazionali di supervisione e il Comitato dei fornitori dei servizi di navigazione

Assai importante, infine, la previsione dell'articolo 25, in base alla quale all'interno dello spazio interessato uno Stato membro si impegna a risarcire i danni causati da eventi occorsi nel proprio spazio aereo, sotto la propria responsabilità o per colpa di un fornitore dei servizi di navigazione aerea a quello Stato riconducibile.

Segnala infine, per quanto riguarda il disegno di legge di autorizzazione alla ratifica, che l'articolo 3 contiene le disposizioni di carattere finanziario, prevedendo che all'attuazione dell'accordo si provveda, per quanto di rispettiva competenza, a carico delle risorse umane, finanziarie e strumentali dell'ENAC e di quelle dell'ENAV.

L'istituzione del blocco *Blue Med* e l'avvio della sua operatività, che la ratifica dell'Accordo in esame permette, assume a suo giudizio particolare importanza non soltanto per gli elementi di razionalizzazione e semplificazione della gestione del traffico aereo, di riduzione dei costi e di diminuzione dell'impatto ambientale che ogni blocco funzionale di spazio aereo, di per se stesso, comporta.

Nel caso specifico, l'integrazione delle modalità e delle procedure tecnico-operative di gestione del traffico aereo tra l'Italia, da un lato, e Paesi quali Grecia, Cipro e Malta, dall'altro, potrà consentire un significativo miglioramento dell'efficienza nella gestione del traffico aereo da parte di tali Paesi. Ciò a sua volta permetterà all'Italia di recuperare quote importanti di traffico aereo che proviene dal Medio e dall'Estremo Oriente o vi è destinato e che attualmente segue rotte alternative rispetto a quelle che interesserebbero il Mediterraneo centro-orientale proprio a causa della limitata efficienza nella gestione del traffico aereo da parte degli altri Paesi aderenti all'Accordo in esame.

Osserva che è altresì evidente che l'integrazione sotto il profilo tecnico e ope-

rativo della gestione del traffico aereo nel blocco funzionale *Blue Med* offre all'Italia la possibilità di assumere una posizione di *leadership*, che potrà tradursi in esportazione di tecnologie, in attività di formazione e in altre relazioni economicamente significative.

Alla luce degli elementi sopra esposti, preannuncia che presenterà, nella prossima seduta dedicata all'esame del provvedimento, una proposta di parere favorevole.

Diego DE LORENZIS (M5S), nell'esprimere apprezzamento per gli elementi di informazione e di valutazione forniti da ENAC e da ENAV nell'audizione alla quale ha fatto riferimento il relatore, dichiara la disponibilità del proprio Gruppo a sostenere una tempestiva approvazione del disegno di legge di ratifica in esame. Rileva peraltro che l'armonizzazione delle tariffe nell'ambito del blocco funzionale dello spazio aereo *Blue Med* può comportare una riduzione dei proventi di ENAV che forse soltanto parzialmente potrà essere compensata dai maggior volumi di traffico. Ribadisce quindi le gravi perplessità espresse in più occasioni dal proprio Gruppo in ordine all'operazione di cessione a privati di una quota del capitale sociale di ENAV. Osserva in primo luogo che non è chiaro da chi sia stata decisa tale operazione. Sottolinea altresì che essa si presta anche ad attività speculative, dal momento che gli acquirenti avranno poi la possibilità di rivendere azioni che potranno rivalutarsi anche a causa dell'attuazione del blocco funzionale dello spazio aereo. Per questo invita il Governo a considerare quanto sarebbe più opportuno effettuare l'operazione di privatizzazione successivamente all'istituzione e alla piena operatività del FAB *Blue Med*.

Ivan CATALANO (Misto), con riferimento alle disposizioni dell'articolo 25 dell'Accordo in esame, che disciplinano la responsabilità civile di ciascun Stato membro in caso di incidenti conseguenti alla fornitura di servizi transfrontalieri di navigazione aerea, fa presente che tali pre-

visioni rendono ancora più significativo e delicato lo svolgimento dei compiti attribuiti all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo. Per questo invita il relatore a inserire nel proprio parere un impegno nei confronti del Governo a non ridurre ulteriormente le risorse assegnate al funzionamento di tale Agenzia.

Giorgio BRANDOLIN (PD) segnala in via preliminare che la privatizzazione di ENAV è tema estraneo rispetto alla proposta di legge in esame. Nel merito rileva comunque che tale operazione ha per finalità principale non tanto il recupero di risorse da destinare alla riduzione del debito pubblico, quanto la creazione delle condizioni più idonee per favorire lo sviluppo e la proiezione internazionale delle attività di ENAV. Sotto questo profilo, ritiene che la privatizzazione debba considerarsi coerente con i contenuti e gli obiettivi dell'Accordo di cui il disegno di legge in esame autorizza la ratifica, per quanto condivide l'opportunità di una attenzione al coordinamento dei tempi. Riguardo all'altro tema sollevato dal collega De Lorenzis, ritiene che non si disponga degli elementi necessari per prevedere l'andamento delle tariffe relative alla prestazione di servizi di navigazione aerea. In ogni caso ciò che importa è riuscire a superare il collo di bottiglia costituito dagli altri Paesi che fanno parte del FAB *Blue Med*, in modo da recuperare importanti volumi di traffico aereo proveniente dal Medio ed Estremo Oriente. Per quanto riguarda l'intervento del collega Catalano, segnala che l'articolo 25 dell'Accordo disciplina la responsabilità civile dei singoli Stati riguardo agli incidenti che dovessero accadere all'interno dello spazio aereo sovrastante il proprio territorio o sotto la propria responsabilità, anche al fine di escludere pretese nei confronti degli altri Stati che partecipano al FAB *Blue Med*.

Diego DE LORENZIS (M5S), nel ribadire l'auspicio di una tempestiva approvazione del disegno di ratifica in esame, sottolinea di nuovo il rischio che anche il ritardo nei tempi di attuazione del FAB

Blue Med possa offrire l'occasione per operazioni speculative da parte dei soggetti privati che acquisteranno le azioni di ENAV che saranno cedute dallo Stato. Insiste altresì sulla fondatezza delle preoccupazioni relative all'armonizzazione delle tariffe.

Ivan CATALANO (Misto), con riferimento alla replica del relatore, precisa che con il proprio precedente intervento ha inteso evidenziare la rilevanza e la delicatezza del ruolo dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo. Per questo ribadisce la richiesta che nella proposta di parere del relatore si inserisca un riferimento all'esigenza di evitare che nell'ambito degli interventi di *spending review* siano attuate ulteriori decurtazioni di risorse. Per quanto concerne infine l'intervento del collega De Lorenzis, ritiene che il motivo principale di preoccupazione riguardo alla privatizzazione di ENAV non sia il rischio di operazioni speculative, tenuto conto anche del fatto che non sono state ancora definite le modalità con cui si procederà alla cessione di una quota del capitale, ma i rischi che la privatizzazione potrà determinare sotto il profilo occupazionale.

Michele Pompeo META, *presidente*, rileva che anche nelle sedute svoltesi nella giornata odierna, come di recente è spesso accaduto, si è registrata l'assenza del rappresentante del Governo. Sottolinea che tale situazione crea oggettive e gravi difficoltà per lo svolgimento dei lavori della Commissione, che necessitano una costante interlocuzione con il Ministero competente. Auspica pertanto che a partire dalla prossima seduta sia garantita la regolare presenza di un sottosegretario o un viceministro in rappresentanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Qualora ciò non accadesse si troverà costretto a sollevare la questione anche in modo formale.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad una successiva seduta.

La seduta termina alle 13.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 30 aprile 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 13.

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di semplificazione delle azioni di contrasto dell'evasione dell'obbligo di assicurazione dei veicoli, per favorire la circolazione dei carrelli elevatori e per contrastare le esportazioni irregolari di veicoli da demolire e le fittizie immatricolazioni di veicoli all'estero.

C. 1512 Meta ed altri.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 16 aprile 2014.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, avverte che sono state assegnate alla Commissione, in sede referente, diverse proposte di legge che recano modifiche testuali al codice della strada e al relativo regolamento di attuazione.

Si tratta delle proposte di legge: n. 73 Realacci ed altri, recante « Introduzione del titolo V-bis del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante disposizioni per la tutela e lo sviluppo della mobilità ciclistica », n. 111 Bratti ed altri, recante « Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di tutela dell'utenza debole e per il miglioramento della sicurezza della mobilità ciclistica e pedonale », n. 423 Caparini

ed altri, recante « Disposizioni per la tutela e la valorizzazione dei veicoli storici », n. 608 Decaro ed altri, recante « Modifica all'articolo 7 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di destinazione dei proventi dei parcheggi a pagamento spettanti agli enti proprietari della strada al finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale », n. 871 Molteni, recante « Modifiche all'articolo 171 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di abbigliamento tecnico protettivo per i conducenti e i passeggeri di ciclomotori e motoveicoli », n. 1085 Grimoldi, recante « Nuova disciplina delle targhe degli autoveicoli », n. 1126 Molteni, recante « Modifica all'articolo 119 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernente l'accertamento dell'assenza di disturbi del sonno per il conseguimento della patente di guida », n. 1177 Garofalo ed altri, recante « Modifica all'articolo 72 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sistemi di sicurezza dei seggiolini per i bambini », n. 1263 Nastri, recante « Introduzione degli articoli 186-ter, 186-quater e 186-quinquies del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di guida sotto l'influsso di bevande alcoliche », n. 1537 Dell'Orco ed altri, recante « Modifiche all'articolo 195 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di commisurazione delle sanzioni amministrative pecuniarie alla potenza del veicolo quale indice della condizione economica del trasgressore », n. 1616 Nastri, recante « Modifica all'articolo 72 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di equipaggiamento degli autoveicoli », n. 1632 Gebhard ed altri, recante « Modifica all'articolo 41 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di luci delle lanterne semaforiche », n. 1711 Buonanno e Matteo Bragantini, recante « Modifiche all'articolo 80 del codice della strada, di cui al decreto

legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernenti i termini per la revisione periodica dei veicoli », n. 1719 Grimoldi, recante « Modifica all'articolo 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernente l'esenzione dei veicoli d'interesse storico dall'obbligo di revisione periodica ».

Come preannunciato in sede di ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, propone di procedere all'abbinamento delle proposte di legge indicate, in quanto vertenti su materia riconducibile a quella della proposta di legge già all'ordine del giorno.

La Commissione delibera l'abbinamento delle proposte di legge n. 73 Realacci ed altri, n. 111 Bratti ed altri, n. 423 Caparini ed altri, n. 608 Decaro ed altri, n. 871 Molteni, n. 1085 Grimoldi, n. 1126 Molteni, n. 1177 Garofalo ed altri, n. 1263 Nastri, n. 1537 Dell'Orco ed altri, n. 1616 Nastri, n. 1632 Gebhard ed altri, n. 1711 Buonanno e Matteo Bragantini, n. 1719 Grimoldi.

Ivan CATALANO (Misto) chiede chiarimenti in merito alla relazione tra l'esame della proposta di legge in oggetto e delle proposte di legge abbinata, da un lato, e i lavori che la Commissione sta svolgendo relativi ai progetti di legge di conferimento al Governo di una delega per la riforma del Codice della strada.

Michele Pompeo META (PD) precisa che la delega comporta una riforma organica del Codice della strada, tramite l'adozione da parte del Governo, con decreto legislativo, di un nuovo testo del Codice stesso, mentre le proposte in esame recano modifiche puntuali di disposizioni del Codice attualmente vigente che, ove siano approvate, dovranno poi essere recepite anche nell'ambito del nuovo testo del Codice.

Paolo GANDOLFI (PD), anche in qualità di relatore sui progetti di legge recanti delega al Governo per la riforma del Codice, ritiene importanti due precisazioni. In primo luogo osserva che nel corso

dei lavori sui progetti di legge delega per la riforma del Codice sono state avanzate numerose proposte di dettaglio che non possono assumere la configurazione di principi e criteri di delega. Ritiene pertanto che tali proposte possano essere recuperate nell'ambito dell'esame della proposta di legge in oggetto e di quelle abbinata. Fa presente peraltro che tutte le disposizioni che la Commissione riterrà di inserire nel testo in esame dovranno risultare coerenti o, comunque, non contraddittorie, con i criteri di delega per la riforma complessiva del Codice.

In secondo luogo rileva come tra i criteri di delega esaminati, ve ne siano stati anche alcuni che fanno riferimento a disposizioni di recente introdotte nel Codice, come quelle relative al pagamento immediato, in misura ridotta, delle sanzioni o all'utilizzo di carrelli per la movimentazione di merci, oppure a disposizioni contenute nella proposta di legge in esame e nelle altre abbinata, tra cui, in particolare, le disposizioni volte ad assicurare la regolarità dei veicoli immatricolati in altri stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo. Ritiene, anche al fine di fornire sulla questione un'indicazione univoca al Governo,

che le disposizioni approvate nel corso dell'esame dei progetti di legge delega debbano poi essere inserite nel nuovo testo del Codice che sarà adottato con decreto legislativo, anche in assenza di specifiche previsioni di delega. Giudica opportuna tale precisazione perché dagli interventi dei rappresentanti del Ministero nel corso dei lavori del Comitato ristretto sui progetti di legge delega poteva sembrare che essi considerassero necessario riprendere tali disposizioni in appositi criteri di delega.

Michele Pompeo META, *presidente*, giudica assolutamente opportune e condivisibili le precisazioni dell'onorevole Gandolfi. Avverte quindi che altre proposte di legge recanti modifiche al Codice della strada sono state presentate, ma non sono state ancora assegnate alla Commissione. Per questa ragione ritiene opportuno che in una successiva seduta, una volta che tali proposte siano state assegnate alla Commissione, si proceda anche al loro abbinamento. Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.15.

ALLEGATO

Indagine conoscitiva sul sistema dei servizi di media audiovisivi e radiofonici.**PROGRAMMA**

Il sistema radiotelevisivo sta attraversando una forte evoluzione dovuta in primo luogo al processo di convergenza tecnologica. La disciplina dettata dal testo unico di cui al decreto legislativo n. 177 del 2005 è stata ampiamente modificata dal decreto legislativo n. 44 del 2010, che ha inteso tener conto del passaggio dall'analogico al digitale terrestre e degli effetti del processo di convergenza, facendo riferimento non più al sistema radiotelevisivo, ma al sistema dei servizi di media audiovisivi e radiofonici.

A distanza di oltre tre anni dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo n. 44 la IX Commissione della Camera ritiene opportuno svolgere un'indagine conoscitiva per valutare se le modifiche introdotte con tale intervento possano considerarsi sufficienti a offrire al sistema dei servizi di media audiovisivi e radiofonici nel nostro paese una normativa adeguata ad affrontare nel modo migliore la « rivoluzione » tecnologica, per effetto della quale i contenuti audiovisivi e radiofonici possono essere trasmessi attraverso una molteplicità di strumenti e di modalità sconosciuta fino ad un recente passato.

In particolare è urgente una riflessione sulla configurazione e sull'attività degli operatori del sistema, con riferimento ai due ruoli, chiaramente distinti nel testo unico, di fornitore di servizi di media audiovisivi e di operatore di rete.

In questa direzione si stanno muovendo anche le istituzioni dell'Unione europea: la Commissione europea ha sottoposto a consultazione pubblica, nell'aprile 2013, il libro verde *Prepararsi a*

un mondo audiovisivo della piena convergenza: crescita, creazione e valori (la consultazione si è conclusa nel mese di agosto 2013). Il documento definisce la convergenza come la fusione progressiva tra i servizi tradizionali di emittenza televisiva e Internet, da cui emergono molteplici possibilità di visione, dai televisori a cui è aggiunta la connettività a Internet (entro il 2016 la maggioranza delle famiglie che vivono nell'Unione europea, secondo le indicazioni contenute nello stesso libro verde, sarà in possesso di un televisore dotato di connettività) alla fruizione dei contenuti audiovisivi mediante computer fissi e portatili, *tablet*, *smartphone* e altri dispositivi mobili.

La consultazione pubblica promossa dalla Commissione europea ha avuto per oggetto aspetti importanti della regolazione del settore quali l'individuazione di nuovi modelli di allocazione e condivisione delle frequenze per offrire opportunità di sviluppo alla radiodiffusione, alla banda larga mobile e ad altre applicazioni veicolate nelle stesse bande di frequenza; le eventuali distorsioni provocate dalla differenza di regolamentazione tra servizi lineari e non lineari; l'opportunità di adattare la definizione di servizi di media audiovisivi e il campo di applicazione della direttiva sui servizi di media audiovisivi per assoggettare a tutti o a parte dei suoi obblighi coloro che adesso ne sono esclusi; l'opportunità di una revisione delle disposizioni in materia di accesso (direttiva 2002/19/CE) e di servizio universale (direttiva 2002/22/CE)

alla luce della sempre maggiore convergenza tra servizi lineari e non lineari su piattaforme comuni.

In questo quadro, da un lato, è opportuno verificare quale incidenza il passaggio al digitale terrestre abbia avuto nell'assegnazione agli operatori della capacità trasmissiva e prendere in considerazione gli sviluppi che potranno verificarsi per quanto attiene sia alla ripartizione e all'utilizzo delle frequenze, sia alla regolazione delle modalità di trasmissione mediante Internet.

Dall'altro, occorre avere piena consapevolezza che il passaggio dall'analogico al digitale e la convergenza tecnologica, proprio in virtù del fatto di moltiplicare le possibilità di trasmissione, comporteranno modifiche sostanziali nell'attività dei soggetti che operano nel sistema dei servizi di media audiovisivi, a cominciare da quelli di maggiore dimensione e rilevanza.

L'indagine conoscitiva che la Commissione intende svolgere si focalizzerà pertanto sull'assetto del sistema dei servizi di media audiovisivi e radiofonici nel suo complesso, sulla posizione dei singoli operatori e sulle prospettive di sviluppo economico e occupazionale del settore.

Nell'ambito dell'indagine conoscitiva, la Commissione ritiene opportuno svolgere le seguenti audizioni:

- 1) Ministro dello sviluppo economico e Sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico, con delega alle telecomunicazioni;
- 2) Commissario europeo delegato alla materia;
- 3) Autorità per le garanzie nelle comunicazioni;
- 4) RAI – Radiotelevisione italiana S.p.A;
- 5) emittenti televisive in ambito nazionale;
- 6) associazioni delle emittenti televisive locali;
- 7) associazioni degli operatori Internet e operatori telefonici;
- 8) organizzazioni sindacali
- 9) Confindustria
- 10) esperti nella materia e altri soggetti operanti nel settore.

Il termine di conclusione dell'indagine conoscitiva è fissato al mese di luglio 2014.