

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

5.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 28 NOVEMBRE 2013

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MICHELE POMPEO META**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Catalano Ivan (M5S)	6
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	2	Mauri Matteo (PD)	8
Audizione del parlamentare europeo, on. David Maria Sassoli, nell'ambito dell'esame delle proposte legislative dell'Unione europea in materia di trasporto aereo (ai sensi dell'articolo 127-ter, del Regolamento):		Mura Romina (PD)	9
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	2, 6, 8, 9, 10	Sassoli David-Maria, <i>Parlamentare europeo</i> .	2, 9
		Squeri Luca (FI-PdL)	8
		ALLEGATO: Documentazione depositata dall'on. David Maria Sassoli	11

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; MoVimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Sinistra Ecologia Libertà: SEL; Nuovo Centrodestra: (NCD); Lega Nord e Autonomie: LNA; Fratelli d'Italia: FdI; Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo italiani all'estero-Alleanza per l'Italia: Misto-MAIE-ApI; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MICHELE POMPEO META

La seduta comincia alle 13.30.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione del parlamentare europeo, on. David-Maria Sassoli, nell'ambito dell'esame delle proposte legislative dell'Unione europea in materia di trasporto aereo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 127-ter del Regolamento, del parlamentare europeo, on. David-Maria Sassoli, nell'ambito dell'esame delle proposte legislative dell'Unione europea in materia di trasporto aereo.

Con vivo piacere e molto interesse ho accolto la disponibilità dell'onorevole Sassoli per quest'audizione un po' particolare e anche insolita. È davvero per noi un'occasione da non sciupare. Come sapete, in questa Commissione abbiamo affrontato e affronteremo la materia su più versanti, dalle vicende che ci hanno visto impegnati nella produzione di novità sostanziali, come la nascita dell'Autorità sui trasporti, alle vicende che riguardano l'Alitalia, al nostro sopralluogo a ENAV, alla discussione sull'assetto dell'ENAC e così via.

Mi dispiace che questa seduta si svolga dopo la conclusione dei lavori dell'Assem-

blea, motivo per cui non si registra una forte partecipazione, ma l'onorevole Sassoli ha depositato interessanti materiali, che potranno essere letti anche dai colleghi oggi assenti. Prendiamoci tutto il tempo di cui abbiamo bisogno.

Darei subito la parola all'onorevole Sassoli per la sua relazione introduttiva.

DAVID-MARIA SASSOLI, *Parlamentare europeo*. Ringrazio il presidente e i colleghi per quest'audizione sul tema, molto sensibile nella legislazione europea, dell'aviazione civile. Come sapete, i regolamenti su aeroporti, gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea, e « Cielo unico europeo » fanno parte di un pacchetto presentato a giugno dalla Commissione europea.

Sono qui con me il dottor Michele Barneschi e il dottor Francesco Miatto, che hanno seguito il mio percorso di relatore al Parlamento europeo, che ha portato alla presentazione del nostro documento 15 giorni fa. È stato aperto il termine per la presentazione degli emendamenti, che è scaduto pochi giorni fa. Nelle prossime settimane, gli emendamenti saranno studiati ed entreremo in una fase di conciliazione, per riuscire a presentare il testo entro la riunione plenaria che si terrà a febbraio.

L'obiettivo del Cielo unico europeo è migliorare l'efficienza dell'organizzazione e gestione dello spazio aereo mediante una riforma del settore della fornitura di servizi di navigazione aerea. Abbiamo preparato anche delle *slides* che consentono sinteticamente di rilevare le differenze tra l'attuale situazione e quella che risulterebbe da un'eventuale riforma.

Lo sviluppo di quest'iniziativa si è concretizzato in due pacchetti legislativi, composti da quattro regolamenti corre-

lati, volti allo sviluppo della legislazione relativa alla sicurezza aerea in Europa, comprendente una serie di mansioni affidate, come sapete, all'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA), e all'avvio di un progetto per modernizzare le apparecchiature e i sistemi per la navigazione aerea.

Il testo sul Cielo unico, molto complesso dal punto di vista della ricaduta che avrà nei vari Stati membri, è molto ampio, affronta le questioni più controverse e, in particolare, si sofferma sulla scarsa efficienza della fornitura dei servizi di navigazione aerea. Per rendere l'idea dell'inefficienza di questo servizio basta pensare che negli Stati Uniti lo spazio aereo è controllato da un unico prestatore di servizi, mentre in Europa operano 38 fornitori di servizi.

La seconda questione fondamentale è la frammentazione dei sistemi di gestione del traffico aereo. Il sistema ATM, *air traffic management*, si compone di 27 autorità nazionali, che vigilano su circa 100 fornitori di servizi di navigazione aerea, con differenze in termini di sistemi, norme e procedure. Come potrete immaginare, la presenza di molti fornitori comporta notevoli costi aggiuntivi. La proposta, quindi, è di attivare blocchi funzionali di dispaccio aereo e un gestore della rete centralizzato a livello europeo per operare i servizi a livello di rete.

Tali dati non devono essere visti come statici. È necessaria flessibilità per progettare altri blocchi e migliorare la qualità di fornitura dei servizi. Tutto questo va verso la sola direzione di migliorare la prestazione dei servizi del traffico aereo in termini di efficienza e l'utilizzo della capacità di gestione del traffico aereo.

Il testo, come vi dicevo, in questo momento è in discussione in Commissione trasporti e sono stati presentati già gli emendamenti, sui quali all'inizio di gennaio ci sarà il dibattito. In quella circostanza, capiremo la direzione che prenderà il regolamento e le implicazioni che vi saranno.

È chiaro che il nostro gruppo politico — parlo da relatore nel Parlamento europeo,

ma anche come membro del gruppo parlamentare dei Socialisti e Democratici — ha ritenuto di essere molto attento agli aspetti legati ai diritti dei lavoratori, in seguito agli effetti che la riforma avrà nelle organizzazioni del lavoro. Sicuramente, emergeranno, da questo punto di vista, molte problematiche. Parliamo, infatti, anche di liberalizzare servizi di assistenza.

Secondo i sindacati europei, infatti, la Commissione spinge per un regolamento che va verso maggiori profitti per le compagnie aeree e scarso rispetto per le condizioni di lavoro e diritti dei lavoratori. Abbiamo cercato di correggere quest'impostazione e il dibattito è in corso.

Il regolamento sugli aeroporti, gestione del traffico aereo, servizi di navigazione aerea, di cui sono relatore nel mio rapporto, affronta la questione legata alla sicurezza aerea, alle competenze dell'Agenzia aerea per la sicurezza (EASA). L'obiettivo è stabilire e mantenere un livello elevato e uniforme della sicurezza dell'aviazione civile in Europa.

Si tratta di un regolamento per certi aspetti molto tecnico, con tutta una prima parte molto tecnica, ma che affronta anche la questione della *governance* dell'Agenzia per la sicurezza aerea. Il testo, infatti, può essere suddiviso in due parti: la prima, molto tecnica, ha per oggetto l'adeguamento alle nuove norme del Cielo unico europeo includendo i servizi di navigazione aerea e la gestione del traffico aereo; la seconda affronta la riforma della *governance* dell'Agenzia, finalizzata a mettere in atto l'accordo interistituzionale sulle agenzie europee siglato nel luglio 2012.

Personalmente, ho ritenuto di non toccare la prima parte. I giudizi sul lavoro svolto dalla Commissione erano molto positivi da parte delle parti interessate. Mi è sembrato che su questo ci fosse un consenso unanime e nella prima parte del rapporto siamo intervenuti con pochissime modifiche.

Ci siamo, invece, concentrati sulla seconda parte, che riguarda la questione dell'Agenzia europea, che dovrebbe riassumere in sé i poteri delle autorità nazionali. Chiariamo subito che questa è una

parte molto delicata e anche molto politica. Stiamo parlando di come quest'Agenzia debba dotarsi di *governance*, di come debba essere organizzata, di quali debbano essere i livelli gestionali.

In questo senso, sono intervenuto su alcuni articoli che riguardano il complesso della definizione dell'Agenzia europea. La Commissione europea ha presentato una proposta per certi versi innovativa in quanto prevede una riforma dell'Agenzia stessa anche in virtù di una redistribuzione di competenze, stabilendo infatti che l'EASA si concentri sulla redazione e la supervisione della regolamentazione tecnica e della sicurezza, la Commissione sulla regolamentazione economica ed Eurocontrol su compiti operativi.

Questa riforma, che porterà alla nascita di un'Agenzia con pieni poteri a livello europeo, è la grande scommessa di questo rapporto. Il testo, che credo vi sia stato fornito dai nostri servizi, si è concentrato su tutte le procedure per dare a quest'Agenzia poteri, *governance* e capacità gestionali.

Questa riforma era evidente fin dall'inizio, visto che la volontà della Commissione era la modifica anche del nome. Si parte, infatti, addirittura dal nome. Attenzione, però, che non è un problema nominalistico. Dalla natura dell'Agenzia passano competenze e il dibattito che ho cercato di imporre in Commissione sul nome da dare all'Agenzia è un po' conservatore, avendo io proposto il vecchio nome, Agenzia per la sicurezza aerea, ma mette al centro la sicurezza aerea. È evidente come la modifica rispetto alla proposta della Commissione non sia di poco conto dal momento che scompare la proposta della Commissione che voleva eliminare il termine « sicurezza ».

Personalmente, concordo, invece, con l'idea della Commissione europea sul nuovo ruolo dell'Agenzia, sul fatto che questo rappresenti un passo fondamentale per porsi come attori globali in uno scenario mondiale. Abbiamo bisogno di regolatori europei anche per accettare le sfide su un piano globale.

Tengo a precisare che porre al centro il tema della sicurezza non è questione

nominalistica, ma è un aspetto molto delicato che serve a mettere i paletti sull'intera serie di competenze che l'Agenzia deve possedere per porsi come interlocutore verso i grandi settori dell'aviazione mondiale e perché la sicurezza racchiude una serie di aspetti, dai quali oggi non si può prescindere, nei confronti dell'opinione pubblica europea.

Per questa ragione ho proposto, quindi, che sia istituita l'Agenzia europea per la sicurezza dell'aviazione. Questo sarà oggetto di negoziato con il Consiglio e la Commissione europea. Dico francamente, come ho già detto in Commissione trasporti del Parlamento europeo, che su questo intendo essere fermo.

Non bisogna dimenticare che attualmente l'Agenzia intrattiene rapporti bilaterali con i Paesi importanti nel settore dell'aviazione, come Canada, Singapore e Israele. Tali rapporti consistono nello scambio di informazioni, ad esempio, concernenti le *black list* delle compagnie mondiali e le buone prassi. Consentono anche ai sistemi di adeguarsi rispetto all'uso tecnologico. È importante, per proseguire su questa strada nell'ottica di una sempre maggiore sicurezza aerea, il mantenimento di efficaci relazioni internazionali.

Continuando sulla questione della *governance*, come anticipavo, la Commissione ha voluto mettere in atto il nuovo accordo interistituzionale del luglio 2012, secondo il quale la Commissione, il Parlamento e il Consiglio europei hanno trovato un'intesa su un approccio comune per le agenzie europee. Seppur non vincolante giuridicamente, l'accordo si basa su un approccio caso per caso e contiene progressi su moltissimi aspetti che riguardano la creazione delle agenzie, la scelta della loro sede, la loro *governance*, il loro funzionamento, l'utilizzazione delle risorse e la modalità del controllo.

L'Agenzia per la sicurezza aerea è una delle più grandi e importanti della Commissione europea e, viste le sue competenze, è fondamentale che il Parlamento sia un suo interlocutore. Ecco perché ho inserito un emendamento che obblighi il direttore dell'Agenzia a rendere una di-

chiarazione di fronte alla Commissione trasporti del Parlamento europeo affinché il Parlamento stesso sia informato sulle attività e sulla programmazione dell'Agenzia. Dobbiamo comportarci, nelle modifiche e nelle grandi riforme, tenendo conto dei pesi e dei contrappesi del sistema istituzionale e democratico.

È altresì importante che nel comitato esecutivo dell'Agenzia, che assiste il consiglio di amministrazione, ci siano rappresentanti di vari Stati membri. Il dibattito è acceso e alcuni vorrebbero che fossero presenti tutti gli Stati membri, cosa che tuttavia genererebbe un'incapacità di gestione per un organo che deve essere, invece, molto esecutivo. Per questo motivo ho proposto una rotazione che permetta a tutti gli Stati di essere rappresentati, ma tre alla volta.

Questo, naturalmente con un meccanismo di rotazione, consentirà la presenza di tutti, ma con una durata in carica tale da consentire, però, un'operatività del Consiglio, alla stregua di quanto accade, come sapete, alla Banca centrale europea.

D'altronde, la rotazione è l'unico strumento che consente una rappresentanza di tutti gli Stati. Il punto da sciogliere è quanti Paesi inserire nel comitato. Io ho proposto tre alla volta, ma sono disponibile anche a verificare la possibilità di inserirne qualcuno in più, non però certamente tutti gli Stati dell'Unione, altrimenti non faremmo che riproporre un piccolo Consiglio europeo, probabilmente non imprimendo efficienza alla struttura.

Un aspetto cruciale affrontato nel rapporto è quello che riguarda l'eventuale aumento di personale legato alle nuove competenze che passano da Eurocontrol all'Agenzia europea. Questo è un punto molto delicato a Bruxelles. Aumentare il *budget* dell'Agenzia significherebbe creare un precedente e un meccanismo pericoloso per cui altre agenzie potrebbero richiedere aumenti di *budget*. Il problema, invece, potrebbe essere risolto nella mia proposta, spostando in una linea di bilancio dell'Agenzia le risorse che le compagnie aeree prima pagavano ai servizi ATM, cioè gestione del traffico aereo, e ai servizi

ANS, *air navigation services*, servizi di navigazione aerea, risorse che andavano a Eurocontrol.

Infine, l'ultimo punto riguarda gli atti esecutivi e gli atti delegati. Si tratta di aspetti tecnici affrontati nella prima parte del testo, che necessitano di essere regolarmente aggiornati e implementati dalla Commissione per seguire l'evoluzione tecnica, soprattutto quella a livello internazionale.

Non si tratta di voler escludere il potere di controllo del Parlamento europeo, ma semplicemente di mettere la Commissione europea nella possibilità di allinearsi ai parametri specifici dovuti ai progressi della tecnica. Il settore dell'aviazione, come d'altronde sapete, è in continua evoluzione in Europa e nel mondo, gli obiettivi primari sono sempre quelli dell'efficienza, della sicurezza del servizio in un mondo dove il numero dei voli aerei è in continua crescita. Basta aprire un qualsiasi sito o giochino per l'*iPad* per vedere cosa sta capitando in questo momento sopra le nostre teste.

Sarà importante capire il ruolo che l'Europa ricoprirà al termine di questo percorso relativo al Cielo unico europeo. I Paesi europei, infatti, non reggono più il confronto con i grandi Paesi degli altri continenti. Questa è una grave questione. Solo una gestione sempre più centralizzata a livello europeo permetterà di mantenere alti gli *standard* dei servizi e della competitività.

Mi permetto di segnalarvi alcuni aspetti anche facilmente riscontrabili nella pratica e i risultati di questa centralizzazione: aumento della capacità di controllo aereo, nel senso che più centralizziamo e più ci sarà controllo; rafforzamento della sicurezza, dal momento che gli *standard* saranno molto omogenei; riduzione della frammentazione del controllo aereo in uno spazio come quello europeo frammentato con ventotto autorità a fronte di una operativa negli Stati Uniti; diminuzione del consumo dei carburanti e minore inquinamento atmosferico per la revisione delle rotte; minori ritardi aerei e maggiore resa degli aeroporti; abbattimento dei costi dei biglietti.

I grandi investimenti e una regolamentazione in continua evoluzione sono un obiettivo prioritario, ma siamo indietro rispetto alle ambizioni che l'Europa deve avere. Vi segnalo che la frammentazione dello spazio aereo significa, per citare un esempio concreto, volare mediamente 42 chilometri più del necessario. Questo significa un costo straordinario di 5 miliardi di euro l'anno, tutti costi che vengono trasferiti su passeggeri e imprese. Oggi il controllo del traffico aereo significa, ad esempio, un costo medio dei biglietti dal 6 al 12 per cento e noi riteniamo che questo costo debba essere abbattuto.

Sapete benissimo quanto lo scenario mondiale sia in continua evoluzione, quanto nuovi soggetti, compagnie di diversa natura, siano in campo. La grande crescita dei mercati dei Paesi del Golfo e del nord Africa pone sempre più centrale anche il problema di come si comporta il nostro Paese.

Esco ora dallo scenario europeo e vorrei spendere poche considerazioni sull'Italia. Il cambiamento delle rotte aeree verso altri Paesi mette il nostro Paese in condizioni di diventare uno snodo aereo fondamentale nel sistema globale. In prospettiva, ciò potrebbe significare: potenziamento dei nostri scali; miglioramento delle infrastrutture di cui abbiamo particolarmente bisogno; aumento dei posti di lavoro; possibilità di attrarre investimenti, in questo momento necessari per mettere in atto progetti anche un po' ambiziosi, considerando inoltre il riflesso su vocazioni specifiche del nostro Paese, quali quella relativa al turismo.

Un esempio da seguire per noi è quello spagnolo, poiché il ruolo strategico di alcuni scali aeroportuali ha visto la Spagna in questi anni, rispetto ad esempio alle rotte del Sud America, mettere i propri aeroporti nella condizione di essere adeguatamente funzionali. Per fare questo, però, bisogna essere effettivamente all'altezza del compito ed è sufficiente visitare due scali aeroportuali spagnoli, come quelli di Madrid e Barcellona, per rendersi conto di quanto abbiano investito nelle infrastrutture aeroportuali.

La strada per l'Italia non è semplice, come sapete benissimo, ma in prospettiva è anche molto affascinante. È di fondamentale importanza raccogliere la sfida del Cielo unico europeo, che potrebbe essere un grande aiuto alla nostra economia, un volano per la ripresa e la crescita del nostro Paese.

Naturalmente, sono a disposizione per qualsiasi chiarimento e suggerimento visto che nelle prossime settimane al Parlamento europeo cercheremo di raccogliere gli emendamenti, di capire la natura degli indirizzi che mi saranno presentati, cercando però di non violentare alcune indicazioni che il mio rapporto in queste settimane ha sottolineato. Vi ringrazio per quest'incontro.

PRESIDENTE. Ringraziamo l'onorevole Sassoli per la chiarezza e l'ampiezza della sua relazione.

Do ora la parola ai deputati che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

IVAN CATALANO. Vorremmo approfittare della presenza dell'onorevole Sassoli per fare presente una serie di osservazioni.

Il Movimento 5 Stelle esprime, anzitutto, preoccupazione con riferimento alla decisione, da parte dell'Unione europea, di adottare sempre più atti delegati, e quindi conferire pieni poteri alla Commissione bypassando il Parlamento, in barba a quanto previsto dalla procedura legislativa ordinaria regolamentata dall'articolo 290 del TFUE, Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Nel merito, la continua evoluzione del trasporto europeo ha portato, nel corso dell'ultimo decennio, all'emanazione dei regolamenti volti a istituire il cosiddetto Cielo unico europeo, in un'ottica di unificazione non solo economica, ma anche politica e funzionale dell'Unione europea.

Nel tracciare tale percorso, il legislatore europeo ha emanato un primo regolamento nel 2004, seguito a sua volta dalla nuova versione emanata nel 2008. L'evoluzione dei diversi progetti, SES,

single European sky, SE2, SES2+, accompagnata dal progetto SISA, Società italiana servizi aerei, e che oggi si vuole ricondurre ai regolamenti 408, 409 e 410, presenta obiettivi di *performance*, riduzione costi e previsioni statistiche che, purtroppo, non sempre si sono dimostrati in linea con i notevoli e complessi aspetti della vita economica e sociale dell'Unione europea.

Entrando nel merito e approfittando, appunto, della sua presenza, vorremmo dei chiarimenti circa i seguenti aspetti. Innanzitutto, il Movimento 5 Stelle non condivide la scelta di comparare e, quindi, di adeguare il sistema di gestione e di regolamentazione del traffico aereo a quello americano. Per ovvi motivi storici, politici ed economici, il nostro continente presenta caratteristiche singolari e particolari, che non possono essere trascurate e nemmeno cancellate. Mi riferisco, nel dettaglio, all'unico prestatore di servizi che opera oltreoceano, e quindi all'intento di unificare i servizi in Europa.

A nostro giudizio, in linea con la prima filosofia di pensiero europeo, non occorre unificare i servizi, ma armonizzare e standardizzare la comunicazione. Peraltro, pur volendo condividere l'obiettivo ultimo espresso da questi regolamenti, crediamo che i tempi proposti siano del tutto irragionevoli, e quindi irreali.

Inoltre, abbiamo forti perplessità in merito alle previsioni del traffico aereo proposte dell'Unione europea, che non tengono conto della crisi economica, stimando dunque una crescita di tale traffico assolutamente anacronistica. In secondo luogo, ravvisiamo delle forti criticità circa il nuovo ruolo che la Commissione europea vorrebbe affidare a EASA.

Nel dettaglio, abbiamo il timore che, introducendo l'obbligo per il settore militare di garantire livelli di sicurezza analoghi a quelli previsti per l'aviazione civile, come previsto all'articolo 1 del regolamento n. 409, quest'ultimo sarebbe gravato di costi non indifferenti in un momento in cui le risorse economiche scarseggiano.

In terzo luogo, vorremmo soffermarci brevemente sul ruolo di ENAC e di ENAV e su come le disposizioni introdotte intaccerebbero le competenze e le funzionalità di questi due enti delegati al controllo dell'aviazione civile nazionale. Le competenze dell'ENAC sarebbero fortemente ridimensionate, come anche quelle del nostro *provider* ENAV, soprattutto alla luce della volontà di liberalizzare i servizi di supporto e di navigazione, di cui all'articolo 10. Potrebbero sorgere, inoltre, problemi di sicurezza, soprattutto alla luce dell'ottima preparazione tecnica e dell'elevata qualità del servizio erogata da questi due enti.

Altra minaccia alla sicurezza è rappresentata dalla scelta di liberalizzare, quindi aprire al mercato, la fornitura di tali servizi. Logiche di mercato potrebbero, infatti, non difficilmente contrastare con *standard* di sicurezza. I blocchi funzionali di spazio aereo, nati dall'esigenza, anche in parte condivisibile, di superare la frammentazione dei singoli spazi aerei nazionali, non tengono conto delle diverse peculiarità proprie delle aree.

Un esempio per tutti potrebbe essere quello relativo all'ACC, area centro di controllo, di Brindisi che, in considerazione dalla propria collocazione geografica, è posto come ponte verso il continente africano, per cui svolge un ruolo fondamentale nel progetto BLUE MED, che tra l'altro andrà ratificato nel prossimo mese.

Alla luce di queste prime considerazioni, chiediamo che nella formulazione degli obiettivi condivisi sia adottata una maggiore prudenza e favorito il coinvolgimento degli Stati membri e degli attori interessati.

Questa era una prima nostra osservazione sul progetto. Abbiamo avuto modo di confrontarci anche con ENAV riguardo a questo regolamento e scambiare qualche opinione con i militari presenti nel centro di controllo ENAV di Ciampino quando siamo stati in visita. Anche loro hanno mostrato delle perplessità, per cui vorremmo capire come la modifica del rego-

lamento inciderà anche nella vita dell'aeronautica militare oltre a quello che ha già illustrato.

LUCA SQUERI. Poiché ciò che ci è stato presentato è molto ambizioso, vorrei sapere che ruolo ha il Parlamento italiano rispetto alle competenze che il Parlamento europeo ci sta presentando, e dunque che tipo di interazione è possibile anche a fronte dell'osservazione del collega.

PRESIDENTE. Do la parola all'onorevole Mauri, relatore presso la nostra Commissione delle proposte europee.

MATTEO MAURI. Grazie alla disponibilità dei rappresentanti dell'ENAV, abbiamo avuto proprio in queste ore un incontro che ci ha permesso di approfondire il tema trattato dai regolamenti in esame presso le istituzioni europee. Avremo modo, ovviamente, di continuare su questa strada.

Innanzitutto, a me sembra che gli obiettivi che si pone il provvedimento siano i migliori possibili. Spesso si parla di una Europa unita e integrata ed è del tutto evidente che non si può pensare che, su un tema così rilevante sia per la sicurezza in senso stretto sia per la competitività del sistema complessivamente — sappiamo quanto la questione trasporto aereo abbia a che fare con la competitività — non si debbano trovare soluzioni che superino i muri, almeno quelli virtuali, tra uno Stato e l'altro e accrescano l'efficienza.

Proseguire, quindi, su quella strada che già era stata intrapresa, ma migliorandola, significa procedere in maniera corretta su questa direzione. Da questo punto di vista, credo che il provvedimento sia importante.

Mi sembra di capire che si debbano superare le resistenze di alcuni Stati membri anche rilevanti, che hanno interessi particolari o punti di vista diversi. Siccome non capita spessissimo, a mio avviso dobbiamo anche essere orgogliosi del fatto che su questo fronte siamo in una fase avanzata, un punto di riferimento europeo, non quelli che inseguono, ma quelli che trainano. Credo che questo

ruolo, che contribuisce anche a un nostro peso politico complessivo, sia nel settore sia più in generale, vada alimentato, accresciuto.

Essere oggi nel gruppo di testa che spinge verso l'innovazione, l'uniformità del sistema, la ricerca, è un elemento molto positivo. Credo che il fatto che uno dei due relatori del pacchetto complessivo sia italiano sia un elemento di orgoglio che dobbiamo anche saperci spendere.

Alcuni temi mi sembrano da affrontare, ma mi sembra anche che ci sia già stato un lavoro preparatorio interessante. Nell'ipotesi di entrambi i relatori, infatti, è già stato in qualche modo ricompreso il tema delle liberalizzazioni, uno degli oggetti già discussi nel passato.

Se il punto di mediazione che i relatori hanno trovato è anche quello definitivo, credo che sia utile. Sostanzialmente, tra la liberalizzazione in ogni caso di alcuni servizi e il mantenimento della situazione attuale, il punto di mediazione potrebbe essere virtuoso perché vuole stabilire i costi *standard*, da verificare Stato per Stato anche in ragione di morfologia e caratteristiche peculiari. Se il gestore è in grado di garantirli, garantendo contemporaneamente la sicurezza e tutto ciò che vi è connesso, si può andare avanti in quella direzione, lasciando a lui la gestione di tali servizi; nel caso in cui questo non fosse possibile, bisogna o ridurre i costi, una *spending review*, come la definiremmo ultimamente, o esternalizzare il servizio. Credo che sia una prospettiva corretta, giusta, virtuosa, che tra l'altro mi sembra di capire potrebbe anche aprire spazi di mercato per chi ha già raggiunto certi livelli di efficienza e potrebbe venderli all'estero.

Sappiamo quanto la tariffazione sia quella che garantisce il sostentamento e il funzionamento dell'ENAV, ma anche quanto l'apertura ai mercati stranieri possa portare risorse al sistema italiano e possa, da un lato, garantire migliori condizioni tariffarie o, dall'altro, avere quelle risorse necessarie anche per fare investimenti.

Ci sono altri temi, che però mi sembrano già stati in parte affrontati. Abbiamo un compito: abbiamo tutto l'interesse che il FAB, *functional block of airspace*, che coinvolge la Grecia, Malta, Cipro e noi, sia più possibile efficiente, per fare in modo che le rotte passino da lì e lascino le loro risorse sul nostro territorio.

Abbiamo il compito formale di ratificare questo passaggio. Altri l'hanno già fatto. Come dicevamo, credo che la Commissione possa, benché non sia nostra diretta competenza, ma della Commissione Affari esteri, svolgere un ruolo in questo senso di sensibilizzazione. Dobbiamo essere all'avanguardia, magari superando la resistenza di Germania e Francia su alcuni aspetti.

Sul tema della divisione tra regolatori e gestori, mi sembra che già ci siamo. Si tratta, a mio avviso, di una norma buona e valida che abbiamo fatto valere anche per altri settori, come quello ferroviario. Penso che anche questo possa andare nella direzione giusta.

Credo che il giudizio sia totalmente positivo negli obiettivi e negli strumenti che ci siamo dati. Se per alcune questioni, come anche quelle poste, si deve arrotondare, risolvere o chiarire, credo che questi siano i momenti giusti, al netto del fatto che gli emendamenti sono già stati depositati, però un punto di orgoglio su questo ogni tanto non guasta.

ROMINA MURA. Vorrei soffermarmi brevemente sulle questioni relative alla *governance* dell'Agenzia, partendo dalla premessa esplicitata anche dall'onorevole Sassoli che l'Agenzia europea, per come è stata strutturata e per le competenze che eserciterà, rappresenta uno degli strumenti fondamentali per l'attuazione del Cielo unico europeo.

Aggiungerei che forse rappresenta anche un passo in avanti per costruire quell'Europa che non è una sommatoria di Stati deboli e forti, ma piuttosto un sistema politico di Stati che affronta la competizione con il resto del mondo.

Proprio per questo — mi pare di aver visto qualcosa negli emendamenti — ri-

tengo che bisognerà condurre una battaglia convinta per far sì che gli emendamenti relativi alla questione della maggioranza, fissata dal regolamento prima a due terzi, adesso proposta come maggioranza semplice, sia quanto meno una maggioranza assoluta. Passare dalla maggioranza dei due terzi a quella semplice significa semplificare la procedura, ma anche, a mio avviso, rinunciare a più ampi spazi di condivisione tra un maggior numero di Stati europei.

L'altra questione è relativa al comitato esecutivo, che talvolta si può sostituire appunto al consiglio di amministrazione per assumere le decisioni provvisorie. È condivisibile anche l'altra proposta di cui ci diceva, ossia un comitato esecutivo costituito da Stati secondo un sistema di rotazione, in modo che tutti possano parteciparvi, ma sarebbe bene anche che il comitato esecutivo potesse sì assumere decisioni provvisorie, che però poi andrebbero riportate all'interno del consiglio di amministrazione.

DAVID-MARIA SASSOLI. È previsto, ma è importante metterlo in evidenza.

ROMINA MURA. È importante perché, ripeto, che siamo orientati a costruire un'Europa sistema, ma purtroppo ancora oggi siamo dinanzi a un'Europa in cui chi ha la voce più forte spesso riesce ad avere anche la meglio.

PRESIDENTE. Do la parola all'onorevole Sassoli per la replica.

DAVID-MARIA SASSOLI, *Parlamentare europeo*. Sono state formulate osservazioni assolutamente condivisibili, anche richiami all'attenzione che faccio miei.

Per quanto riguarda gli atti delegati, onorevole Catalano, il Parlamento ha diritto di veto e noi vogliamo esercitarlo e vogliamo che sia esercitato. Non esiste una trasmissione di poteri alla Commissione europea come *dominus* assoluto. Vogliamo un sistema con pesi e contrappesi e il diritto di veto è uno di questi strumenti.

Si diceva di voler comparare la questione europea a ciò che avviene negli Stati Uniti. L'ho citata per esemplificare, ma il sistema europeo non sarà mai come quello statunitense. Al contrario, vi informo del fatto che il grado di responsabilità e di efficienza del sistema italiano è considerato da tutti come un modello.

In questo caso, abbiamo la possibilità di imporre una nostra caratteristica in un settore vitale per l'Europa, ricalcando in parte l'efficienza del sistema italiano. Anche la scorsa settimana, nel corso di un incontro con autorità e Commissione, da parte tedesca era rilevata la forza del sistema italiano come punto di riferimento. Vogliamo, però, aggiungere sicurezza a un piano europeo e garantirne ai cittadini italiani e non italiani. Sappiamo, infatti, benissimo che il mondo dell'aviazione non è fatto a compartimenti stagni, che tutti vanno in giro per il mondo e arrivano da ogni parte del mondo.

Alla liberalizzazione, onorevole Catalano, siamo contrari, per cui mi fa piacere la sua posizione. Siamo contrari a una liberalizzazione intesa come lei ha rilevato. Naturalmente, ha ragione anche l'onorevole Mauri a porre in evidenza il fatto che tutto questo può essere verificato caso per caso, come spiegavo nella mia relazione, e naturalmente può essere definito secondo costi *standard*, secondo modelli e così via.

Quanto al ruolo dei Parlamenti nazionali, naturalmente tutto questo segue l'iter delle procedure normali. Se volete, la mia proposta è, una volta messi a punto gli emendamenti al testo, di segnalarvi la rotta che il Parlamento sta per imboccare. Naturalmente, i Parlamenti nazionali possono, nel sistema di regole, intervenire, suggerire e consigliare. Se volete, mi impegno a farlo per far capire come, dal punto da cui siamo partiti, il Parlamento europeo si sta indirizzando.

Onorevole Mura, quella che ha indicato è esattamente la strada che stiamo percorrendo. La questione fondamentale è: possiamo rimanere con sistemi nazionali rispetto a sicurezza, definizione di rotte, ruolo europeo nello scenario mondiale?

Anche essendo un buon esempio per l'Europa, faremmo fatica, come però la farebbero tutti.

Infine, mi permetta, onorevole Catalano, ma per quanto io capisca bene le esigenze militari e probabilmente su alcune conclusioni sia auspicabile un confronto con i sistemi militari, qui stiamo però parlando di aviazione civile e già alcuni Paesi fanno confusione. Non rivelo nessun segreto nell'informarvi che molte delle osservazioni di parte francese non arrivano dall'aviazione civile, ma da quella militare e dalla loro preminenza rispetto al sistema nazionale. Bisogna fare attenzione, altrimenti si rischia un gioco degli specchi, che non consente di essere efficienti, ma ci farebbe essere gelosi di qualcosa di cui probabilmente non c'è nemmeno bisogno perché si tratta di altri sistemi.

Penso che tutto questo accresca la capacità dell'Europa di stare al mondo. In fondo, se abbiamo una *chance*, è quella di mettere tutte le buone pratiche, i buoni modelli, i buoni sistemi insieme per consentire all'Italia, alla Francia, alla Germania, per citare degli esempi, di stare con l'Europa nel mondo globale e non di essere marginalizzati. Ecco il senso anche politico dell'Agenzia europea, che non è uno svilimento di caratteristiche nazionali, ma un'implementazione sul piano europeo di buone pratiche e buoni sistemi.

PRESIDENTE. Nel ringraziare l'onorevole Sassoli per la relazione svolta, per gli ulteriori elementi forniti nella replica e per il documento depositato, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato alla seduta odierna (*vedi allegato*), dichiaro chiusa l'audizione.

La seduta termina alle 14.20.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa
il 27 febbraio 2014.*

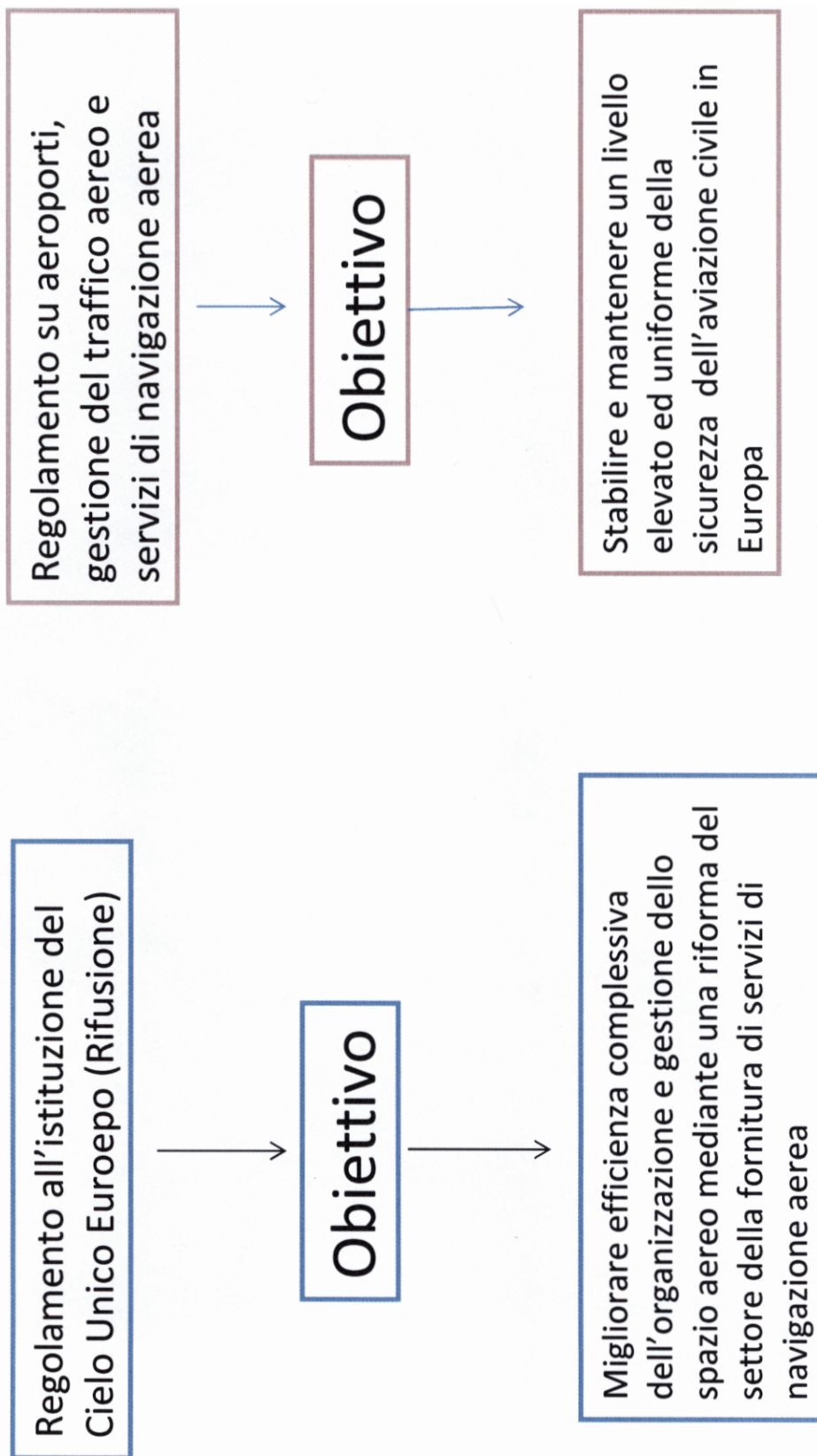
ALLEGATO

AUDIZIONE DEL PARLAMENTARE EUROPEO, ON. DAVID MARIA
SASSOLI, NELL'AMBITO DELL'ESAME DELLE PROPOSTE LEGISLA-
TIVE DELL'UNIONE EUROPEA IN MATERIA DI TRASPORTO AEREO

DOCUMENTAZIONE DEPOSITATA

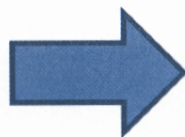
28 NOVEMBRE 2008

Pacchetto Cielo Unico Europeo 2013



Questioni controverse su Cielo Unico Europeo

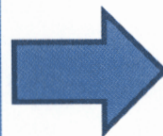
- Scarsa Efficienza nella fornitura dei servizi di navigazione aerea
- Frammentazione dei sistemi di gestione del traffico aereo



Stati Uniti : 1 prestatore di Servizi
Europa : 38 prestatori di Servizi



Sistema ATM composto da
27 autorità Nazionali



Proposta: attivare blocchi
funzionali di spazio aereo e
gestore rete centralizzato

Regolamento Aeroporti, Gestione traffico aereo e Servizi di navigazione aerea



Adeguamento
Nuove regole del
Cielo Unico
Europeo
includendo i
servizi di
navigazione aerea
e la gestione del
traffico aereo

Riforma della
Governance
dell'Agenzia
Europea per
Sicurezza Aerea
(EASA) finalizzata a
mettere in atto
l'accordo inter-
istituzionale sulle
agenzie europee
Luglio 2012

Specifiche Tecniche del Regolamento

- Progettazione, produzione e aspetti operativi di prodotti aeronautici

- ANS: servizi di navigazione aerea (meteorologia, informazioni aeronautiche, ricerca e soccorso)

- ATM: gestione del traffico aereo

- Certificati per i piloti

Governance Agenzia per la Sicurezza Aerea

Emendamenti Principali Relatore



- Art.17: Nome agenzia
- Art.33: Ruolo Consiglio amministrazione Agenzia
- Art.37: Maggioranze interne al Consiglio di Amministrazione
- Art.37 Bis: Ruolo Comitato Esecutivo, Durata Mandato e Rappresentanza Paesi Membri nel Comitato Esecutivo
- Art.39 Bis: dichiarazioni Direttore esecutivo in Commissione Trasporti PE
- Art.39 Ter: snellimento Board Vice-Direttori esecutivi
- Art. 59, 64, 65: Atti Delegati

Modifica Nome Agenzia Europea per la sicurezza Aerea

Nome attuale

Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea EASA

Nome Proposto dalla Commissione Europea

Agenzia dell'Unione Europea Per l'Aviazione

Nome Proposto dal

Agenzia dell'Unione Europea Per la Sicurezza dell'Aviazione

Organizzazione Agenzia

Ruolo del Parlamento europeo su attività e programmazione dell'agenzia

Criteri di scelta degli Stati Membri per la Rappresentanza nel Comitato Esecutivo

Aumento Personale Agenzia legato alle nuove competenze che passano da Eurocontrol all'Agenzia

EASA si concentra su redazione e supervisione della regolamentazione tecnica e della sicurezza

Eurocontrol si occupa di compiti operativi (Gestione della rete)

Commissione Europea gestisce la Regolamentazione Economica

Quale Ruolo per l'Italia e il Mediterraneo alla luce di questo nuovo scenario?

Q&A



€ 2,00



17STC0002600