



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 26

**8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Lavori pubblici,  
comunicazioni)

INTERROGAZIONI

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

373<sup>a</sup> seduta: martedì 28 febbraio 2012

Presidenza del presidente GRILLO

**I N D I C E****INTERROGAZIONI**

- \* PRESIDENTE .....Pag. 3,7,9 e *passim*  
IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti* ..... 3  
\* SANNA (PD) ..... 7,9

**DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE**

**(3121) BIASOTTI ed altri.** – *Norme in materia di circolazione stradale nelle aree aeroportuali*, approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione e rinvio)

- \* PRESIDENTE .....Pag. 10, 11  
CASTELLI (LNP), *relatore* ..... 11  
RANUCCI (PD) ..... 10  
IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti* ..... 11  
ALLEGATO (*contiene i testi di seduta*) ..... 13

---

**N.B.** L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Coesione Nazionale: Grande Sud-SI-PID-Il Buongoverno-FI: CN:GS-SI-PID-IB-FI; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Per il Terzo Polo (ApI-FLI): Per il Terzo Polo: ApI-FLI; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano, Partito Socialista Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-P.R.I.*

*Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti Improta.*

*I lavori hanno inizio alle ore 15,05.*

#### INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interrogazione 3-02641, presentata dal senatore Sanna e da altri senatori.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi trovo di fronte ad un atto di sindacato ispettivo molto articolato in quanto, oltre a porre sette quesiti, affronta svariate tematiche alle quali cercherò di rispondere in maniera puntuale.

Con riferimento alla prima questione sollevata, relativa ai rapporti tra Commissione europea, Governo e Tirrenia Navigazione SpA, l'interlocuzione è iniziata nel 2001 e continua a tutt'oggi. Infatti, lo strumento della messa a gara delle società di navigazione unitamente alle Convenzioni e/o Contratti di servizio è stato frutto di un percorso condiviso con gli Uffici della Commissione europea i quali, formalmente, con nota del 21 dicembre 2009, avevano considerato tale procedura alla stregua del principio di non discriminazione fra armatori europei.

In data 21 novembre 2011, la Compagnia Italiana di Navigazione (CIN) ha formalmente notificato alla Commissione europea l'acquisizione del controllo congiunto del ramo d'azienda Tirrenia. Tale notifica è intervenuta, tra l'altro, successivamente ad un provvedimento dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato del 15 giugno 2011, che ha declinato la propria competenza, considerando la concentrazione in discorso rientrante nell'ambito giurisdizionale della Commissione europea, nonché ad una serie di contatti informali tra la CIN e i competenti servizi della Direzione generale Concorrenza della Commissione europea volti a definire il perimetro delle informazioni considerate necessarie per una compiuta analisi concorrenziale dell'operazione di concentrazione: la cosiddetta fase di prenotifica, avviata a seguito della sottoscrizione del contratto di cessione del Ramo d'Azienda Tirrenia e conclusasi nel mese di novembre con la formale notifica dell'operazione.

Evidenzio, peraltro, che i soli soggetti cui sia normativamente riconosciuto titolo per una piena partecipazione al procedimento innanzi alla Commissione sono le parti notificanti, e quindi, nella specie, la sola CIN. Pertanto, alla stessa Tirrenia non sono riconosciute prerogative procedurali sostanzialmente diverse da quelle di qualsiasi terzo interessato. Ciò nonostante, i rappresentanti della Tirrenia hanno in diverse occasioni preso parte ad incontri con i Servizi della Commissione europea, sia congiuntamente con i rappresentanti della CIN, sia autonomamente in qualità di terzi interessati al procedimento. La Tirrenia ha, inoltre, costantemente cooperato con la predetta Compagnia fornendo tempestivamente ed esaurientemente i dati, le informazioni ed i chiarimenti di volta in volta richiesti ai fini del procedimento.

Con riferimento al procedimento in materia di aiuti di Stato avviato dalla Commissione con Decisione del 6 ottobre 2011, faccio presente che nel mese di novembre 2011 le Autorità italiane hanno presentato osservazioni scritte volte a dimostrare, tra l'altro, la piena conformità al diritto europeo della procedura di cessione del compendio aziendale della Tirrenia. La stessa Tirrenia è intervenuta, inoltre, direttamente nel predetto procedimento, in qualità di parte interessata, al fine di sottoporre alla Commissione europea elementi ed informazioni atti a chiarire definitivamente i profili di dubbio sollevati con la richiamata Decisione. Su questo punto preciso che il Governo non si è estraniato dalla procedura in corso in sede europea e che sta lavorando affinché, tenendo conto dell'evoluzione della procedura europea, si possano prefigurare scenari alternativi rispetto a quelli sino ad ora formalizzati. Pertanto, non vi è disattenzione né boicottaggio di quanto ereditato dal precedente Governo, tanto per essere chiari. Ci stiamo semplicemente attrezzando rispetto alle valutazioni istruttorie che, man mano, si stanno profilando a seconda delle fasi che stanno portando avanti gli uffici della Direzione generale concorrenza. Ciò detto, ri-terrei esaurita la risposta al primo quesito.

Quanto al secondo quesito, relativo agli elementi di risposta che la società aggiudicataria della vendita sta fornendo o intende fornire alla Commissione europea circa i profili problematici sulla concentrazione sulle rotte da e per la Sardegna, come poc'anzi riferito, la CIN, in data 21 novembre 2011, ha avviato il procedimento comunitario volto ad ottenere l'autorizzazione *antitrust* a procedere all'acquisizione del ramo d'azienda di Tirrenia preposto all'erogazione del servizio pubblico di collegamento marittimo. Gli impegni inizialmente sottoscritti dalla CIN sono stati valutati dalla Commissione europea non sufficienti a consentire l'autorizzazione dell'operazione di concentrazione. Conseguentemente, in data 18 gennaio 2012, alla scadenza del termine previsto per lo svolgimento della cosiddetta «fase I» del procedimento in discorso, la Commissione ha adottato la decisione n. 368 con la quale ha disposto l'avvio di un'indagine approfondita sull'operazione di concentrazione: la cosiddetta «fase II». Il suddetto procedimento ha durata pari a 90 giorni lavorativi. Deve quindi ritenersi che la definitiva decisione della Commissione in ordine all'autorizzazione dell'acquisizione potrà intervenire nel corso del mese di giugno

2012. Quindi, era auspicio del Governo e delle parti che l'Unione europea desse il via libera all'offerta CIN in «fase I». Purtroppo, nonostante l'interlocuzione e nonostante l'istruttoria, non è stato ritenuto sufficiente esaurire la procedura in «fase I» e si è aperta la «fase II», che inevitabilmente comporta un protrarsi della procedura in sede europea. Le parti acquirenti – quindi CIN – stanno attualmente valutando come rafforzare ulteriormente gli impegni già presentati, nonché le ulteriori misure correttive da adottare nell'ambito della seconda fase procedimentale attualmente in corso, al fine di fornire una soluzione strutturale e definitiva ai problemi concorrenziali rilevati dalla Commissione (in relazione soprattutto alle rotte da e per la Sardegna). Le misure attualmente in fase di studio consentirebbero, infatti, di portare positivamente a conclusione l'operazione, risolvendo al tempo stesso i problemi di concorrenza rilevati dalla Commissione.

Tuttavia, qualora la Commissione dovesse richiedere l'adozione di misure eccessivamente onerose sotto il profilo economico ed imprenditoriale, ciò potrebbe indurre le parti acquirenti ad abbandonare definitivamente l'operazione, ovviamente nella configurazione originaria. Ma questo non vuol dire che i soggetti che hanno costituito CIN non siano interessati all'acquisizione della Tirrenia. Tengo a precisare questo aspetto. Una cosa è la composizione di CIN, che può generare problemi sotto il profilo della concentrazione e, quindi, della posizione dominante rispetto all'acquisizione di Tirrenia, un'altra è che comunque il ramo di Tirrenia non possa essere oggetto di interesse da parte di singoli soci che hanno costituito all'epoca CIN. Questo per garantire che non sta venendo meno l'interesse sull'acquisizione di Tirrenia, e che si stanno piuttosto individuando le compatibilità organizzative di mercato più favorevoli affinché non si incorra in procedure che non possano godere il favore dell'Unione europea.

Quanto al terzo quesito, relativo al quadro degli impieghi, nell'esercizio 2011, delle sovvenzioni di riequilibrio e alla verifica dell'adozione, per le tratte gravate da oneri di servizio pubblico, di una contabilità speciale e separata per linea da parte di Tirrenia, evidenzio che detta società, che si trova, come già precisato, in regime di amministrazione straordinaria dal 5 agosto 2010, riceve dal bilancio statale 72.685.642,00 euro, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 19-ter del decreto-legge n. 135 del 2009. Al riguardo, faccio presente che la Tirrenia adotta una contabilità separata per ogni singola linea, che viene prodotta dopo la chiusura del bilancio di esercizio, normalmente entro il mese di giugno dell'anno successivo a quello di riferimento, come risulta dalla documentazione relativa all'anno 2010.

Quanto all'impiego dei corrispettivi percepiti da Tirrenia a fronte dell'attività svolta in regime di pubblico servizio nel corso del 2011, gli stessi sono stati destinati alla copertura dei costi connessi all'esercizio delle tratte convenzionate, in primo luogo a copertura delle perdite connesse alla rilevante contrazione dei volumi di traffico nel periodo invernale.

In merito, poi, al quarto quesito, inerente la predisposizione, da parte di Tirrenia, della fase di prenotazione, vendita e disimpegno del proprio servizio in vista della stagione estiva 2012, il Commissario straordinario ha precisato che, a far data dal 14 novembre 2011, Tirrenia ha aperto alla prenotazione e alla vendita tutti i collegamenti da e per la Sardegna e la Sicilia. Da tale data, in particolare, è possibile per l'utenza prenotare ed acquistare biglietti per la stagione estiva e sino al 31 dicembre 2012. Peraltro penso che il commissario sia stato recentemente audito, per cui forse tale elemento è stato già toccato.

In relazione al tema del disimpegno dei servizi, tengo a sottolineare che il quadro normativo convenzionale e contrattuale nell'ambito del quale si è data attuazione al processo di vendita della Tirrenia, attualmente in corso, consentirà il passaggio del compendio aziendale in capo al soggetto acquirente senza alcun pregiudizio per l'utenza e per la continuità del servizio pubblico di collegamento marittimo.

Relativamente al quinto quesito, concernente la verifica del rispetto delle convenzioni di servizio in essere con Tirrenia, quest'ultima è tenuta a precisi obblighi di informazione nei confronti del Ministero concedente. In particolare, eventuali variazioni del regime tariffario, delle modalità di impiego della flotta sociale e di esercizio delle tratte convenzionate devono sempre essere preventivamente comunicate da Tirrenia al Ministero concedente e, nella maggior parte dei casi, sono subordinate ad una preventiva espressa autorizzazione da parte di quest'ultimo. Inoltre, il Ministero concedente è titolare di un potere sanzionatorio. In base al testo della vigente convenzione, per i viaggi omessi, interrotti o comunque non effettuati, non giustificati da cause di forza maggiore, la società perde la corrispondente parte di sovvenzione e può essere assoggettata all'irrogazione di penalità e sanzioni.

In merito al sesto quesito, concernente la conformità alla convenzione in essere con la Tirrenia della soppressione, sia pure temporanea, del servizio sulla rotta Genova-Olbia-Arbatax e della riduzione del servizio da quotidiano a trisettimanale sulla tratta Civitavecchia-Cagliari, il commissario ha precisato che la temporanea riduzione o sospensione dei collegamenti sulle rotte in oggetto si è resa inevitabile a seguito delle improrogabili scadenze dei certificati di classe di talune unità navali impiegate dalla società sui collegamenti con la Sardegna e la Sicilia, che hanno reso necessario sottoporre ai lavori programmati le suddette unità, distogliendole così dall'attività di navigazione. Ciò purtroppo non ha consentito, in assenza di navi di riserva, il mantenimento delle frequenze che erano previste dalla convenzione.

Tuttavia, l'individuazione del collegamento da sospendere temporaneamente è stata effettuata valutando il minor disagio per l'utenza, stante il ridotto traffico invernale sulla linea menzionata. Al fine di ridurre l'impatto con l'utenza, i passeggeri interessati dalla decisione sono stati riprotetti sulla linea Genova-Porto Torres. Vorrei fare un riferimento anche all'incidente occorso a Civitavecchia al mototraghetto «Sharden», che comporterà una sosta per le riparazioni di questa nave di circa 40-45 giorni.

Tirrenia, al fine di garantire la regolarità della frequenza sulla linea Olbia-Civitavecchia (collegamento fondamentale, unitamente a quello da Porto Torres a Genova, per la continuità territoriale con la Sardegna), ha deciso di distogliere una unità dalla linea Civitavecchia-Cagliari, trasformando tale linea da giornaliera a trisettimanale. Questo sicuramente creerà un problema. Tuttavia, segnalo che la compagnia ha proceduto a ridurre del 50 per cento le tariffe su tale collegamento, proprio perché consapevole del disagio derivante da un'erogazione minore del servizio. La linea su Cagliari dovrebbe riprendere regolarmente la sua frequenza nella seconda metà di aprile. In una fase successiva, metà-fine aprile, sarà ripristinato il collegamento Genova-Olbia-Arbatax, ferma restando la conformità dell'operato di Tirrenia con il regime convenzionale attualmente vigente.

Per quanto concerne, infine, l'ultimo quesito relativo al trasferimento di funzioni in capo alla Regione Sardegna, si è realizzato l'effettivo trasferimento, a decorrere dal 1° gennaio 2010, delle funzioni e dei compiti di amministrazione dei servizi di cabotaggio marittimo insulare di servizio pubblico. Pertanto, la Regione Sardegna non ha competenze specifiche per quanto riguarda i collegamenti tra la Regione ed il Continente.

Infatti, il citato comma 837 della legge finanziaria per il 2007 riguarda specificamente il trasporto pubblico ferroviario locale, per cui la continuità territoriale ivi citata è da intendersi riferita esclusivamente ai collegamenti di cabotaggio marittimo locale ovvero a quelli che si svolgono tra la Sardegna e le sue isole minori.

Ciò nonostante, il Ministero che rappresento, nell'arco di numerosi tavoli tecnici tenutisi con tutte le Regioni interessate dal processo di privatizzazione, ha più volte coinvolto segnatamente la Regione Sardegna nell'ambito della definizione delle linee da assoggettare ad oneri di servizio pubblico da inserire nella nuova convenzione Tirrenia. La Regione Sardegna è stata correttamente coinvolta nelle procedure di approvazione delle convenzioni di servizio, ed infatti il Presidente della Regione ha indicato le linee di collegamento ritenute necessarie per la Sardegna; linee che sono state inserite nell'elenco dei servizi da eseguire da parte della Tirrenia nella nuova convenzione.

Lascio agli atti della Commissione il testo della risposta, ovviamente manifestando piena disponibilità a ritornare su specifici argomenti là dove i commissari li ritenessero non sufficientemente trattati.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il Sottosegretario, anche per il contributo scritto.

**SANNA (PD).** Registriamo uno stile e una tempestività nella risposta del Governo molto diversi rispetto ad interpellanze e interrogazioni presentate nel maggio e nell'ottobre 2011, che sono rimaste su questo tema sempre senza risposta. Se non vi fosse l'iniziativa dell'8<sup>a</sup> Commissione, il Senato non saprebbe nulla di quel che sta avvenendo sul fronte della vendita di Tirrenia e della gestione delle rotte onerate di servizio pubblico,

che valgono – come ha ricordato il Sottosegretario – 72 milioni e mezzo all'anno solo per la Sardegna e, aggiungendo tutto il resto dei finanziamenti, 181 milioni di euro all'anno per tutte le rotte gestite dal complesso aziendale Tirrenia di Navigazione, comprese anche le rotte regionali sino a ieri finanziate dal sistema statale e ancora oggi finanziate con i trasferimenti alle Regioni.

Detto questo, Sottosegretario, credo che il Governo debba proseguire e trattare il dossier Tirrenia con un'attenzione del tutto nuova. Abbiamo sentito la settimana scorsa il commissario D'Andrea. Ci troviamo di fronte ad un'amministrazione straordinaria che si è trasformata, per l'allungamento dei tempi di cessione, in una vera e propria gestione di un importante servizio pubblico. Questo servizio pubblico esiste perché, specie per la Sardegna ma non solo, abbiamo la necessità di assicurare un servizio di continuità territoriale, che significa in poche parole da una parte garantire anche nei mesi invernali la possibilità a persone e merci di attraversare il mare, dall'altra anche di mettere in opera misure che creino, posto che il mare è libero, una competizione tra vettori.

La preoccupazione è che, facendo la gara di privatizzazione, come è emerso nella sua risposta in riferimento alle attenzioni dell'Unione europea, si vada a ricreare un monopolio che si era dissolto per effetto del mercato, di un mercato liberalizzato come quello dei mari appunto, da una quindicina d'anni a questa parte.

Anche il ministro Passera questa mattina alla Camera dei deputati ha riferito che nelle note della Comunità europea si lamenta il fatto che, su alcune rotte, CIN (Compagnia italiana di navigazione) e Tirrenia vedrebbero coincidere gli operatori addirittura per il 100 per cento del cabotaggio effettuato. Questo è un aspetto che chiederei di tenere formalmente in conto.

Lei ha voluto rassicurare la Commissione che la gara continua e si tengono cari gli operatori, tuttavia in risposta alle sue parole vorrei dire: non a tutti i costi; non a costo, per esempio, di fare una gara che diventa debole rispetto al diritto comunitario (quindi aspettiamo quello che ci dirà l'Unione europea) e non al punto da ricreare un monopolio. Anche sulla base di queste indicazioni comunitarie, sarebbe molto importante, guardando al futuro dei prossimi otto anni del cabotaggio marittimo passeggeri e merci italiano operato sia da Tirrenia che dai tre grandi armatori che compongono CIN, non creare nel nostro Paese un monopolio di fatto, consacrato dalla necessità che lo Stato deve liberarsi assolutamente della flotta pubblica.

Per concludere, alcune risposte che lei, signor Sottosegretario, ha fornito mi lasciano insoddisfatto. Lei ha dato una notizia di cui non era a conoscenza nemmeno la Corte dei conti e che rappresenta una novità. Mi riferisco al fatto che la Tirrenia avrebbe una contabilità speciale per ogni rotta. In realtà, la Corte dei conti nella sua relazione al Parlamento aveva lamentato l'inesistenza di tali informazioni. Da ciò deriverebbe che la precedente gestione della Tirrenia non aveva reso pubblici dati analitici di questo tipo.



PRESIDENTE. Il Sottosegretario ha parlato di contabilità separata e non speciale.

SANNA (PD). Contabilità separata. Ma non interessa tanto come la definirebbe la scienza delle finanze. È ovvio che il Presidente, che ha una competenza in materia di contabilità dello Stato, ci tenga a precisare che contabilità speciale vuol dire una cosa e contabilità separata aziendale un'altra. Mi riferisco appunto alla contabilità separata aziendale che, signor Sottosegretario, sarebbe importantissimo conoscere perché abbiamo capito tutti che il sistema, così com'è organizzato e come è stato trascritto nelle convenzioni di servizio, non funziona più. Cerchiamo allora di fare chiarezza, di individuare le rotte più onerose e di vedere se qui si può innovare. Valutiamo se sia possibile sopprimere una rotta magari istituendone un'altra più utile nei mesi invernali e vediamo come si possono rafforzare le rotte estive per il calmieramento del mercato. È importantissimo che il Governo monitori tutti questi aspetti e fornisca spiegazioni ai soggetti interessati, primo fra tutti la Regione.

È importante, poi, la risposta fornita dal Sottosegretario al sesto punto, se il Ministero abbia autorizzato Tirrenia a bloccare le tratte Olbia-Genova e Cagliari-Civitavecchia, la quale mi lascia solo parzialmente soddisfatto. Dire che la Tirrenia perderà la sovvenzione per le rotte non effettuate va bene, è scritto nella convenzione. Ma la stessa prevede che in caso di blocco delle rotte a causa di un'avaria la Tirrenia debba disporre di una nave sostitutiva. Il fatto che la Tirrenia abbia deliberatamente omesso di rispettare questo punto della convenzione – a mio avviso – dovrebbe far riflettere sulla condotta dell'amministrazione straordinaria. Sicuramente avrebbe dovuto informare preventivamente il Ministero dal momento che stava variando una parte importante dei suoi obblighi. Se il commissario straordinario di Tirrenia Giancarlo D'Andrea vi avesse detto: «sto sopprimendo la linea Genova-Olbia e dimezzando la Cagliari-Civitavecchia», credo – e qui c'entra il rapporto tra Parlamento e Governo – che avrebbe dovuto ascoltare il parere della Regione sull'ipotesi di sopprimere queste rotte e sulla necessità di immaginare un piano diverso. Così come è una notizia – non so se sia buona, per me non lo è – l'interpretazione che il Governo dà delle competenze della Regione Sardegna in materia di continuità territoriale in base alla norma della legge finanziaria del 2007 secondo cui la Sardegna ha competenza in materia di continuità territoriale. La norma non aggiunge aggettivazioni. Il Governo ne dà un'interpretazione limitativa (non voglio dire minimalista) dicendo che si tratta di una continuità territoriale che vale solo per il cabotaggio interno. È una possibile interpretazione. Vedrà la Regione Sardegna – è una competenza di quell'istituzione – se considerarla valida o contrastarla in altre sedi. Però è una notizia ed io la sento per la prima volta. Un'altra notizia è in forte contrasto con quanto affermato dal Presidente della Regione Sardegna in sede di indagine conoscitiva: che la Sardegna

sia stata coinvolta nei tavoli tecnici in cui si decideva delle nuove convenzioni di servizio sul futuro dei collegamenti con l'isola. In questo caso probabilmente ci è stato riferito qualcosa di impreciso. La Sardegna contesta di non aver mai conosciuto le convenzioni di servizio ed io immagino che il presupposto di questa affermazione sia che non vi abbia partecipato a costruirne il contenuto. Questo è un fatto abbastanza importante che dimostra l'estrema fragilità e il margine di errore di questo sistema.

In conclusione, signor Sottosegretario, auspico che le convenzioni di servizio possano essere riviste al fine di assicurare l'impiego più efficiente possibile dei corrispettivi da esse previste per la continuità territoriale. È necessario fare chiarezza su come vengono utilizzati i 72,68 milioni di euro di euro che rappresentano una cifra non irrilevante, di cui nemmeno un euro può andare sprecato all'interno di una gestione approssimativa del servizio pubblico.

Pertanto, l'invito che mi sentirei di fare è che, se vi fosse un arresto da parte dell'Unione europea per mettere a punto le condizioni per il rispetto della disciplina anticoncorrenziale, si approfitti per rivedere le convenzioni di servizio in maniera radicale e partecipata con tutti i controinteressati.

PRESIDENTE. Lo svolgimento dell'interrogazione all'ordine del giorno è così esaurito.

*I lavori proseguono in altra sede dalle ore 15,50 alle ore 16.*

#### **DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE**

**(3121) BIASOTTI ed altri. – Norme in materia di circolazione stradale nelle aree aeroportuali**, approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora il seguito della discussione del disegno di legge n. 3121, già approvato dalla Camera dei deputati, sospesa nella seduta pomeridiana dell'8 febbraio scorso.

Ricordo che nella seduta dell'8 febbraio è stata svolta la relazione.

Dichiaro aperta la discussione generale.

RANUCCI (PD). Signor Presidente, il mio più che un intervento in discussione generale e una richiesta di chiarimento al relatore sull'ambito di applicazione del provvedimento, su cosa questo disegno di legge tende a regolamentare. Da quanto ho capito, esso non disciplinerebbe il traffico interno all'area aeroportuale bensì quello che lambisce tale area, quindi quello che si svolge all'esterno. In altri termini vorrei sapere se il provvedimento inciderebbe sul traffico vero e proprio che viene provocato all'e-

sterno dell'aereostazione e non sulla gestione del traffico tecnico che si svolge all'interno.

CASTELLI, *relatore*. Il provvedimento in esame, che è scritto in maniera un po' criptica, ma che io suggerisco di mantenere nell'attuale formulazione per evitare una terza lettura da parte dell'altro ramo del Parlamento, in realtà tende a regolamentare il traffico all'interno delle aree aeroportuali, sostanzialmente nel sedime aeroportuale che comprende le aree all'esterno della parte chiusa al traffico. Infatti, il provvedimento parla di aree aperte al traffico, che sono quella parte di strade e posteggi dove le auto e i taxi sostano per scaricare i passeggeri e dove normalmente accadono episodi di sosta selvaggia, blocchi per automobili posteggiate in seconda fila e così via. Questo vale anche per le aree chiuse al traffico all'interno perché dobbiamo distinguere tra quello che è il sedime aeroportuale e quella che è l'area recintata e chiusa al traffico. Normalmente il sedime aeroportuale va oltre e comprende anche quelle aree dove i passeggeri arrivano con auto propria o auto pubblica o con autobus, si fermano e scaricano. È proprio questa la zona interessata dal disegno di legge perché all'interno non vi sono grandi problemi. Tutto funziona abbastanza bene, ma in molti aeroporti si creano situazioni di difficoltà – che credo tutti noi abbiamo avuto modo di sperimentare – quando si arriva sulla strada appunto aperta al traffico e ci si ferma per scaricare i bagagli, i passeggeri e quant'altro.

Il provvedimento mira a conferire poteri precisi all'autorità aeroportuale e all'ENAC, volti a risolvere i problemi di traffico creati dai veicoli che conducono i passeggeri all'aeroporto. Si tratta di regolamentare meglio la possibilità di sosta temporanea. Questa è la *ratio* del provvedimento. Il provvedimento comunque mira ad integrare il codice della strada che già demanda alle autorità aeroportuali la possibilità di regolamentare il flusso di traffico in queste zone. Quindi sostanzialmente sono zone che si trovano all'interno del sedime aeroportuale, ma che sono all'esterno dell'area cintata, quelle che appunto si riferiscono ai passeggeri in partenza e in arrivo in aeroporto. Praticamente metteranno dei *gate* che leggeranno i numeri di targa; se si sosta per più di venti minuti, scatta una multa.

IMPROTA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. È la modalità in uso a Roma, a Fiumicino.

CASTELLI, *relatore*. Essendo un provvedimento approvato all'unanimità alla Camera, molto sentito dalle varie autorità aeroportuali, sarebbe auspicabile che non venisse modificato e venisse licenziato in modo da diventare operativo nel più breve tempo possibile.

PRESIDENTE. Poiché non vi sono ulteriori interventi, dichiaro chiusa la discussione generale. Propongo di fissare il termine per la presentazione degli emendamenti per domani, mercoledì 29 febbraio 2012, alle ore 15.

Se non vi sono osservazioni, così rimane stabilito.

Rinvio il seguito della discussione del disegno di legge in titolo ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 16,05.*

ALLEGATO

## INTERROGAZIONI

SANNA, ZANDA, CABRAS, SCANU, FILIPPI Marco, DONAGGIO, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, SIRCANA, VIMERCATI. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e per gli affari europei.* – Premesso che:

precedenti atti di sindacato ispettivo del Senato (interpellanza 2-00361 presentata nel maggio 2011; interrogazione 3-02420 presentata nell'ottobre 2011) hanno chiesto al Governo *pro tempore* di informare il Parlamento sulla notifica alla Commissione europea degli schemi di convenzione tra lo Stato italiano e Tirrenia SpA in amministrazione straordinaria, notifica prevista dalla legge 27 dicembre 2006, n. 296;

al Governo fu chiesto altresì di chiarire gli esiti della verifica di compatibilità con le regole comunitarie della vendita della flotta navale Tirrenia in tutt'uno con l'attribuzione delle sovvenzioni pubbliche per il servizio di continuità territoriale, nonché il contenuto di tutte le interlocuzioni delle amministrazioni statali competenti e della società Tirrenia SpA con la Commissione europea dalla decisione di vendita in poi. Tutte queste domande sono rimaste senza risposta. Di nessun ausilio, per l'indisponibilità del Governo *pro tempore* a riferire sulla gara per la vendita di Tirrenia, sono state le audizioni tenute nell'ambito della indagine conoscitiva sul trasporto marittimo e sulla continuità territoriale promossa dalla 8<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato;

il 18 gennaio 2012 la Commissione europea ha aperto un'indagine approfondita sulla prevista acquisizione del controllo congiunto di un ramo del gruppo Tirrenia da parte di Compagnia italiana di navigazione (Cin). In base all'indagine preliminare Bruxelles ha espresso serie preoccupazioni sulla conformità dell'operazione alle norme in materia di concorrenza, in particolare perché le parti detengono insieme quote di mercato estremamente elevate, se non monopolistiche, per diverse rotte interne italiane (in particolare, alcune rotte da e verso la Sardegna). Entro il 4 giugno 2012 la Commissione dovrà decidere in via definitiva se la concentrazione proposta è tale da ostacolare in modo significativo la concorrenza effettiva all'interno dello Spazio economico europeo. A questo stadio dell'indagine, osserva Bruxelles, sembra che, su numerose rotte, il nuovo soggetto non subirebbe una sufficiente pressione da parte di concorrenti forti, efficienti e credibili e pertanto l'acquisizione in oggetto suscita seri dubbi in quanto al suo impatto sulla concorrenza;

i tempi del trasferimento di proprietà di Tirrenia SpA in amministrazione straordinaria – sia nel caso di assenso all'operazione da parte della Commissione europea, sia nel caso di diniego – si allungheranno

probabilmente sino a rendere impossibile un subentro nella gestione della flotta prima dell'inizio della stagione estiva. Nel frattempo, l'amministrazione straordinaria di Tirrenia dovrà disimpegnare il servizio di trasporto in convenzione, continuando a percepire per il suo assolvimento le cosiddette sovvenzioni di equilibrio pari a 72,68 milioni di euro all'anno;

a causa di un incidente occorso ad una motonave nel porto di Civitavecchia, il servizio sulla tratta Olbia-Genova-Arbatax è stato soppresso, e quello Cagliari-Civitavecchia è stato rimodulato da quotidiano a trisettimanale. La Regione autonoma della Sardegna ha denunciato tale decisione di Tirrenia, in quanto assunta unilateralmente,

si chiede di conoscere:

quale sia il contenuto di tutte le interlocuzioni del Governo e della società Tirrenia SpA con la Commissione europea dalla decisione di vendita sino ad oggi;

se il Governo sia a conoscenza degli elementi di risposta che la società aggiudicataria della vendita sta fornendo o intende fornire alla Commissione europea circa i profili problematici di concentrazione e di quasi monopolio sulle rotte da e per la Sardegna;

quale sia il quadro degli impieghi, nell'esercizio 2011, delle sovvenzioni di riequilibrio e se Tirrenia SpA in amministrazione straordinaria abbia adottato, per le tratte gravate da oneri di servizio pubblico, una contabilità speciale;

se il Governo, atteso il prolungarsi dei tempi di cessione della proprietà di Tirrenia SpA in amministrazione straordinaria e comunque del passaggio della responsabilità gestionale ad una nuova società armatoriale, abbia dato o abbia intenzione di procedere a verifiche su come Tirrenia si stia predisponendo alla fase di prenotazione, vendita e disimpegno del proprio servizio per la stagione estiva 2012;

in che modo intenda assicurare e verificare il rispetto delle convenzioni di servizio in essere con Tirrenia SpA in amministrazione straordinaria relative alle tratte sottoposte ad onere di servizio pubblico, remunerate con le sovvenzioni di equilibrio;

se ritenga conformi alla convenzione in essere con Tirrenia SpA in amministrazione straordinaria la soppressione, seppur temporanea, del servizio sulla tratta Genova-Olbia-Arbatax, e la riduzione del servizio da quotidiana a trisettimanale sulla tratta Civitavecchia-Cagliari;

se, atteso che la Regione autonoma della Sardegna, ai sensi dell'articolo 1, comma 837, della legge n. 296 del 2006 (legge finanziaria per il 2007), si è vista trasferire le funzioni relative alla continuità territoriale, e tuttavia non è stata consultata – secondo quanto dichiarato dal presidente della Regione nell'indagine conoscitiva del Senato della Repubblica – nella procedura di approvazione delle convenzioni di servizio, avvenuta con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze il 10 marzo 2010, intenda rivedere il contenuto di dette convenzioni con un nuovo procedimento rispettoso della richiamata disposizione.

(3-02641)



