

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 3903

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri

(D'ALEMA)

di concerto con il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica

(ZECCHINO)

col Ministro dei trasporti e della navigazione

(TREU)

col Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica

(CIAMPI)

col Ministro per le politiche comunitarie

(LETTA)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 19 MARZO 1999

—————
Disposizioni in materia di navigazione satellitare
—————

ONOREVOLI SENATORI. - Il disegno di legge intende assicurare una adeguata disponibilità finanziaria per lo sviluppo delle iniziative italiane nel settore della navigazione satellitare, per rafforzare la competitività dell'industria e dei servizi e promuovere la ricerca nel settore della navigazione satellitare nonchè garantire risorse finanziarie sufficienti ad una partecipazione italiana, che allinei l'impegno dell'Italia a quello di altri Paesi quali la Francia e la Germania, ai programmi europei di navigazione satellitare.

Il Governo assegna a tale partecipazione una grande rilevanza, anche in rapporto alle ricadute industriali e occupazionali che ne deriverebbero.

Per questa ragione è stato costituito un apposito comitato composto dai Ministri interessati, per i diversi profili, ai programmi di navigazione satellitare con l'obiettivo di coordinare gli interventi delle amministrazioni sia al livello interno che al livello internazionale (Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 19 novembre 1998).

La possibilità del nostro Paese di garantire una presenza qualificata nella progettazione e realizzazione delle varie fasi dei programmi e nella gestione dei servizi dipende anche infatti dalle risorse finanziarie che saranno impegnate e dalle capacità di coordinamento e integrazione di tutte le iniziative.

Da quando, negli anni '70, è nato il sistema di navigazione satellitare, le sue applicazioni si sono moltiplicate al di là di qualsiasi previsione.

I sistemi di navigazione satellitare attualmente operativi sono due: il «Global Positioning System» (GPS) degli Stati Uniti ed il russo «Global Orbiting Navigation Satellite System» (GLONASS). Si tratta di due

reti militari, composte ciascuna da una costellazione nominalmente di 24 satelliti operativi.

Nonostante le loro origini militari, sia per il GPS sia per il GLONASS erano previste anche applicazioni civili, ma l'uso non militare dei sistemi si è sviluppato ben oltre quelle che erano le previsioni originali, malgrado le «servitù militari» non abbiano consentito una più estesa ed autonoma utilizzazione civile di tali sistemi. Per tale motivo l'Europa ha deciso di procedere ai programmi GNSS1 e GNSS2-Galileo. È stato stimato che, su dieci nuovi ricevitori di navigazione satellitare attualmente venduti, ben nove sono destinati ad usi civili oppure commerciali.

Alcuni esempi possono illustrare impieghi civili più elementari, strettamente collegati alla vita quotidiana. Entro qualche anno la navigazione satellitare consentirà un uso di questi apparecchi all'interno delle automobili frequente come quello dell'auto-radio.

L'aviazione civile, già così com'è configurata attualmente, non sarebbe in grado di funzionare senza l'uso della navigazione radioassistita. In un prossimo futuro, la crescente applicazione della navigazione satellitare migliorerà il servizio ed accrescerà i livelli di sicurezza.

Per le imbarcazioni i vantaggi consentiti dai sistemi satellitari risiedono nella possibilità di una navigazione estremamente precisa all'interno dei porti e nelle loro vicinanze, nonchè attraverso vie d'acqua di limitata larghezza.

Al di fuori di uno stretto utilizzo a fini navigazionali, i sistemi di navigazione satellitare hanno applicazioni in settori quali quello topografico; per esempio l'individuazione di giacimenti di petrolio e di metano

in mare aperto dipende esclusivamente da una navigazione e da un posizionamento precisi.

Come può ben rilevarsi, gli effetti e le ricadute su molteplici aspetti della vita civile, le applicazioni industriali innovative, le implicazioni di carattere strategico per la difesa, così come per numerosi altri settori, sono imponenti.

Il Consiglio dell'Unione europea ed il Parlamento europeo il 3 aprile del 1998 hanno, infatti, approvato le strategie europee per lo sviluppo della Rete di trasporto transeuropea, il sistema integrato di trasporto europeo ed i nuovi sistemi del controllo del traffico aereo basato sul sistema globale di navigazione satellitare (GNSS). Nell'ambito della Politica comune sui trasporti, tale rete è volta a migliorare l'efficienza dei sistemi di trasporto ed intende facilitare la mobilità attraverso l'Europa grazie a nuove tecnologie. Tra gli obiettivi del programma: minore intasamento delle vie di comunicazione continentali e diminuzione dell'inquinamento ambientale. La navigazione satellitare viene considerata parte integrante del progetto.

La decisione dell'Unione europea di svolgere un ruolo importante nel campo della navigazione satellitare persegue un duplice obiettivo: migliorare oggi i servizi basati sul GPS e sul GLONASS e divenire autonoma nello sviluppo e nella gestione della successiva generazione di sistemi e servizi.

Il programma europeo è multimodale e multisettoriale: i servizi di navigazione/posizionamento che ne scaturiranno saranno a disposizione di tutti i potenziali utenti ed in particolare nei settori del trasporto aereo, marittimo e terrestre.

Secondo le previsioni, l'evoluzione del GNSS dovrebbe svolgersi in due fasi.

In ambito europeo tali fasi vengono indicate come GNSS 1 e GNSS 2.

Il GNSS1 è una fase di transizione basata sui sistemi GPS e GLONASS attualmente esistenti. Con il GNSS1 vengono potenziati

i segnali GPS/GLONASS ora utilizzati in modo da assicurare migliori prestazioni nel campo della disponibilità del servizio, della accuratezza e dell'integrità.

Il GNSS 2-Galileo mirerà alla creazione di un sistema appositamente destinato ad usi civili. A partire dal 2006 si procederà al lancio dei satelliti ed a una graduale messa in opera del sistema che a partire dal 2008 sarà completamente in esercizio.

Per gestire al meglio il contributo europeo al GNSS è stato costituito l'European Tripartite Group (ETG), che riunisce l'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol), l'European Space Agency (ESA) e la Commissione europea.

Nel gennaio 1998, la Commissione europea ha proposto una strategia per garantire una dimensione europea al GNSS.

Il Consiglio dei ministri dei trasporti dell'Unione europea, nel mese di marzo 1998, ha approvato la strategia iniziale; entro marzo 1999 il Consiglio dei ministri dei trasporti dovrebbe decidere sulla partecipazione al progetto e sull'approccio organizzativo, mentre la Commissione europea deciderà in ordine agli aspetti finanziari. L'ESA dovrebbe esprimersi quindi nel mese di maggio sulla partecipazione al progetto e a giugno il Consiglio dei ministri dei trasporti concludere in via definitiva.

La fase di avvio del GNSS si articola in tre momenti:

1) Fase di definizione (luglio 1999-dicembre 2000) del sistema, studio per la definizione dettagliata del sistema e delle specifiche di massima.

2) Fase di sviluppo (2001-2005).

3) Fase di attivazione (2006-2007).

Lo schema organizzativo potrebbe prevedere:

a) un Program Management Board, che si avvarrà di un «Program Development Office» con la possibile partecipazione di ESA, di agenzie nazionali dell'Unione europea e di altri soggetti finanziatori;

b) una «Vehicle Company» costituita dalle industrie sulla base della Partecipazione pubblico-privato, responsabile dello sviluppo e successivamente della gestione del sistema.

Il disegno di legge è composto di un articolo unico che prevede un finanziamento complessivo per le attività da svilupparsi nel settore della navigazione satellitare e per la partecipazione italiana al programma europeo GNSS2-Galileo nel limite massimo di lire 600 miliardi, utilizzando lo stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale», utilizzando parzialmente l'accantonamento relativo alla Presidenza del Consiglio dei ministri.

A tal fine il disegno di legge prevede l'istituzione presso la Presidenza del Consiglio dei ministri di un fondo (pari a lire 220 miliardi in ragione rispettivamente di 100 miliardi nel 2000, 100 miliardi nel 2001 e 20 miliardi nel 2002), che viene ripartito con decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, d'intesa con i Ministri interessati.

Ulteriori stanziamenti vengono poi destinati per le attività dei due enti italiani interessati ai programmi di navigazione satellitare: Agenzia spaziale italiana (ASI) ed Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV).

All'ASI, che è impegnata in sede ESA alla progettazione dell'architettura e realizzazione del sistema, sono assegnate somme nel limite massimo di lire 250 miliardi, in ragione di 80 miliardi nel 2000, 140 miliardi nel 2001 e 30 miliardi nel 2002. Tali risorse consentiranno all'ASI di partecipare ai programmi sviluppati in sede ESA in una misura pari al 25 per cento dell'importo complessivo dei programmi stessi.

All'ENAV, che ha già effettuato ingenti e produttivi investimenti nel settore, è assegnata la somma iniziale di lire 130 miliardi, ripartita negli anni 2000 e 2001 rispettivamente in 70 e 60 miliardi.

Poichè per il 1999 non sono stati disposti interventi finanziari, per gli eventuali impegni che dovessero essere richiesti nell'anno in corso, nel comma 5 è prevista l'autorizzazione per l'ASI e l'ENAV ad anticipare la complessiva somma di 20 miliardi, di cui tenere conto in sede di adozione dei decreti di riparto del fondo. Con il comma 6 viene infine prevista una procedura di integrazione del fondo, cui affluiscono le quote di finanziamento, rientranti nel limite massimo previsto, eventualmente non corrisposte all'ASI e di quelle eventualmente non utilizzate dall'ENAV e dall'ASI al termine del programma.

RELAZIONE TECNICA

L'onere complessivo recato dal disegno di legge ammonta ad un massimo di 600 miliardi di lire nel triennio 2000-2002 con i quali si provvede a finanziare:

a) l'istituzione di un fondo presso la Presidenza del Consiglio dei ministri con una dotazione complessiva fino a lire 220 miliardi, di cui 100 miliardi per ciascuno degli anni 2000 e 2001 e 20 miliardi nel 2002 (comma 1). Con le disponibilità del fondo, che costituiscono un tetto di spesa in attesa che vengano definiti i singoli programmi e le relative quote per i vari Paesi, sarà possibile finanziare la partecipazione del nostro Paese ad iniziative, sia nazionali che internazionali, in via di elaborazione nel campo dei programmi satellitari, che stanno assumendo sempre maggiore importanza per lo sviluppo di settori trainanti dell'economia (ricerca scientifica, industria avanzata, servizi, comunicazioni multimediali, eccetera). Oltre al settore meteorologico e delle telecomunicazioni sia civili che militari l'Italia partecipa già ad una serie di programmi satellitari con accordi multilaterali (SKYMED) o tramite l'Agenzia spaziale europea (METOP, ERS1, EOPP). In occasione della prossima conferenza dei Ministri competenti in materia spaziale (Bruxelles 10-11 maggio prossimo venturo) da tenersi in ambito ESA, è prevista l'adozione di una serie di nuovi programmi (EOEP, Earth Watch), mentre nei prossimi mesi l'Italia dovrà anche confermare la partecipazione al programma JPS in ambito EUMETSAT, relativamente al quale peraltro è stata già anticipata, nel corso del 1998, l'intenzione del nostro Paese di sottoscrivere l'iniziativa;

b) la partecipazione italiana alla fase iniziale del programma di navigazione satellitare GNSS 2-Galileo. Tale programma, da realizzare in cooperazione fra l'Unione europea e l'ESA, prevede un costo complessivo di circa 2,2-2,8 miliardi di EURO, per la sola fase iniziale (definizione e studio, validazione e *testing*) che copre il periodo 2000-2006, mentre è previsto che il programma sarà operativo a partire dal 2008.

Il costo suddetto verrà coperto da contributi pubblici per circa 1,25 miliardi di EURO (750 milioni dall'Unione europea e 500 milioni dall'ESA), mentre per la restante parte dovrebbe ricorrersi alla partecipazione del settore privato (*royalties*, diritti d'autore, tasse a carico degli utilizzatori) o di altri Paesi. La quota italiana da versare all'ESA (cui è stata affidata la fase iniziale) tramite l'ASI dovrebbe attestarsi in circa il 25 per cento della suddetta somma di 500 milioni di EURO, ed a tale scopo è prevista (comma 3) l'assegnazione di un contributo all'ASI fino ad un massimo di 250 miliardi di lire.

c) la partecipazione italiana alle ulteriori fasi del programma di navigazione satellitare GNSS 2-Galileo, mediante le attività che saranno al riguardo svolte dall'ENAV anche in applicazione della relativa legge istitutiva 21 dicembre 1996, n. 665, a tal fine autorizzando una prima assegnazione finanziaria pari a lire 130 miliardi.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Al fine di sviluppare le iniziative italiane nel settore della navigazione satellitare, di rafforzare la competitività dell'industria e dei servizi, di promuovere la ricerca, nonchè di consentire una adeguata partecipazione ai programmi europei, è autorizzata la complessiva spesa nel limite massimo di lire 600 miliardi, che affluisce, quanto a lire 220 miliardi, ad un apposito fondo costituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri in ragione di lire 100 miliardi nell'anno 2000, di lire 100 miliardi nell'anno 2001 e di lire 20 miliardi nell'anno 2002. Le somme non utilizzate al termine del programma sono versate all'entrata del bilancio dello Stato.

2. Il fondo è ripartito con decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, emanati d'intesa con i Ministri interessati, in relazione alle misure di intervento necessarie per conseguire le finalità di cui al comma 1.

3. Al fine di consentire la partecipazione italiana alle fasi dei programmi «Sistema satellitare di navigazione globale GNSS 2-Galileo», è autorizzato, a valere sulla somma complessiva di cui al comma 1, il conferimento all'Agenzia spaziale italiana (ASI) di un ulteriore finanziamento fino a un limite massimo di lire 250 miliardi, in ragione di lire 80 miliardi nell'anno 2000, di lire 140 miliardi nel 2001, e di lire 30 miliardi nell'anno 2002.

4. L'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV) partecipa alla realizzazione del programma di cui al comma 3 ai sensi dell'articolo 10 della legge 21 dicembre 1996, n. 665. A tale fine all'ENAV è assegnata, a valere sulla somma complessiva di cui al comma 1, la somma iniziale di lire 130 miliardi, di cui lire 70 miliardi nell'anno 2000 e lire 60 miliardi nell'anno 2001.

5. Per assicurare l'attuazione degli eventuali adempimenti da effettuare nell'anno 1999 in relazione al programma di cui al comma 3, l'ASI e l'ENAV sono autorizzati ad anticipare per tale anno risorse nel limite complessivo di lire 20 miliardi, di cui tener conto in sede di adozione dei decreti di cui al comma 2.

6. Le quote di finanziamento di cui al comma 3 eventualmente non corrisposte affluiscono al fondo di cui al comma 1. Le quote versate all'ENAV e all'ASI non utilizzate al termine del programma sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate al fondo stesso.

7. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a lire 250 miliardi per l'anno 2000 e a lire 300 miliardi per l'anno 2001, si provvede mediante utilizzo delle proiezioni per gli anni medesimi dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo alla Presidenza del Consiglio dei ministri.

8. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.