

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 686

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa della deputata **CARDINALE**

Disposizioni per garantire la continuità territoriale mediante i collegamenti aerei, marittimi e ferroviari tra la Sicilia e il continente

Presentata il 4 giugno 2018

ONOREVOLI COLLEGHI! — Prendere un aereo da e per la Sicilia è diventato molto difficile perché i costi sono fortemente discriminanti. Da Roma a Catania o da Roma a Palermo un biglietto preso senza promozione o nell'imminenza della partenza arriva a costare 500 euro. Una cifra insostenibile per l'utenza.

La continuità territoriale — in particolare nel trasporto aereo — è disciplinata essenzialmente da disposizioni dell'Unione europea. L'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, che reca norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità, consente agli Stati membri — previa consultazione con gli altri Stati membri interessati e dopo aver informato la Commissione europea nonché gli aeroporti interessati e i vettori aerei operanti sulla rotta — di imporre oneri di servizio pubblico per i servizi aerei di linea tra un aeroporto comunitario e un aereo-

porto che serve una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del suo territorio o una rotta a bassa densità di traffico verso un qualsiasi aeroporto nel suo territorio, qualora tale rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico e sociale della regione servita dall'aeroporto stesso.

L'onere di servizio pubblico è una compensazione assegnata al vettore nella misura necessaria a garantire che su tale rotta siano prestati servizi aerei di linea adeguati in termini di continuità, regolarità, tariffazione o capacità minima. Le condizioni essenziali di servizio imposte sulla rotta con onere di servizio pubblico devono essere stabilite in modo trasparente e non discriminatorio. Il regolamento prevede che la necessità e l'adeguatezza di un onere di servizio pubblico dovranno essere individuate da uno Stato membro in base ai seguenti principi: *a)* equilibrio tra l'onere e le esigenze di sviluppo economico della regione interessata; *b)* disponibilità e ac-

cessibilità di modalità di trasporto alternative e idoneità di queste a soddisfare il concreto fabbisogno di trasporto (ad esempio, i servizi ferroviari esistenti possono essere considerati «idonei» quando sono in grado di servire la rotta con un tempo di percorrenza inferiore a tre ore e con frequenze sufficienti, coincidenze e orari adeguati); c) tariffe aeree e condizioni di viaggio offerte agli utenti; d) effetto combinato sui collegamenti della presenza di tutti i vettori aerei che operano o intendono operare sulla rotta in questione. Quando viene imposto un onere di servizio pubblico, qualsiasi vettore aereo comunitario è autorizzato a istituire servizi aerei di linea conformi a tutti i requisiti richiesti per l'assegnazione dell'onere di servizio pubblico, incluso il periodo di tempo durante il quale intende effettuare il servizio. L'accesso al servizio può però essere limitato dallo Stato membro in taluni casi: in caso, ad esempio, di una rotta per la quale nessun vettore aereo comunitario «abbia istituito o possa dimostrare di apprestarsi a istituire» servizi aerei di linea sostenibili in relazione all'onere di servizio pubblico imposto su tale rotta, che viene assegnata a un unico vettore aereo comunitario, per un periodo non superiore a quattro anni (che può essere incrementato fino a cinque anni qualora l'onere di servizio pubblico sia imposto su una rotta verso un aeroporto che serve una regione ultraperiferica) al termine del quale si procede a un riesame della situazione. L'articolo 17 del regolamento disciplina la procedura di gara d'appalto per gli oneri di servizio pubblico: lo Stato membro può compensare il vettore aereo selezionato con i requisiti richiesti per gestire la rotta con onere di servizio pubblico in misura tale da non superare quanto necessario a coprire i costi netti sostenuti per la prestazione del servizio, considerati i ricavi e un margine di profitto ragionevole. La comunicazione C/2017/3712 della Commissione europea ha poi chiarito alcune disposizioni del regolamento relative al ruolo e alle caratteristiche degli oneri di servizio pubblico nel settore aereo. Con il regolamento 651/2014/UE, entrato in vigore il 1° luglio 2014 e che

si applica fino al 31 dicembre 2020, l'Unione europea ha ampliato le categorie di aiuti di Stato che sono esentate dall'obbligo di notifica preventiva; tra queste, gli aiuti a carattere sociale per i trasporti a favore dei residenti in regioni remote, a condizione che rispettino particolari requisiti (soglie di importo, caratteristiche dei soggetti, trasparenza degli aiuti e altro).

Con un intervento normativo nell'ambito della legge di stabilità 2013 (articolo 1, comma 310, della legge n. 228 del 2012) sono state stanziato risorse per la continuità territoriale nei collegamenti aerei per le isole minori della Sicilia destinate a coprire la compartecipazione a carico dello Stato per la compensazione degli oneri di servizio pubblico relativi alla continuità territoriale (2,469 milioni di euro per il 2013; 4,253 milioni di euro per il 2014; 4,253 milioni di euro per il 2015; 1,785 milioni di euro per il 2016). Per alcune rotte siciliane si è applicato il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 5 del 15 gennaio 2014, e attualmente il decreto 28 novembre 2017, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 299 del 23 dicembre 2017, che ha imposto oneri di servizio pubblico per le rotte: Pantelleria-Trapani e viceversa; Pantelleria-Palermo e viceversa; Pantelleria-Catania e viceversa; Lampedusa-Palermo e viceversa; Lampedusa-Catania e viceversa. Questi collegamenti sono stati definiti servizio d'interesse economico generale e le modalità di prestazione riguardano frequenze, fasce orarie, tariffe e continuità del servizio.

L'importo definitivo degli oneri di servizio pubblico assegnati in compensazione per il servizio di trasporto su tali rotte è determinato alla fine del periodo di gestione in relazione ai costi effettivamente sostenuti, così come individuati nella contabilità analitica dell'impresa di gestione, e dei ricavi effettivamente derivanti dal servizio, documentati e documentabili. L'erogazione delle somme previste nel contratto non costituisce corrispettivo, ma una mera compensazione per la gestione di un servizio «di pubblico interesse» e per questo gravato da oneri proporzionati al rilievo e all'impegno richiesto al vettore. Infine, si

ricorda che l'articolo 16 della Costituzione tutela e garantisce la libera circolazione di ogni cittadino italiano all'interno del nostro Paese, da sud a nord, isole comprese, difendendo e promuovendo questo diritto.

Ma la continuità territoriale per la Sicilia torna a essere oggetto di dibattito solo nei casi di gravi disservizi, come il caro prezzi dei biglietti aerei in particolari periodi dell'anno che accentua una disegualianza palese e anche alla luce delle vicende di alcune compagnie di volo *low cost* che hanno coinvolto migliaia di passeggeri causando disservizi e interrompendo un servizio al cittadino.

Questa proposta di legge vuole affrontare il problema della continuità territoriale partendo dal concetto di unità nazionale, focalizzando la condizione di ogget-

tivo svantaggio, dal punto di vista geografico e strutturale, e stabilendo il principio che, laddove il cittadino sia in una condizione di permanente e oggettiva difficoltà a spostarsi da e verso la Sicilia, debba essere lo Stato a garantire il diritto alla mobilità come per tutti gli altri cittadini italiani.

Da ultimo, l'articolo 1, comma 486, della legge di stabilità 2016 (legge n. 208 del 2015) ha attribuito alla Regione siciliana 20 milioni di euro per il 2016 per i collegamenti aerei da e per la Sicilia, a favore del diritto alla mobilità insulare anche per i passeggeri non residenti. Analogamente, per le finalità di cui alla presente proposta di legge, si prevede l'attribuzione di un contributo di ulteriori 20 milioni di euro per l'anno 2019 alla Regione siciliana.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Conferenza di servizi).

1. Al fine di realizzare la continuità territoriale tra la Sicilia e il continente, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti indice una conferenza di servizi con la regione Sicilia, con gli enti locali coinvolti, con le società di trasporto aereo, marittimo e ferroviario e con le società di gestione aeroportuale interessate, al fine di stabilire il limite massimo degli oneri di servizio pubblico per le rotte aeree, ferroviarie e marittime, da e verso la Sicilia e da e verso le isole minori della Sicilia, i criteri per la fissazione delle tariffe, i requisiti minimi di qualità del servizio, nonché le modalità e i termini per lo svolgimento delle procedure concorsuali.

2. La conferenza di servizi di cui al comma 1, convocata e presieduta dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti o da un suo delegato, definisce i contenuti degli oneri di servizio pubblico in relazione:

- a) alla tipologia e ai livelli delle tariffe;
- b) agli orari e alla frequenza dei collegamenti da e verso la Sicilia e da e verso le isole minori della Sicilia;
- c) alla capacità dell'offerta;
- d) agli oneri a carico del bilancio dello Stato;
- e) ai beneficiari di condizioni particolari.

3. Entro sessanta giorni dalla data di conclusione della conferenza di servizi di cui al comma 1, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in conformità alle disposizioni del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consi-

glio, del 24 settembre 2008, con proprio decreto dispone:

a) l'imposizione di oneri di servizio pubblico, nel limite e con le modalità definiti dalla conferenza di servizi di cui al comma 1, ai servizi aerei di linea effettuati tra tutti gli scali aeroportuali della Sicilia e delle isole minori della Sicilia e i principali aeroporti nazionali, individuati dalla medesima conferenza, e ai servizi marittimi e ferroviari di linea tra la Sicilia e le isole minori della Sicilia e i porti italiani, individuati dalla medesima conferenza;

b) una gara di appalto europea con oneri di servizio pubblico per i servizi di linea marittimi e ferroviari da e per le isole di cui all'articolo 1, comma 1, e per l'assegnazione delle rotte tra gli scali aeroportuali della Sicilia e delle isole minori della Sicilia dotate di scali aeroportuali e gli aeroporti nazionali, individuati dalla conferenza di servizi di cui al comma 1, qualora nessun vettore abbia istituito servizi di linea con oneri di servizio pubblico; il rimborso al vettore o ai vettori aerei selezionati non può comunque superare l'importo di 25 milioni di euro per l'anno 2019 e l'importo di 35 milioni di euro a decorrere dall'anno 2020.

4. Entro il 31 dicembre di ogni anno il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti presenta una relazione alle Camere sulle politiche in materia di continuità territoriale e, in particolare, sullo stato di attuazione e sull'impatto della presente legge sull'economia della regione Sicilia.

ART. 2.

(Contratto per la continuità territoriale con oneri di servizio pubblico).

1. Qualora non siano state presentate offerte entro il termine previsto dal bando di gara per l'esercizio del servizio aereo, ferroviario e marittimo sulle rotte da e verso la Sicilia e da e verso le isole minori della Sicilia, con oneri di servizio pubblico, ai sensi dell'articolo 1, entro trenta giorni dalla scadenza del bando la regione Sicilia

provvede, con procedura negoziata, senza pubblicazione del bando di gara, a individuare l'impresa per la gestione del servizio di trasporto sulle rotte medesime con la quale contestualmente stipula e sottoscrive, entro i successivi trenta giorni, un contratto per la continuità territoriale con oneri di servizio pubblico.

2. Il contratto di cui al comma 1 individua i requisiti essenziali e i livelli minimi di servizio, le modalità per l'esercizio della vigilanza tecnica e amministrativa, a terra e sui mezzi di trasporto, e le sanzioni in caso di violazione degli obblighi relativi ai requisiti essenziali e ai livelli di servizio individuati nel medesimo contratto.

3. L'importo definitivo degli oneri di servizio pubblico assegnati in compensazione per il servizio di trasporto sulle rotte di cui al comma 1 è determinato alla fine del periodo di gestione in relazione ai costi effettivamente sostenuti, individuati nella contabilità analitica, e dei ricavi effettivamente derivanti dal servizio, documentati e documentabili. In ogni caso la compensazione non può superare il limite massimo stabilito con le modalità di cui all'articolo 1, comma 1.

ART. 3.

(Relazione economico-finanziaria, bilancio di esercizio e piano industriale).

1. Entro il mese di aprile di ogni anno le imprese aeree, marittime e ferroviarie incaricate dell'esercizio del servizio aereo, ferroviario e marittimo con oneri di servizio pubblico sulle rotte da e verso la Sicilia e da e verso le isole minori della Sicilia, trasmettono alla regione Sicilia:

a) una relazione economico-finanziaria per ciascuna rotta aerea, marittima e ferroviaria;

b) il bilancio di esercizio, certificato da una società di revisione contabile;

c) il piano industriale, coerente con i requisiti essenziali e con i livelli minimi previsti dal contratto per la continuità territoriale con oneri di servizio pubblico sottoscritto ai sensi dell'articolo 2.

ART. 4.

(Soggetti aventi diritto).

1. Possono beneficiare delle tariffe agevolate stabilite ai sensi della presente legge:

a) i cittadini nati nel territorio della regione Sicilia;

b) i cittadini residenti nella regione Sicilia;

c) i giovani di età pari o inferiore a ventuno anni;

d) gli studenti di età pari o inferiore a ventisette anni;

e) i disabili;

f) gli anziani di età pari o superiore settanta anni.

ART. 5.

(Risorse per la continuità territoriale della Sicilia).

1. Per le finalità di cui alla presente legge, è attribuita alla Regione siciliana una somma di 20 milioni di euro per l'anno 2019.



18PDL0014120