

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti di Fiat SpA, nell'ambito dell'esame del Piano d'azione sulla mobilità urbana (COM (2009) 490 def.) 101

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE:

Sull'incidente ferroviario in Val Venosta (*Svolgimento e conclusione*) 101

RISOLUZIONI:

7-00226 Nizzi: Ridefinizione della disciplina della continuità territoriale nel trasporto aereo da e per la Sardegna.

7-00299 Meta: Ridefinizione della disciplina della continuità territoriale con la Sardegna con particolare riguardo all'applicazione di tariffe aeree agevolate nei voli da e per la Sardegna (*Discussione congiunta e rinvio*) 103

SEDE CONSULTIVA:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo multilaterale tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, la Repubblica di Albania, la Bosnia-Erzegovina, la Repubblica di Bulgaria, la Repubblica di Croazia, l'ex Repubblica iugoslava di Macedonia, la Repubblica d'Islanda, la Missione delle Nazioni Unite per l'amministrazione ad interim nel Kosovo, la Repubblica di Montenegro, il Regno di Norvegia, la Romania e la Repubblica di Serbia, relativo all'istituzione di uno Spazio aereo comune europeo, con Allegati, fatto a Lussemburgo il 9 giugno 2006. C. 3259 Governo (Parere alla III Commissione) (*Esame e conclusione – Parere favorevole*). 106

DL 40/10: Disposizioni tributarie e finanziarie urgenti in materia di contrasto alle frodi fiscali, di potenziamento e razionalizzazione della riscossione tributaria, di destinazione dei gettiti recuperati al finanziamento di un Fondo per incentivi e sostegno della domanda. C. 3350 Governo (Parere alle Commissioni VI e X) (*Seguito dell'esame e rinvio*) 108

ALLEGATO (*Proposta di parere del relatore*) 109

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 13 aprile 2010.

Audizione di rappresentanti di Fiat SpA, nell'ambito dell'esame del Piano d'azione sulla mobilità urbana (COM (2009) 490 def.)

L'audizione informale è stata svolta dalle 13.40 alle 14.35.

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

Martedì 13 aprile 2010 — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene

il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Giuseppe Maria Reina.

La seduta comincia alle 14.35.

Sull'incidente ferroviario in Val Venosta.

(Svolgimento e conclusione).

Mario VALDUCCI, *presidente*, esprime a nome di tutta la Commissione il profondo cordoglio per le vittime del grave incidente

ferroviario che è avvenuto nella giornata di ieri in Val Venosta, nella provincia di Bolzano, e la solidarietà nei confronti dei familiari e dei feriti. Fa presente che secondo le notizie già di dominio pubblico, un treno regionale è deragliato sulla linea che congiunge la Val Venosta con Merano a causa di una frana di grandi proporzioni. La frana, provocata, a quanto sembra, dalla rottura di un tubo per l'irrigazione, ha investito la linea ferroviaria proprio nel momento in cui era attraversata dal treno R108 della società di trasporti SAD, gestita dalla provincia autonoma di Bolzano. Il treno, composto da due vagoni passeggeri e da una motrice centrale, era partito da Malles alle 8.20 del mattino e sarebbe dovuto pervenire a Merano alle ore 9.43. Osserva che a rendere ancora più grave la tragedia concorre il fatto che si tratta di una linea molto utilizzata da studenti e pendolari e il deragliamento è avvenuto in un orario di punta. Allo stato sono accertati nove morti e ventotto feriti. Ritiene opportuno che come Commissione si proceda, se possibile, già nella prossima settimana, all'audizione del Ministro Matteoli e dei rappresentanti della Provincia autonoma di Bolzano, per acquisire un quadro informativo completo sulle cause e sulla dinamica dell'incidente e per valutare eventuali interventi da adottare.

Dario GINEFRA (PD) si associa alle espressioni di cordoglio verso i familiari delle vittime del tragico incidente ferroviario occorso in Val Venosta. Ricorda che un'analoga frana, che fortunatamente non ha prodotto vittime, è occorsa nella zona di Montaguto, tra Benevento e Foggia, e che ad oggi nessuna decisione è stata presa dal Ministero in ordine agli interventi di contenimento della frana e ripristino della linea ferroviaria e della viabilità sulla strada statale 90 cosiddetta « delle Puglie ». Chiede quindi al Presidente che nell'ambito dell'audizione con il Ministro Matteoli possano essere acquisiti elementi informativi anche riguardo alla frana di Montaguto.

Mario LOVELLI (PD) si associa anch'egli alle parole di cordoglio espresse dal

presidente Valducci. Condivide l'esigenza di prevedere un'audizione del Ministro Matteoli e dei rappresentanti della Provincia autonoma di Bolzano, e ritiene utile, al riguardo, che venga prevista un'audizione anche dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie. Rileva che l'articolazione dei gestori della rete ferroviaria italiana è molto estesa e ricorda che l'incidente ferroviario è occorso su una linea ferroviaria dismessa dalle Ferrovie dello Stato e presa in carico dalla provincia autonoma di Bolzano. Giudica indispensabile che venga fatto un approfondimento sui temi della sicurezza e della regolazione dei trasporti, anche al fine di adottare soluzioni legislative efficaci.

Settimo NIZZI (Pdl) associandosi al cordoglio per i familiari delle vittime dell'incidente della Val Venosta, rileva l'opportunità di prevedere un'audizione anche dei rappresentanti di RFI e di Trenitalia, in relazione alla caduta di un masso a seguito di una frana lo scorso dicembre nella linea ferroviaria tra Chilivani e Sassari, che è costata la vita al macchinista del convoglio ferroviario. Fa presente che ad oggi la linea ferroviaria risulta interrotta, che non è ancora stato effettuato nessun intervento di ripristino e che tale interruzione crea un grave pregiudizio a pendolari e studenti che sono costretti ad utilizzare mezzi di trasporto terrestri su gomma.

Vincenzo GAROFALO (Pdl), associandosi anch'egli alle espressioni di cordoglio del presidente e dei colleghi, osserva che le cause che hanno determinato l'incidente sono da riferirsi alle condizioni ambientali del territorio in cui sono posizionate le linee ferroviarie. Fa presente che sia la linea ferroviaria nella quale è occorso l'incidente sia il materiale rotabile in esercizio su di essa è tecnologicamente avanzato e che in questo caso non sono in discussione le condizioni di sicurezza strettamente riferite alla linea ferroviaria ma le condizioni ambientali. Ritiene utile quindi che sia prevista un'audizione dei titolari delle linee ferroviarie anche al fine

di verificare se c'è un monitoraggio delle condizioni ambientali dei territori nei quali insistono le linee ferroviarie.

Antonio MEREU (UdC), esprimendo anch'egli un profondo cordoglio nei confronti dei familiari delle vittime dell'incidente, si associa alle considerazioni del collega Garofalo. Ritiene infatti che il problema da affrontare non sia relativo alla sicurezza delle linee ferroviarie bensì alla stabilità dei territori circostanti. Ricorda che le frane sono sempre più frequenti e giudica quindi indispensabile che la Commissione possa acquisire elementi informativi al riguardo.

Il sottosegretario Giuseppe Maria REINA, riguardo alla frana occorsa tra Foggia e Benevento, nella località di Montaguto, fa presente che nella giornata di ieri si è dato avvio ai primi interventi di rimozione dei detriti e che entro l'estate sarà ripristinata del tutto la viabilità stradale e ferroviaria. Sottolinea, al riguardo, che l'onere degli interventi, che sarà oggetto di una successiva compensazione, è stato assunto da Ferrovie dello Stato al fine di dare avvio immediato ai lavori di ripristino della linea ferroviaria.

La seduta termina alle 14.50.

RISOLUZIONI

Martedì 13 aprile 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Giuseppe Maria Reina.

La seduta comincia alle 14.50

7-00226 Nizzi: Ridefinizione della disciplina della continuità territoriale nel trasporto aereo da e per la Sardegna.

7-00299 Meta: Ridefinizione della disciplina della continuità territoriale con la Sardegna con particolare riguardo all'applicazione di tariffe aeree agevolate nei voli da e per la Sardegna.

(Discussione congiunta e rinvio).

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione 7-00226 Nizzi, rin-

viata da ultimo nella seduta del 16 dicembre 2009.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che è stata presentata la risoluzione n. 7-00299 Meta e altri, relativa al medesimo argomento. Il seguito della discussione della risoluzione n. 7-00226 Nizzi e Pili si svolgerà pertanto congiuntamente con la risoluzione 7-00299 Meta.

La Commissione concorda.

Amalia SCHIRRU (PD), in qualità di cofirmataria della risoluzione, fa presente che recentemente la compagnia aerea Alitalia ha deciso di cancellare le agevolazioni tariffarie previste per i nati in Sardegna non ivi residenti. Ricorda che l'iniziale regime di continuità territoriale prevedeva tariffe agevolate anche per i nati in Sardegna ma non residenti e che su tale regime è intervenuta la Commissione europea, che con una decisione del 2007 ha fatto rilevare la violazione del principio di non discriminazione tra i cittadini sardi non residenti in Sardegna e gli altri cittadini europei. Ricorda altresì che la regione Sardegna è intervenuta attraverso un accordo stipulato con le compagnie aeree volto a compensare le eventuali perdite derivanti dall'applicazione del regime onerato anche per i cittadini sardi non più residenti, al fine di superare gli svantaggi derivanti dall'insularità. Osserva che il trasporto di persone e merci in Sardegna risente delle difficoltà sia logistiche sia economiche derivanti dall'insularità. Ricorda che il principio di insularità è riconosciuto da numerosi atti europei ed è stato da ultimo riconosciuto anche dal Parlamento italiano nella legge che ha delegato il Governo ad emanare disposizioni in materia di federalismo fiscale. Sottolinea che la finalità della risoluzione è quella di chiedere un impegno al Governo volto a pervenire ad un nuovo regime di continuità territoriale che elimini in maniera definitiva le discriminazioni subite dai cittadini che intendono andare in Sardegna. Ritiene indispensabile

infatti che siano stanziati risorse statali e non regionali volte a compensare le agevolazioni tariffarie necessarie per le tratte aeree che servono la Sardegna, anche al fine di facilitare il trasporto di persone e merci nella regione e dare certezza normativa alle poche aziende produttrici della regione. Auspica in conclusione che si possa pervenire all'elaborazione di un testo unificato.

Il sottosegretario Giuseppe Maria REINA osserva che le risoluzioni vertono entrambe sulla medesima materia. Ribadendo puntualmente le considerazioni già svolte al riguardo dal rappresentante del Governo nella seduta del 16 dicembre 2009 riguardo alla risoluzione 7-00226, fa presente che tale risoluzione ripercorre puntualmente le alterne vicende che hanno accompagnato la continuità territoriale della Sardegna dal 2000 sino ad oggi. Ritiene tuttavia necessarie alcune precisazioni in ordine alle singole questioni affrontate nell'atto di indirizzo.

Relativamente alla proroga del primo regime di continuità territoriale previsto nei decreti del 2000 oltre la data prestabilita, con una sostanziale alterazione del principio iniziale, osserva che il regime previsto dai decreti del 2000 è terminato ben prima della prevista data di scadenza. Difatti, dopo due anni di esercizio soggetto a compensazione finanziaria, in sede di verifica dell'opportunità o meno di proroga degli oneri per la terza annualità, è emersa nel 2004, la disponibilità dei vettori ad operare sulle rotte sarde solo sulla base di una accettazione degli oneri imposti senza più la compensazione finanziaria. Non di proroga oltre la data stabilita può pertanto parlarsi, bensì di cambiamento totale delle connotazioni iniziali degli oneri di servizio pubblico. Le continue proroghe al sistema di accettazione degli oneri sono riconducibili all'esigenza di non privare il territorio del diritto alla mobilità nelle more dell'adeguamento da parte dell'Italia ai rilievi posti dalla Commissione europea con la decisione del 23 aprile 2007 n. 332 e che ha determinato l'abrogazione del decreto ministeriale

n. 35 del 2005 e la successiva emanazione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto 2008.

In merito all'alterazione del principio iniziale derivante dalle continue proroghe che avrebbe impedito di tenere conto delle diverse esigenze della Regione Sardegna e del nuovo scenario del mercato aereo, rileva che tali esigenze non sono mai emerse neanche nel corso delle ripetute sessioni della conferenza dei servizi che ha condotto alla emanazione del predetto decreto ministeriale né è mai stata rilevata da parte di alcuno la volontà o la necessità di applicare una tariffa unica a residenti e non residenti. È stata viceversa più volte ribadita, anche in sede di concertazione con la Commissione europea per la trasposizione dei « *desiderata* » comunitari nel decreto di imposizione, l'esigenza della differenziazione tariffaria tra residenti e non residenti. Al riguardo ritiene utile ricordare che la Commissione europea, in data 23 aprile 2007, ha ritenuto che l'applicazione di tariffe agevolate per i nati in Sardegna, anche se residenti fuori Sardegna, sia sproporzionata ed incompatibile con il Regolamento.

Per quanto riguarda l'asserita mancata comunicazione dell'ENAC ai vettori per i ribassi tariffari segnala che nel corso della vigenza degli attuali oneri di servizio sono state effettuate le istruttorie relative all'aggiornamento delle tariffe per l'adeguamento a seguito della variazione del prezzo del carburante, che regolarmente sono state comunicate ai vettori nelle forme previste.

Da ultimo, relativamente ai trasporti dei barellati rappresenta che ogni compagnia regolamenta autonomamente la materia e tale regolamentazione è applicata indistintamente a tutti i passeggeri che necessitano di tale servizio senza discriminazioni tra collegamenti operati in libero mercato e collegamenti sottoposti ad oneri di servizio pubblico. Ciò posto, le mutate condizioni di mercato, come espressamente previsto dal decreto ministeriale n. 103 del 2008 (par. 8.2 dell'allegato) e dalla normativa comunitaria, oggi rappresentata dal regolamento CE

n. 1008/2008 (articoli 16 e 18), permettono o addirittura rendono necessaria la revisione del regime onerato attualmente imposto sui voli sardi. Inoltre deve essere sempre sottoposto a valutazione il rapporto tra il regime imposto e l'obiettivo di garantire lo sviluppo socio-economico della Regione Sardegna.

Nel corso di vari incontri tra luglio e settembre 2009 tra la Regione Sardegna ed il Ministero sono state espresse valutazioni negative sul vigente regime onerato da parte della Regione, e poiché dal 1° gennaio 2010 le funzioni e gli oneri relativi alla continuità sono trasferiti alla Regione Sardegna, in base all'articolo 1, commi 837 e 840, sono in corso di studio con la Regione Sardegna le modalità di passaggio di dette funzioni, per permettere nel più breve termine possibile una revisione dell'attuale regime onerato.

In merito osserva che proprio nella giornata del 9 dicembre scorso, si è tenuta presso il Ministero una prima riunione con la Regione Sardegna, l'ENAC e i tecnici del Ministero per definire la questione della regolamentazione del passaggio alla Regione delle competenze in materia di continuità territoriale. Le varie problematiche sollevate dai deputati Nizzi e Pili potrebbero comunque essere risolte in sede di riscrittura dei decreti di imposizione con l'inserimento di particolari regole che favoriscano gli utenti che viaggiano su collegamenti onerati rispetto agli altri. Per quanto riguarda la tassazione che grava sulla continuità territoriale sarda, rappresenta, infine, che le tariffe indicate dal decreto ministeriale n. 103 del 2008 sono già comprensive di IVA e al netto delle tasse ed oneri aeroportuali dovuti per tutte le tariffe aeree e per le tariffe delle altre continuità territoriali nazionali.

Relativamente alla risoluzione Meta 7-00299, fa presente che l'impegno chiesto al Governo può essere accolto nei limiti della delega conferita dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Matteoli al presidente della Regione Cappellacci. Ricorda al riguardo che in data 23 dicembre 2009 è stata conferita al presidente della

regione una delega ad indire e presiedere una Conferenza di servizi al fine di individuare il contenuto degli oneri di servizio pubblico sulle rotte da o per la Sardegna e nella quale esaminare la fattibilità di un'eventuale procedura di gara d'appalto per affidare in esclusiva e dietro compensazione finanziaria a carico della regione Sardegna i servizi aerei di linea operanti in regime onerato. Ribadisce che la Commissione europea ha posto dei vincoli ineludibili rispetto all'eventuale previsione di tariffe agevolate per i cittadini nati in Sardegna ma non ivi residenti.

Mauro PILI (PdL) evidenzia che il rappresentante del Governo ha interamente ripetuto le considerazioni svolte nella precedente seduta e rileva che sarebbe invece auspicabile che in primo luogo le strutture del Ministero incaricate dell'istruttoria delle risposte si facessero carico di predisporre interventi più puntuali e più aggiornati. Quanto alla ripartizione delle competenze in materia di continuità territoriale, osserva che rimangono in capo allo Stato tutte le procedure e che la modifica statutaria che la regione Sardegna ha operato in attuazione dell'articolo 1, comma 840, della legge n. 296 del 2006 avoca alla regione delle competenze che invece sono dello Stato. Quanto alla affermazione resa dal sottosegretario che non è mai stata rilevata da parte di alcuno la volontà o la necessità di applicare una tariffa unica a residenti e non residenti, ritiene che tale affermazione sia del tutto destituita di fondamento dal momento che sia la regione Sardegna sia anche i cittadini sardi chiedono da tre anni l'applicazione di una tariffa unificata per i residenti e i non residenti. Considera ragionevole la proposta avanzata attraverso la risoluzione di adottare una tariffa unica, sottoposta ad oneri di servizio pubblico, che preveda una maggiorazione sul costo del biglietto pari all'8 per cento, per far fronte agli oneri di impresa. Ricorda che il principio volto alla compensazione finanziaria dei mancati guadagni derivanti dall'applicazione di tariffe agevolate è stato superato a partire dal 2004, attra-

verso un rinnovo della convenzione con le compagnie aeree aggiudicatrici del servizio, anche in ragione della remuneratività delle tratte medesime. Osserva che se le compagnie non dovessero accettare di esercire le tratte onerate, pur avendo esse dei profitti di impresa derivanti dall'applicazione dell'8 per cento, la risoluzione propone di effettuare una gara, con compensazione a carico dello Stato, in cui sia possibile effettuare offerte sia al rialzo che al ribasso, a testimonianza che non si intende favorire in alcun modo le compagnie aeree. Ricorda infine che il presidente del Consiglio ha espressamente assunto l'impegno di intervenire nella ridefinizione della continuità territoriale in modo tale da applicarla a tutti i cittadini dell'Unione europea e non a limitarla ulteriormente. Quanto alla possibilità evidenziata dal rappresentante del Governo di risolvere le problematiche sollevate nella risoluzione in sede di riscrittura dei decreti di imposizione, fa presente che tali decreti saranno scritti in sede di conferenza dei servizi e quindi alla presenza dei rappresentanti dell'ENAC e delle compagnie aeree.

Il sottosegretario Giuseppe Maria REINA osserva che la delega cui ha fatto precedentemente riferimento presuppone un indirizzo condiviso tra Regione e Ministero, cui gli altri soggetti dovranno attenersi.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta anche al fine di verificare se sia possibile pervenire alla definizione di un testo unificato.

La seduta termina alle 15.20.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 13 aprile 2010 — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Giuseppe Maria Reina.

La seduta comincia alle 15.20.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo multilaterale tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, la Repubblica di Albania, la Bosnia-Erzegovina, la Repubblica di Bulgaria, la Repubblica di Croazia, l'ex Repubblica iugoslava di Macedonia, la Repubblica d'Islanda, la Missione delle Nazioni Unite per l'amministrazione ad interim nel Kosovo, la Repubblica di Montenegro, il Regno di Norvegia, la Romania e la Repubblica di Serbia, relativo all'istituzione di uno Spazio aereo comune europeo, con Allegati, fatto a Lussemburgo il 9 giugno 2006.

C. 3259 Governo.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Marco DESIDERATI (LNP), *relatore*, avverte che la IX Commissione è chiamata ad esprimere alla III Commissione Affari esteri il parere sul disegno di legge di ratifica dell'Accordo fra la Comunità europea e gli Stati dei Balcani in materia di spazio aereo comune europeo. Fa presente che l'accordo relativo all'istituzione di uno spazio aereo comune europeo (ECAA) tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, oltre all'Islanda e alla Norvegia, da un lato, e gli Stati dei Balcani occidentali, dall'altro, prevede una progressiva apertura dei rispettivi mercati del trasporto aereo nonché l'allineamento dei Paesi contraenti ad alcuni elementi di base della legislazione comunitaria, come la sicurezza dei voli, la tutela della concorrenza, la gestione del traffico aereo, la tutela dei consumatori e dell'ambiente. Rileva che esso appartiene alla categoria degli accordi cosiddetti « misti », in quanto, oltre alle disposizioni più strettamente economico-commerciali, da tempo delegate alla Comunità europea, contiene anche ulteriori previsioni di competenza del diritto interno degli Stati membri, i quali, pertanto, devono ratificare l'accordo.

Ricorda che fra gli Stati balcanici contraenti dell'accordo come controparti della Comunità europea figurano anche la Romania e la Bulgaria, divenute intanto membri dell'Unione europea; al riguardo il

comma 2 dell'articolo 31 dell'Accordo prevede che al momento dell'adesione all'Unione europea di una parte associata (cioè di uno Stato balcanico), quest'ultima passi automaticamente nel novero degli Stati membri della UE anche ai fini dell'accordo in esame.

Osserva che la relazione introduttiva al disegno di legge chiarisce come, essendo impossibile un adeguamento contemporaneo di tutti i Paesi del sud-est europeo coinvolti dall'accordo in esame agli standard di sicurezza, controllo e gestione del traffico aereo e degli aeroporti, è stato previsto che successivi accordi separati integreranno quello in esame, l'applicazione del quale è infatti suddivisa in tre fasi, sottoposte al vaglio della Commissione europea e degli Stati membri. Sottolinea che il passaggio da una fase all'altra avverrà in tempi diversi tra i diversi Paesi balcanici, e comunque è stato firmato con ciascun Paese un apposito protocollo integrativo, che specifica caso per caso i momenti successivi dell'iter. Evidenzia che la piena integrazione di mercato potrà realizzarsi soltanto nella terza fase, con pieno diritto di stabilimento e di esercizio del trasporto aereo di cabotaggio all'interno dell'Unione europea. Rileva che l'atto all'esame della Commissione si configura pertanto quale impianto generale di un processo di integrazione il cui completamento avverrà in tempi piuttosto lunghi.

Passando ad una breve illustrazione del contenuto del provvedimento, fa presente che l'Accordo si compone di un preambolo, 34 articoli e 5 allegati e 9 protocolli. L'articolo 1 enuncia gli obiettivi e i principi dell'accordo. L'articolo 2 reca le definizioni, tra le quali spicca quella di «convenzione», che si riferisce alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale di Chicago del 1944. Osserva che di particolare rilevanza sono le disposizioni di cui agli articoli 7-9, che riguardano il diritto di stabilimento, vietando ogni restrizione alla libertà in questo ambito nei confronti di cittadini o di imprese di uno Stato membro della Comunità europea o di un partner ECAA; l'assenza di previsioni sulla libertà di stabilimento di sog-

getti appartenenti ai Paesi balcanici conferma peraltro il carattere nei loro riguardi meramente programmatico delle disposizioni dell'accordo di esame, poiché, come già accennato, solo al completamento del processo di integrazione potrà essere riconosciuta analoga facoltà. Osserva che, in base all'articolo 11, concernente specificamente la sicurezza aerea, le parti si impegnano a garantire che i propri aeromobili, quando impiegati in scali di altre parti contraenti, rispettino le norme di sicurezza internazionale stabilite dalla Convenzione di Chicago del 1944, consentendo altresì adeguate ispezioni sulla regolarità dei documenti e sulla condizione degli aeromobili. In ogni caso, la competente autorità nazionale nel campo dell'aviazione civile può immediatamente adottare misure appropriate alla constatazione del mancato rispetto di norme essenziali, delle altre parti. È disposto l'obbligo per ciascuna parte contraente di notificare alle altre ogni modifica della legislazione nazionale che possa incidere sullo statuto della competente autorità nel campo dell'aviazione civile. Sottolinea la rilevanza dell'articolo 12, dedicato alla protezione della navigazione aerea da illecite interferenze: le parti si impegnano ad attuare tutte le norme e i meccanismi di controllo quali indicati nell'allegato I, fornendosi reciprocamente a richiesta tutta l'assistenza necessaria alla prevenzione di ogni atto illecito di sequestro, o di attentati alla sicurezza della navigazione aerea e dei relativi impianti e servizi.

Per quanto concerne la gestione del traffico aereo, evidenzia che l'articolo 13 impegna le parti contraenti alla cooperazione al fine di estendere il «cielo unico europeo» all'accordo sullo spazio aereo comune europeo, rafforzando così le norme di sicurezza e accrescendo l'efficienza del traffico aereo generale in Europa. In particolare, i Paesi balcanici si impegnano a designare quanto prima organismi di controllo nazionali indipendenti dalle imprese che forniscono i servizi di trasporto aereo. L'articolo 14, in materia di concorrenza, rimanda alle disposizioni dell'allegato III: quando tuttavia

esistano accordi conclusi tra due o più parti contraenti, come gli accordi di associazione all'Unione europea, e questi contengano norme sulla concorrenza o gli aiuti di Stato, viene salvaguardata l'applicazione di dette norme tra le parti interessate. Segnala anche l'articolo 17, il quale contempla il caso dell'adozione in una delle parti contraenti di nuove disposizioni in materia di trasporti o nei settori connessi: mentre tale facoltà è assicurata per le parti UE, per l'Islanda e la Norvegia, per quanto concerne i Paesi balcanici essi potranno adottare tali nuove disposizioni solo se conformi all'accordo in esame. In base all'articolo 28 le disposizioni dell'accordo in esame prevalgono su quelle applicabili contenute in accordi bilaterali in vigore tra uno degli Stati balcanici e uno degli Stati membri dell'Unione europea, ovvero in accordi bilaterali tra gli Stati balcanici stessi.

Sottolinea che gli articoli 29-34 contengono infine le clausole finali dell'accordo: in particolare, è previsto che la Comunità europea e i suoi Stati membri, unitamente ad almeno uno degli Stati balcanici, possano decidere di applicare già dalla data della firma l'accordo in via temporanea. Al proposito, tuttavia, ricorda che – come riportato nell'Analisi tecnico-normativa che accompagna il disegno di legge di autorizzazione alla ratifica – l'Italia ha depositato una dichiarazione unilaterale in base alla quale non intende avvalersi di tale facoltà di applicazione in via provvisoria. Fa presente che è prevista infine la possibilità di allargare lo spazio aereo comune europeo nei confronti di qualsiasi Stato o identità legati alla Comunità europea da un quadro di cooperazione economica stretta e che abbia deciso di omogeneizzare la sua legislazione in materia di trasporti aerei con quella comunitaria.

In ultimo fa presente che il disegno di legge di autorizzazione alla ratifica si compone di tre articoli, con le consuete clausole di autorizzazione alla ratifica e di esecuzione dell'accordo sullo spazio aereo comune europeo.

In conclusione, propone che la Commissione esprima parere favorevole al disegno di legge di ratifica in esame.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

DL 40/10: Disposizioni tributarie e finanziarie urgenti in materia di contrasto alle frodi fiscali, di potenziamento e razionalizzazione della riscossione tributaria, di destinazione dei gettiti recuperati al finanziamento di un Fondo per incentivi e sostegno della domanda.

C. 3350 Governo.

(Parere alle Commissioni VI e X).

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 30 marzo 2010.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che le Commissioni riunite VI (Finanze) e X (Attività produttive), competenti in sede referente per l'esame del provvedimento hanno fissato il termine per la presentazione degli emendamenti a giovedì 22 aprile, ore 14.

Vincenzo GAROFALO (PdL), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole con condizioni e osservazione (*vedi allegato 1*) e ne illustra i contenuti.

Mario VALDUCCI, *presidente*, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.40.

ALLEGATO

DL 40/10: Disposizioni tributarie e finanziarie urgenti in materia di contrasto alle frodi fiscali, di potenziamento e razionalizzazione della riscossione tributaria, di destinazione dei gettiti recuperati al finanziamento di un Fondo per incentivi e sostegno della domanda. (C. 3350 Governo).

PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge recante: « Conversione in legge del decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40, recante disposizioni urgenti tributarie e finanziarie in materia di contrasto alle frodi fiscali internazionali e nazionali operate, tra l'altro, nella forma dei cosiddetti « caroselli » e « cartiere », di potenziamento e razionalizzazione della riscossione tributaria anche in adeguamento alla normativa comunitaria, di destinazione dei gettiti recuperati al finanziamento di un Fondo per incentivi e sostegno della domanda in particolari settori (C. 3350 Governo);

premesso che:

il comma 3 dell'articolo 2 demanda ad un decreto ministeriale l'adozione, entro e non oltre il termine di sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto-legge in esame, di disposizioni attuative dei principi fondamentali della disciplina di cui alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, in materia di autoservizi di trasporto pubblico non di linea;

come più volte evidenziato dalla IX Commissione e come da ultimo ribadito negli ordini del giorno 9/3210/44 Valducci e 9/3210/61 Montagnoli, accettati dal Governo nella seduta dell'Assemblea del 24 febbraio 2010, occorre stabilire un termine adeguato per pervenire, attraverso un costruttivo confronto con tutte le organizzazioni rappresentative delle categorie inte-

ressate e nel rispetto delle competenze delle regioni e degli enti locali, ad una definizione della disciplina sulla materia, che, per un verso, impedisca l'esercizio abusivo dei servizi di taxi e di noleggio con conducente e, per l'altro, salvaguardi i principi di libero esercizio dell'impresa, libertà di stabilimento e tutela della concorrenza;

contestualmente occorre rimuovere gli ostacoli non giustificati che, sulla base delle modifiche introdotte alla citata legge n. 21 del 1992 dal comma 1-*quater* dell'articolo 29 del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14, verrebbero a determinarsi per lo svolgimento dell'attività di noleggio con conducente, con grave pregiudizio per l'occupazione del settore e con danno per gli utenti, con particolare riferimento agli obblighi di iniziare e terminare ogni singolo servizio presso la rimessa situata nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione, di stabilire la sede dell'impresa e la rimessa esclusivamente in tale comune, di presentare ai comuni diversi una comunicazione relativa a ogni singolo servizio, con eventuale pagamento di un importo di accesso, di far sostare i veicoli, nei comuni in cui sia esercito il servizio di taxi, esclusivamente presso la rimessa e di indicare nel foglio di servizio i dati del committente;

con riferimento al fondo per interventi a sostegno della domanda, di cui al

comma 1 dell'articolo 4, il decreto del Ministro dello sviluppo economico del 26 marzo 2010, con il quale sono stati individuati i settori destinatari dei finanziamenti ed è stato fissato l'importo delle risorse destinate a ciascun settore, ha opportunamente finalizzato quote delle risorse disponibili per interventi in settori riconducibili al comparto dei trasporti e delle comunicazioni; in particolare sono stati destinati:

a) 12 milioni di euro per contributi per l'acquisto di motocicli di categoria « euro 3 », con contestuale rottamazione di un motociclo o di un ciclomotore di categoria « euro 0 » o « euro 1 »;

b) 20 milioni di euro per la sostituzione di motori fuori bordo di vecchia generazione con motori a basso impatto ambientale e per la laminazione sottovuoto degli scafi da diporto;

c) 8 milioni di euro per l'acquisto di nuovi rimorchi, dotati di dispositivo di frenata « ABS », e contestuale radiazione di un rimorchio con più di 15 anni di attività, privo di dispositivo di frenata « ABS »;

d) 20 milioni di euro per contributi per una nuova attivazione di banda larga a favore di persone con età compresa tra 18 e 30 anni;

nell'ambito degli ulteriori interventi di sostegno di cui al comma 5 dell'articolo 4 risulta prioritario inserire apposite misure volte a incentivare l'installazione e l'utilizzo di sistemi, tecnologie e dispositivi in grado di ridurre l'inquinamento atmosferico prodotto da mezzi pesanti mediante emissioni di polveri sottili;

L'opportuna previsione di istituire un Fondo per le infrastrutture portuali, di cui al comma 6 del medesimo articolo 4, dovrebbe accompagnarsi all'introduzione di misure di sostegno alle imprese che svolgono le operazioni portuali e i servizi connessi, pesantemente colpite dalla crisi; in particolare, si dovrebbe disporre una diminuzione, per il periodo 2010-2012, dei contributi assicurativi dovuti da tali im-

prese e una riduzione dell'accisa sul gasolio impiegato come carburante per i veicoli e macchine industriali destinati ad essere utilizzati in siti portuali e non autorizzati a circolare sulla rete stradale;

sempre nell'ambito degli interventi di sostegno ai settori in crisi, si dovrebbe prevedere il differimento del termine per il versamento dei premi assicurativi da parte delle imprese di autotrasporto di merci in conto terzi;

si rileva inoltre che, in relazione agli interventi finalizzati a obiettivi di efficienza energetica e di ecocompatibilità recati dal decreto-legge in esame, sarebbe opportuno prevedere anche una disposizione di carattere ordinamentale che, ridefinendo le modalità di determinazione della massa dei veicoli a alimentazione a metano, elettrica e ibrida, in modo da non penalizzare la portata utile, agevoli in misura considerevole l'impiego di tali veicoli;

si segnala altresì l'opportunità di individuare adeguate risorse finanziarie per garantire l'applicazione per l'intero anno 2010 delle tariffe agevolate per le spedizioni postali di prodotti editoriali;

occorre infine osservare che le disposizioni del comma 5 dell'articolo 1 prevedono, relativamente alle operazioni di alienazione e di dismissione di bandiera di navi, che gli obblighi di accertamento del pagamento dei crediti contributivi e di comunicazione dell'operazione si applichino anche nei confronti dell'Agenzia delle entrate, in relazione ai crediti di natura tributaria da quest'ultima vantati. Tale previsione appare imporre un onere eccessivo rispetto alle finalità perseguite, considerato che le operazioni in questione non sono suscettibili di determinare artificialmente crediti IVA, in quanto non imponibili in relazione a tale tributo; occorre altresì tener conto che l'articolo 15 della legge n. 413 del 1984, al quale si rinvia, fa riferimento ai crediti contributivi relativi agli equipaggi della nave interessata dall'operazione di alienazione o di dismissione di bandiera, mentre l'applica-

zione della medesima disposizione anche all’Agenzia delle entrate assume come riferimento i carichi tributari pendenti del soggetto proprietario, prospettando pertanto, anche in termini di prestazione di garanzie, un onere che può risultare sproporzionato rispetto all’entità dell’operazione in questione;

esprime,

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) al comma 5 dell’articolo 1, sopprimere le parole da: « e dell’Agenzia delle entrate » fino : « siano definitivamente accertate »;

2) sostituire il comma 3 dell’articolo 2 con i seguenti:

« 3. Allo scopo di assicurare omogeneità di applicazione in ambito nazionale dei principi fondamentali della disciplina di cui alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sentita la Conferenza unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e le competenti Commissioni parlamentari, che si pronunciano entro trenta giorni dalla richiesta, sono adottate, entro il 31 dicembre 2010, urgenti disposizioni attuative, tese ad impedire pratiche di esercizio abusivo del servizio di taxi e del servizio di noleggio con conducente o, comunque, non rispondenti ai principi ordinamentali che regolano la materia. Con il suddetto decreto sono, altresì, definiti gli indirizzi generali per l’attività di programmazione e di pianificazione delle regioni, ai fini del rilascio, da parte dei Comuni, dei titoli autorizzativi.

3-bis. Alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) l’articolo 3 è sostituito dal seguente:

« ART. 3. — (Servizio di noleggio con conducente). — 1. Il servizio di noleggio con conducente si rivolge all’utenza spe-

cifica che avanza, presso la sede del vettore, apposita richiesta per una determinata prestazione a tempo e/o viaggio. Lo stazionamento dei mezzi avviene all’interno delle rimesse o presso i pontili di attracco »;

b) al comma 1 dell’articolo 5-bis sono soppresse le parole da: « e dei dati relativi al singolo servizio » fino alla fine del comma;

c) al comma 3 dell’articolo 11 sono soppressi il secondo e il terzo periodo;

d) al comma 4 dell’articolo 11, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) è soppresso il secondo periodo;

2) al quarto periodo sono soppresse le seguenti parole: « 5) dati del committente »;

3) al comma 5 dell’articolo 4 aggiungere in fine la seguente lettera: « c-bis) interventi per incentivare l’installazione e l’utilizzo di sistemi, tecnologie e dispositivi in grado di ridurre l’inquinamento atmosferico prodotto da mezzi pesanti mediante emissioni di polveri sottili »;

4) dopo il comma 8 dell’articolo 4, inserire i seguenti:

8-bis. A fini di sostegno del settore delle attività portuali, i contributi previdenziali dovuti dalle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono ridotti di due punti percentuali per l’anno 2010 e di cinque punti percentuali per gli anni 2011 e 2012.

8-ter. Per le medesime finalità di cui al comma 8-bis, alla Tabella A allegata al testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, dopo il numero 9 è aggiunto il seguente:

« 9-bis. Gasolio impiegato come carburante per i veicoli e macchine industriali destinati ad essere utilizzati in siti portuali e non autorizzati a circolare sulla rete stradale: euro 126,90 per 1.000 litri ».

8-quater. Le disposizioni di cui al comma 8-ter si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2011 ».

Conseguentemente, al comma 9 dell'articolo 4 sostituire le parole: « Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 200 milioni di euro per l'anno 2010, e dal comma 2, pari a 70 milioni di euro per l'anno 2011, » con le seguenti: « »Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 200 milioni di euro per l'anno 2010, dal comma 2, pari a 70 milioni di euro per l'anno 2011, dal comma 8-*bis*, valutati in 11,5 milioni di euro per l'anno 2010 e in 23 milioni di euro per ciascuno degli anni 2011 e 2012, e dai commi 8-*ter* e 8-*quater*, valutati in 20 milioni di euro a decorrere dall'anno 2011, »;

5) all'articolo 4 aggiungere in fine i seguenti commi:

« 9-*bis*. All'articolo 62 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è aggiunto, in fine, il seguente comma: « 7-*bis*. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, stabilisce i criteri e le modalità con cui, nel rispetto della normativa comunitaria in materia di tutela dell'ambiente, sicurezza stradale e caratteristiche tecniche dei veicoli che circolano su strada, per i veicoli ad alimentazione a metano, elettrica e ibrida si può applicare una riduzione della massa, pari, nel caso dei veicoli ad alimentazione esclusiva o doppia con gas metano, alla massa delle bombole del metano e dei relativi accessori e, nel caso dei veicoli ad alimentazione elettrica o ibrida, alla massa degli accumulatori e dei loro accessori, definendo altresì le modifiche alle procedure relative alle verifiche tecniche di omolo-

gazione derivanti dall'applicazione del presente comma. In ogni caso la riduzione di massa in ordine di marcia di cui al presente comma non può superare il limite massimo di una tonnellata. Per i veicoli ad alimentazione esclusiva o doppia con gas metano la riduzione si applica soltanto nel caso in cui il veicolo sia dotato di controllo elettronico della stabilità ».

9-*ter*. Il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui al comma 7-*bis* dell'articolo 62 del decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotto dal comma 9-*bis* del presente articolo, è adottato entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto »;

6) all'articolo 4 aggiungere in fine il seguente comma:

« 9-*bis*. Per l'anno 2010, il termine per il versamento dei premi assicurativi da parte delle imprese di autotrasporto di merci in conto terzi, di cui al comma 5 dell'articolo 55 della legge 17 maggio 1999, n. 144, è differito al 16 giugno »;

e con la seguente osservazione:

valutino le Commissioni di merito l'opportunità, nell'ambito degli interventi a sostegno di diversi settori dell'economia del Paese recati dal presente provvedimento, di individuare risorse adeguate per assicurare che continuino ad applicarsi per l'intero anno 2010 le tariffe agevolate per le spedizioni di prodotti editoriali di cui ai decreti ministeriali del 13 novembre 2002 e del 1° febbraio 2005.