

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

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) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni</i>)	97
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	106

DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento di riordino degli enti vigilati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Atto n. 203 (Rilievi alla Commissione parlamentare per la semplificazione) (<i>Seguito esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	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 (<i>Seguito della discussione congiunta e conclusione – Approvazione della risoluzione n. 8-00064</i>)	102
ALLEGATO 2 (<i>Testo unificato approvato dalla Commissione</i>)	111
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	105

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 21 aprile 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Mario Mantoniani.

La seduta comincia alle 14.45.

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 conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 14 aprile 2010.

Vincenzo GAROFALO (PdL), *relatore*, fa presente di aver predisposto una nuova formulazione della proposta di parere

(vedi allegato 1). Sottolinea che la nuova formulazione della proposta di parere reca alcune limitate modifiche rispetto alla proposta iniziale, che tengono conto anche di quanto emerso nel dibattito svoltosi nell'ultima seduta. Per quanto riguarda le proposte di modifica alla normativa vigente in materia di servizi di noleggio con conducente, osserva che è stato riformulato il testo dell'articolo 3 della legge n. 21 del 1992, in modo da inserire in esso previsioni volte esclusivamente a individuare le caratteristiche della richiesta, piuttosto che il destinatario della stessa. Fa presente che è stato altresì riformulato il testo dell'articolo 5-bis, in modo da chiarire espressamente che l'accesso al territorio di comuni diversi da quello che ha rilasciato l'autorizzazione è consentito non solo al titolare della stessa, ma a tutti i veicoli per i quali l'autorizzazione è stata concessa. Sottolinea che si è infine intervenuti sul comma 4 dell'articolo 11 della medesima legge al fine di specificare che le prenotazioni possano essere effettuate presso le rimesse in generale; sono state invece mantenute le disposizioni relative al foglio di servizio, in quanto finalizzate al contrasto dell'abusivismo. Nella nuova formulazione della proposta di parere evidenzia che è stata altresì modificata la previsione relativa alla riduzione delle accise per i veicoli e le macchine industriali utilizzati in ambito portuale, in modo da riferirla non soltanto al gasolio, ma a tutti i prodotti petroliferi che possono essere usati come carburanti. Rileva che sono state infine inserite due nuove osservazioni: la prima si riferisce alla possibilità di consentire anche alla trasmissione di materiale pubblicitario mediante servizio postale di beneficiare della normativa introdotta dal decreto-legge n. 135 del 2009 esclusivamente per la pubblicità mediante chiamate telefoniche, con la quale si permette, salvo opposizione dell'interessato, di utilizzare i dati contenuti in elenchi pubblici; l'altra osservazione riguarda l'esigenza, anche alla luce dei recenti tragici incidenti che hanno riguardato il trasporto ferroviario, di intervenire per assicurare l'immediato e diretto inquadra-

mento nell'organico dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie del personale proveniente dal gruppo Ferrovie dello Stato, già operante presso l'Agenzia.

Auspica quindi che la Commissione possa pervenire all'approvazione della proposta di parere così modificata.

Il sottosegretario Mario MANTOVANI in relazione alla proposta di parere del relatore in ordine al comma 3, dell'articolo 2, del decreto legge n.40 del 2010, dichiara che il Governo si rimette alle valutazioni della Commissione, precisando che è in corso di predisposizione un emendamento, con il quale si riformula l'articolo 29, comma 1-*quater*, del decreto-legge n.207 del 2008, che apportava modifiche sostanziali alla legge quadro 15 gennaio 1992, n. 21. Fa presente che la normativa introdotta dal predetto articolo 29, comma 1-*quater* presentava notevoli profili di criticità, sia sotto il profilo costituzionale che comunitario e risultava, peraltro, di problematica attuazione, alla luce di alcune carenze sostanziali di carattere ordinamentale. Sottolinea che la nuova proposta emendativa persegue l'obiettivo, evidentemente, di addivenire ad una soluzione condivisa e concordata, non solo tra le istituzioni interessate – dato che la materia rientra nella sfera di competenza di Regioni, Comuni e Province – ma anche tra le maggiori associazioni di categoria del settore taxi e del noleggio con conducente, prevedendo una complessiva ed organica rivisitazione dei settori interessati, volta ad eliminare le problematiche derivanti dall'applicazione delle disposizioni introdotte dal citato articolo 29, comma 1-*quater*, per l'attività di noleggio con conducente, quali l'obbligo, operativo sempre e comunque, del rientro alla rimessa per ogni singolo servizio e le limitazioni alla circolazione all'interno dei comuni, secondo indicazioni non conformi ai principi generali dell'ordinamento giuridico.

Osserva che su tale proposta, peraltro, potrà aprirsi il dibattito parlamentare e, in caso di esito favorevole, verrà meno l'utilità di una disposizione, quale quella contenuta nell'articolo 2, comma 3, del de-

creto-legge in esame, che risulterebbe superata dall'approvazione del suddetto emendamento.

Mario LOVELLI (PD) chiede chiarimenti al rappresentante del Governo in ordine ai contenuti e alle modalità di presentazione dell'emendamento prospettato. Osserva infatti che se l'emendamento sarà presentato presso le Commissioni competenti in sede referente, la Commissione trasporti non avrà modo di esaminarlo e, pertanto, non interverrà nella definizione di una problematica che è stata tanto dibattuta nella Commissione stessa. Chiede quindi al Governo di fornire alla Commissione, già prima della presentazione, il testo dell'emendamento in questione.

Michele Pompeo META (PD) rileva che, anche in questa occasione, il Governo interviene su questioni estremamente delicate di competenza della Commissione trasporti, nell'ambito di decreti-legge di contenuto eterogeneo, operando ulteriori revisioni della disciplina mediante emendamenti che la Commissione non ha neppure modo di conoscere. Ritiene il metodo seguito estremamente grave, anche in ragione dell'esigenza di pervenire ad una revisione organica in un settore particolarmente delicato come quello dei servizi di noleggio con conducente. Fa presente che nei giorni si sono registrate, soprattutto nella città di Roma, situazioni di forte tensione conseguenti all'incertezza normativa che si è venuta a creare. Osserva che la Commissione ha avuto modo di conoscere gli esiti del tavolo di confronto che è stato avviato al Ministero con le organizzazioni del settore solo tramite queste ultime e che nessuna informazione ufficiale è invece pervenuta dal Governo. Ricorda che la nuova normativa relativa ai servizi di noleggio con conducente è stata oggetto di numerose proroghe e ritiene opportuno che il Governo appronti finalmente un provvedimento organico, da sottoporre all'esame della Parlamento e in particolare della Commissione trasporti. Invita in conclusione il Governo a trasmet-

tere alla Commissione il testo dell'emendamento, in modo da permettere alla Commissione stessa di esprimere le proprie valutazioni su di esso.

Mario VALDUCCI, *presidente*, pur condividendo le considerazioni svolte dai deputati Lovelli e Meta, rileva che le difficoltà prospettate dipendono in primo luogo dalle modalità di esame parlamentare dei decreti-legge. Al riguardo segnala che l'ampio ricorso alla decretazione d'urgenza con provvedimenti eterogenei e l'inserimento di ulteriori disposizioni mediante emendamenti approvati nel corso dell'*iter* parlamentare, senza un esame delle Commissioni di merito, già si è registrato nella precedente legislatura. Ritiene pertanto che, nella situazione che si è creata, la Commissione trasporti si trovi di fronte all'alternativa tra rinunciare ad esprimersi, dal momento che i tempi della presentazione dell'emendamento governativo sono del tutto incerti, ovvero approvare un parere che intervenga sul merito delle questioni ponendo condizioni di cui auspica che il Governo tenga conto nella formulazione del proprio emendamento.

Settimo NIZZI (PdL) ritiene che la nuova proposta di parere presentata dal relatore compia dei significativi passi in avanti rispetto alla proposta presentata nella scorsa seduta. Osserva che la legge n. 21 del 1992 pone degli obblighi molto puntuali nei confronti di coloro che esercitano il servizio di noleggio con conducente, quali ad esempio l'obbligo di compilazione e tenuta, da parte del conducente, di un foglio di servizio nel quale devono essere indicati una serie consistente di dati, relativi all'azienda al conducente e anche al committente. Ritiene quindi opportuno che tali obblighi, volti ad eliminare i fenomeni di abusivismo ed evasione fiscale, siano estesi anche a coloro che effettuano il servizio taxi.

Marco DESIDERATI (LNP) ritiene in ogni caso opportuno che la Commissione trasporti proceda ad esprimere il proprio parere sul testo del decreto-legge. In or-

dine alla questione dei servizi di noleggio con conducente, auspica che il Governo, nella predisposizione dell'emendamento annunciato dal rappresentante del Governo, possa tenere in considerazione il parere espresso dalla Commissione al riguardo.

Il sottosegretario di Stato Mario MANTOVANI, nell'accogliere l'invito dei deputati intervenuti e del presidente a tenere in considerazione quanto espresso nel parere della Commissione trasporti ai fini dell'elaborazione dell'emendamento relativo alla disciplina del servizio di noleggio con conducente, ribadisce che tale emendamento deve rappresentare una soluzione condivisa e concordata con le istituzioni di riferimento, ossia regioni, province e comuni, e con le più importanti associazioni di categoria.

Mario LOVELLI (PD) chiede al relatore un chiarimento relativo alle categorie di prodotti editoriali cui si applicano le tariffe agevolate. Al riguardo osserva che le tariffe agevolate rappresentano un'importante misura per le organizzazioni del settore *no profit*, che usufruiscono di tali tariffe per la spedizione di materiali volti a far conoscere l'attività svolta.

Carlo MONAI (IdV) fa presente che la sospensione delle agevolazioni per le tariffe editoriali ha dato origine a numerose proteste da parte del settore *no profit*. Condivide pertanto l'esigenza che continuo ad applicarsi per l'intero anno 2010 le tariffe agevolate per le spedizioni di prodotti editoriali.

Vincenzo GAROFALO (PdL), *relatore*, nel segnalare che l'osservazione relativa all'estensione delle agevolazioni in questione era già contenuta nella proposta di parere da lui presentata nella seduta del 14 aprile, precisa, in risposta a quanto chiesto dal deputato Lovelli, che l'osservazione, come espressamente indicato nel testo della stessa, ha per oggetto le tariffe agevolate che si applicano ai prodotti editoriali di cui al decreto ministeriale 13

novembre 2002, relativo alle tariffe agevolate per la spedizione delle pubblicazioni informative di enti, enti locali, associazioni ed altre organizzazioni senza fini di lucro, e al decreto ministeriale 1° febbraio 2005, relativo alle tariffe agevolate per la spedizione di prodotti editoriali. Con l'osservazione si richiede pertanto il mantenimento delle tariffe agevolate anche per le stampe promozionali e propagandistiche delle associazioni senza scopo di lucro.

Michele Pompeo META (PD), intervenendo in sede di dichiarazioni di voto, preannuncia il voto contrario del proprio gruppo sulla proposta di parere presentata dal relatore. Ribadisce che la contrarietà è legata sia a questioni di metodo che di merito. Quanto al metodo, ritiene inaccettabile che si approvino attraverso provvedimenti d'urgenza disposizioni in materia tributaria e fiscale, che necessitano invece una trattazione organica. Quanto al merito giudica gli incentivi largamente insufficienti; ritiene che anche questa volta si sia avuto il cosiddetto « effetto annuncio », che, a suo giudizio, crea un elevato danno economico al Paese, provocando il rinvio di decisioni economiche da parte dei consumatori, nella speranza di poter usufruire di benefici economici. Ritiene quindi tale politica assolutamente non condivisibile, e tale da non creare alcun effetto di sviluppo né sulla produzione né sui consumi.

Carlo MONAI (IdV) preannuncia il voto contrario del proprio gruppo sulla proposta di parere del relatore. Giudica il decreto-legge del tutto inadeguato a produrre gli effetti di sviluppo attesi, sia in ragione dell'esiguità degli incentivi previsti, sia per la macchinosità delle procedure volte all'ottenimento di tali benefici da parte dei consumatori. Auspica che il Governo possa tenere conto delle indicazioni date dalla Commissione, soprattutto in ordine al ripristino delle agevolazioni postali per i prodotti editoriali.

Marco DESIDERATI (LNP) preannuncia il voto favorevole del proprio gruppo

sulla proposta di parere del relatore, che ringrazia per l'impegno profuso. Osserva che riguardo alla disciplina dei servizi di noleggio con conducente è stato svolto un ampio e approfondito lavoro, che ha portato all'elaborazione di una ulteriore proposta di parere nella quale il relatore ha tenuto conto anche di numerose considerazioni da lui stesso svolte, a nome del proprio gruppo, nel dibattito. Ciò ha permesso di definire un complesso di interventi che, pur facendo salva la differenza tra l'attività svolta da chi presta servizio di taxi e chi presta servizio di noleggio con conducente, permettono di superare i vincoli più pesanti che erano stati imposti a quest'ultima categoria. Al tempo stesso ritiene che sia altrettanto importante combattere i fenomeni di abusivismo, e, a tal fine, giudica opportuno mantenere le disposizioni in materia di foglio di servizio previste dalla normativa vigente.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni del relatore, nel testo riformulato (vedi allegato 1).

Mario VALDUCCI, *presidente*, ribadisce l'auspicio che il Governo, nella definizione della proposta emendativa preannunciata dal sottosegretario Mantovani, tenga conto di quanto richiesto, in materia di disciplina del servizio di noleggio con conducente nel parere approvato dalla Commissione.

La seduta termina alle 15.10.

DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 21 aprile 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Mario Mantovani.

La seduta comincia alle 15.10.

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento di riordino degli enti vigilati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Atto n. 203.

(Rilievi alla Commissione parlamentare per la semplificazione).

(Seguito esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto in oggetto, rinviato nella seduta del 20 aprile 2010.

Mario LOVELLI (PD) nel segnalare di far parte della commissione parlamentare per la semplificazione, evidenzia che lo schema in esame introduce, per quanto concerne l'ENAC, una significativa anomalia, dal momento che elimina il limite alla rinnovabilità del mandato del presidente e del direttore generale per una sola volta. Tale previsione è motivata, nella relazione che accompagna lo schema di regolamento, dall'esigenza di raggiungimento degli obiettivi dell'ente che risultano di particolare e complessa implementazione. Ritiene che si tratti di una motivazione generica, che potrebbe applicarsi a tutti gli enti pubblici. Pertanto invita la presidenza della commissione a prevedere lo svolgimento di un'audizione sia dei vertici dell'ENAC, sia del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di verificare quali siano, in termini specifici, le ragioni che hanno indotto il Governo ad inserire le disposizioni sopra richiamate.

Mario VALDUCCI, *presidente*, per quanto concerne il merito del provvedimento in esame, rileva che la disciplina degli organi dell'ENAC presenta due elementi che suscitano perplessità. In primo luogo lo schema di regolamento introduce una discrasia tra l'assenza di limiti alla rinnovabilità del mandato del presidente e del direttore generale e il mantenimento del limite di rinnovabilità per una sola volta per componenti del consiglio di amministrazione dell'ente. In secondo luogo rileva che la disciplina attualmente vigente impedisce a coloro che hanno rivestito la

carica di presidente, direttore generale o membro del consiglio di amministrazione dell'ENAC di assumere incarichi di impiego, collaborazione o consulenza con imprese operanti nel settore del trasporto aereo, prima che siano trascorsi quattro anni dalla conclusione del mandato svolto presso l'ente. Osserva che un divieto analogo non è invece previsto per i dirigenti dell'ente, che spesso si trovano ad assumere decisioni di maggiore rilievo nei confronti degli operatori privati rispetto a quanto accada ai componenti del consiglio di amministrazione. Ritiene pertanto che questa limitazione dovrebbe essere superata.

Per quanto concerne le modalità con cui organizzare il seguito dell'esame del provvedimento, avverte di essere a conoscenza che è intenzione della Commissione parlamentare per la semplificazione di svolgere l'audizione sia dei vertici dell'ENAC sia del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti o di un suo rappresentante. Ritiene pertanto che non sia opportuno duplicare tali audizioni in Commissione trasporti. Si potrebbe piuttosto, a suo avviso, per un verso richiedere che il rappresentante del Governo che interverrà nella prossima seduta dedicata all'esame del provvedimento esponga in modo puntuale e circostanziato le motivazioni richieste dal deputato Lovelli; per altro verso assumere gli opportuni accordi con la presidenza della Commissione parlamentare per la semplificazione al fine di permettere alla Commissione trasporti di esprimere i propri rilievi successivamente allo svolgimento delle due richiamate audizioni, in modo da tener conto degli elementi in esse emersi.

Mario LOVELLI (PD) ritiene condivisibile la proposta del presidente.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.20.

RISOLUZIONI

Mercoledì 21 aprile 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Mario Mantovani.

La seduta comincia alle 15.20.

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.

(Seguito della discussione congiunta e conclusione – Approvazione della risoluzione n. 8-00064).

Mauro PILI (PdL), in accordo con gli altri presentatori, avverte di aver predisposto un'ulteriore formulazione del testo unificato della risoluzione che integra la premessa e apporta alcune limitate modifiche ai punti del dispositivo, volte a precisare gli obiettivi che si intendono raggiungere. Quanto alla premessa sottolinea di avere inserito il riferimento al regolamento n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio che da ultimo ha definito la disciplina degli oneri di servizio pubblico, prevedendo che il diritto di effettuare tali servizi sia concesso tramite gara pubblica e, nel disciplinare i parametri obiettivi e trasparenti sulla base dei quali è calcolata la compensazione, prospettando la possibilità che la compensazione abbia luogo soltanto nel caso in cui sia espressamente prevista.

Per quanto riguarda i punti del dispositivo, propone di riformularli nei termini seguenti:

« 1) ad avviare un immediato confronto per ridefinire, nell'ambito della conferenza di servizi che il Presidente della Regione Sardegna è stato delegato ad istituire e presiedere dal Ministro delle infrastrutture

e dei trasporti, la disciplina della continuità territoriale, superando quella vigente, che risulta inadeguata sia sotto il profilo concettuale che sotto quello dei servizi e dei costi, per pervenire a un modello di continuità territoriale intesa come un fattore di riequilibrio di condizioni permanenti di svantaggio derivanti dall'insularità e di garanzia del diritto alla mobilità per i territori svantaggiati, tenendo conto anche di quanto previsto dalla legge 5 maggio 2009, n. 42, in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione;

2) in particolare, ad assumere le appropriate iniziative per definire e attuare una continuità territoriale che, tenga conto, oltre che degli effetti del processo di liberalizzazione del mercato del trasporto aereo, anche dei seguenti obiettivi:

a) favorire l'individuazione di un maggior numero di voli e di rotte aeree da e per la Sardegna che consenta, nel contesto dello sviluppo potenziale della domanda, di avere più operatori sulla stessa rotta;

b) favorire la possibilità di determinare, sulla base del principio di riequilibrio legato alle condizioni insulari della Sardegna, di una tariffa massima a cui si applichi il regime degli oneri di servizio pubblico, applicando, come parametro, le condizioni più favorevoli del costo ferroviario;

c) favorire la possibilità, per tutte le compagnie aeree di poter viaggiare sulle rotte di collegamento con gli aeroporti della Sardegna, proponendo, nell'ambito di una situazione di concorrenza, ribassi rispetto alla tariffa massima prestabilita in relazione agli oneri di servizio pubblico;

3) ad assumere le appropriate iniziative volte a sostenere, nel confronto con i competenti organismi comunitari e nel rispetto della normativa dell'Unione europea e degli indirizzi stabiliti dalla Commissione europea, l'esigenza di estendere il regime di continuità territoriale a tutti i

cittadini in ottemperanza al principio di non discriminazione riaffermato dalla decisione della Commissione n. 2007/332/CE, del 23 aprile 2007 e, nell'ambito delle competenze attribuite ai singoli soggetti istituzionali dalla normativa vigente e a prevedere che a tutti i cittadini residenti nel territorio nazionale ed europeo che intendano effettuare voli da e per la Sardegna, sia applicata la tariffa sottoposta ad onere di servizio pubblico, in modo da garantire il rispetto del principio di riequilibrio territoriale in relazione all'insularità della regione;

4) a proporre una puntuale definizione delle competenze dello Stato e della regione Sardegna relativamente alla continuità territoriale, in relazione al trasferimento alla regione Sardegna delle funzioni in materia, disposto dall'articolo 1, comma 837, della legge 29 dicembre 2006, n. 296, con la contestuale individuazione delle risorse necessarie per l'esercizio di tali funzioni;

5) ad assumere le opportune iniziative per sollecitare gli enti competenti in materia di vigilanza sul trasporto aereo a comunicare tempestivamente alle compagnie aeree, le nuove e più basse tariffe di trasporto aereo per i cittadini residenti in Sardegna, applicabili a seguito delle risultanze emerse dall'istruttoria effettuata da ENAC in merito alla revisione delle tariffe prevista dal paragrafo 5.6. dell'Allegato del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto 2008, e a verificare che le compagnie aeree praticino tariffe scaglionate per i cittadini non residenti, al fine di rimuovere in tempi rapidi ogni ostacolo alla corretta attuazione della continuità territoriale da e per la Sardegna;

6) ad assumere le opportune iniziative per promuovere la revisione, anche in ragione dell'impegno assunto dal rappresentante del Governo nelle dichiarazioni rese presso la IX Commissione (trasporti, poste e telecomunicazioni) in data 29 ottobre 2009, delle condizioni di trasporto dei passeggeri che necessitano

della barella, in particolare per quanto riguarda la tariffa agevolata applicabile, verificando il corretto operato delle compagnie aeree ».

Il sottosegretario di Stato Mario MANTOVANI, dichiara di condividere in ampia misura gli impegni contenuti nell'ulteriore nuova formulazione del testo unificato, che sono il frutto di un ampio lavoro di confronto tra il Governo e presentatori delle risoluzioni in discussione.

In particolare, esprime il proprio assenso sugli impegni di cui al punto 1) e al punto 2), nel testo riformulato. Per quanto riguarda l'impegno di cui al punto 3) condivide il riferimento a tutti i cittadini per quanto riguarda l'estensione del regime di continuità territoriale e la soppressione del riferimento alle compatibilità finanziarie. Invita peraltro i presentatori a richiedere non che il Governo assuma le opportune iniziative volte a sostenere, nel confronto con gli organismi comunitari, l'esigenza di estendere il regime di continuità territoriale a tutti i cittadini, bensì che assuma le opportune iniziative volte a verificare con i competenti organi comunitari la possibilità di estendere tale regime a tutti i cittadini. Dichiara quindi il proprio assenso sugli impegni di cui ai punti 4) e 5). Riguardo infine agli impegni di cui al punto 6) dichiara il proprio assenso a condizione che si specifichi che ciò avvenga nei limiti delle competenze in materia delegate alla regione Sardegna e del mantenimento degli attuali costi ricadenti sul bilancio dello Stato.

Mauro PILI (PdL) ringrazia il rappresentante del Governo per aver accolto la propria proposta di riformulazione del testo. Per quanto concerne gli impegni di cui al punto 3), ribadisce peraltro al richiesta che il Governo sostenga o promuova l'estensione a tutti i cittadini del regime di continuità territoriale. Ritiene infatti che il Governo non debba limitarsi a verificare la possibilità di una tale estensione ma debba operare attivamente per raggiungere tale obiettivo.

Amalia SCHIRRU (PD) ringrazia il Governo per l'accoglimento della proposta di testo unificato come riformulata. Concorda con il collega Pili sull'esigenza che il Governo, nelle sedi comunitarie, abbia un atteggiamento propositivo, volto a sostenere l'estensione del regime di continuità territoriale a tutti i cittadini e non solo a verificare la possibilità di tale estensione. Chiede quindi al Governo di accogliere l'impegno di cui al punto 3) così come riformulato, anche al fine di dare un segnale forte rispetto ad un'area del Paese che si trova in una condizione di isolamento.

Settimo NIZZI (PdL) ritiene corretto che il Governo persegua un chiaro indirizzo politico, anche al fine di sostenere lo sviluppo di un'area disagiata del Paese, anche in ragione del fatto che non sono previsti costi aggiuntivi a carico dello Stato.

Il sottosegretario di Stato Mario MANTOVANI, dichiara di comprendere le ragioni esposte dai deputati intervenuti. Segnala tuttavia che la formulazione da lui proposta impegna il Governo ad assumere le opportune iniziative volte a verificare la possibilità di estendere il regime di continuità territoriale a tutti i cittadini, con un'espressione che chiaramente indica la volontà di muoversi in tale direzione, subordinatamente alla verifica della sussistenza delle necessarie condizioni. Ribadisce quindi l'invito ai presentatori a riformulare il testo tenendo conto delle limitate modifiche da lui richieste.

Mauro PILI (PdL) riformula ulteriormente il testo unificato delle due risoluzioni in discussione, accogliendo le richieste del rappresentante del Governo.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che il testo unificato delle risoluzioni Nizzi 7-00226 e Meta 7-00299 assume il numero 8-00064 (*vedi allegato 2*). Pone quindi in votazione il testo unificato delle due riso-

luzioni, come riformulato nella seduta odierna.

La Commissione approva il testo unificato delle due risoluzioni Nizzi 7-00226 e Meta 7-00299, che assume il numero 8-00064, come riformulato nella seduta odierna (*vedi allegato 2*).

Mario VALDUCCI, *presidente*, rileva con soddisfazione che il nuovo testo unificato

delle due risoluzioni in discussione è stato approvato unanimemente.

La seduta termina alle 15.40.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.40 alle 15.45.

ALLEGATO 1

**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 APPROVATO DALLA COMMISSIONE

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);

premessi 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, nonché di far sostare i veicoli, nei comuni in cui sia esercito il servizio di taxi, esclusivamente presso la rimessa;

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 imprese 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 penalizzarne la portata utile, agevoli in misura considerevole l'impiego di tali veicoli;

per quanto concerne il settore postale, si segnala l'opportunità di individuare adeguate risorse finanziarie per garantire l'applicazione per l'intero anno 2010 delle tariffe agevolate per le spedizioni postali di stampe da parte di enti, enti locali, associazioni e altre organizzazioni senza fini di lucro, nonché di prodotti editoriali; si rileva altresì che, anche a fini di sostegno della ripresa economica, in considerazione del frequente ricorso, in particolare da parte delle piccole e medie imprese, all'invio per posta di materiale a fini di promozione commerciale e di vendita, sarebbe opportuno estendere all'utilizzo del mezzo postale per le suddette finalità la nuova disciplina in materia di trattamento dei dati personali introdotta, esclusivamente con riferimento alle comunicazioni telefoniche, dall'articolo 20-*bis* del decreto-legge 25 settembre 2009 n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166;

in considerazione dei recenti gravi incidenti ferroviari emerge l'esigenza di assicurare l'immediato e diretto inquadramento nell'organico dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie del perso-

nale proveniente dal gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. già operante presso l'Agenzia stessa;

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 artificiosamente 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 dismissione di bandiera, mentre l'applicazione 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 specifica che avanza 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) l'articolo 5-bis è sostituito dal seguente:

« ART. 5-bis. — (*Accesso nei territori di altri comuni*). — 1. Per il servizio di noleggio con conducente i comuni possono prevedere la regolamentazione dell'accesso nel loro territorio o, specificamente, all'interno delle aree a traffico limitato dello stesso, da parte dei veicoli per i quali è stata rilasciata l'autorizzazione da altri comuni, sulla base di preventiva comunicazione, da parte del titolare dell'autorizzazione, contenente, con autocertificazione, l'osservanza e la titolarità dei requisiti di operatività della presente legge »;

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) al primo periodo le parole: « presso la rimessa » sono sostituite dalle seguenti: « presso le rispettive rimesse »;

2) è soppresso il secondo periodo »;

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*. Impieghi come carburante per veicoli e macchine industriali utilizzati in ambito portuale e non autorizzati a circolare sulla rete stradale: 30 per cento aliquota normale ».

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 omologazione 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 le seguenti osservazioni:

1) 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 stampe e prodotti editoriali di cui ai decreti ministeriali del 13 novembre 2002 e del 1° febbraio 2005;

2) valutino le Commissioni di merito l'opportunità, anche a fini di sostegno della ripresa economica, in considerazione del frequente ricorso, in particolare da parte delle piccole e medie imprese, al-

l'invio per posta di materiale a fini di promozione commerciale e di vendita, di estendere all'utilizzo del mezzo postale per le suddette finalità la nuova disciplina in materia di trattamento dei dati personali introdotta, esclusivamente con riferimento alle comunicazioni telefoniche, dall'articolo 20-*bis* del decreto-legge 25 settembre 2009 n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166;

3) valutino le Commissioni di merito l'opportunità, anche in considerazione dell'emergenza derivante dai recenti gravi incidenti ferroviari, di introdurre nel provvedimento in esame apposite disposizioni che assicurino l'immediato e diretto inquadramento nell'organico dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie del personale proveniente dal gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. già operante presso l'Agenzia stessa.

ALLEGATO 2

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****TESTO UNIFICATO APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione,

premessi che:

il regolamento CEE n. 2408/92, del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie, ha stabilito un'apposita disciplina in materia di oneri di servizio pubblico, definendo come onere di servizio pubblico « qualsiasi onere imposto a un vettore aereo di prendere tutte le misure necessarie, relativamente a qualsiasi rotta sulla quale sia stato abilitato a operare da parte di uno Stato membro, per garantire la prestazione di un servizio che soddisfi determinati criteri di continuità, regolarità, capacità e tariffazione, criteri cui il vettore stesso non si atterrebbe se tenesse conto unicamente del suo interesse commerciale »;

il medesimo regolamento ha previsto che uno Stato membro possa imporre oneri di servizio pubblico riguardo ai servizi aerei di linea effettuati verso un aeroporto 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 regionale nel suo territorio, qualora tale rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico della regione in cui si trova l'aeroporto stesso;

ai sensi della predetta normativa comunitaria, ai fini dell'imposizione degli oneri di servizio pubblico, gli Stati membri

devono tener conto di una serie di parametri e in particolare: del pubblico interesse; della possibilità, in particolare per le regioni insulari, di ricorrere ad altre forme di trasporto e dell'idoneità di queste ultime a soddisfare il concreto fabbisogno di trasporto; delle tariffe aeree e delle condizioni proposte agli utenti; dell'effetto combinato di tutti i vettori aerei che operano o intendono operare sulla rotta;

laddove altre forme di trasporto non possano garantire servizi adeguati e ininterrotti, gli Stati membri interessati possono prescrivere, nell'ambito degli oneri di servizio pubblico, che i vettori aerei che intendono operare sulla rotta garantiscano tale prestazione per un periodo da precisare, conformemente alle altre condizioni degli oneri di servizio pubblico;

il regolamento ha stabilito altresì che l'accesso ad una rotta, sulla quale nessun vettore aereo abbia istituito o si appresti a istituire servizi aerei di linea conformemente all'onere di servizio pubblico imposto, possa essere limitato dallo Stato membro ad un unico vettore aereo per un periodo non superiore a tre anni, al termine del quale si procederà ad un riesame della situazione;

l'articolo 4 del regolamento ha previsto quindi un meccanismo in due fasi: nella prima fase, (paragrafo 1, lettera a) lo Stato membro interessato impone oneri di servizio pubblico su una o più rotte ac-

cessibili a tutti i vettori comunitari, a condizione che essi rispettino i suddetti oneri. Se nessun vettore si presenta per gestire tale rotta onerata, lo Stato membro può passare ad una seconda fase (paragrafo 1, lettera *d*) che consiste nel limitare l'accesso della rotta ad un solo vettore, selezionato sulla base di una gara d'appalto comunitaria, per un periodo massimo di tre anni, rinnovabile. Il vettore designato può allora ricevere una compensazione;

il Parlamento europeo, nella risoluzione del 3 febbraio 2003, in materia di libro bianco sulla politica dei trasporti, recita «la necessità imperativa che la politica dei trasporti contribuisca alla coesione economica e sociale, tenendo conto della peculiare natura delle regioni periferiche insulari»;

il Comitato economico e sociale, nel documento «Regioni gravate da svantaggi strutturali», enuncia fra i principi in materia di continuità territoriale quello di «discriminazione positiva», in base al quale le misure destinate a taluni territori e volte a controbilanciare i vincoli strutturali permanenti non costituiscono vantaggi indebiti bensì elementi che contribuiscono a garantire un'autentica parità. L'articolo 154 del Trattato di Amsterdam, con la dichiarazione n. 30 ad esso allegata, recita: «la conferenza riconosce che le regioni insulari soffrono, a motivo della loro insularità, di svantaggio strutturale il cui perdurare ostacola il loro sviluppo economico e sociale»;

da ultimo il regolamento di rifusione n. 1008 del 2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità, ha ridefinito, all'articolo 16, la disciplina degli oneri di servizio pubblico prevedendo la facoltà per uno Stato membro di imporre tali oneri riguardo ai servizi aerei di linea effettuati tra un aeroporto comunitario e un aeroporto 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 e individuando i criteri in base ai quali deve essere valutata la necessità e l'adeguatezza dell'onere di servizio pubblico; in particolare il comma 10 ha previsto che il diritto di effettuare tali servizi sia concesso tramite gara pubblica, per rotte singole o, nei casi in cui ciò sia giustificato per motivi di efficienza operativa, per serie di rotte a qualsiasi vettore aereo comunitario abilitato a effettuarli;

l'articolo 17 del citato regolamento n. 1008/2008 disciplina la procedura della gara di appalto stabilendo, al paragrafo 3, i contenuti del bando di gara e del successivo contratto e, in particolare, prevedendo, alla lettera *e*), i parametri obiettivi e trasparenti sulla base di quali è calcolata la compensazione, ove prevista, per la prestazione dell'onere di servizio pubblico;

l'articolo 36 della legge n. 144 del 1999 ha recato la disciplina della continuità territoriale per la Regione Sardegna e le isole minori della Sicilia dotate di scali aeroportuali, prevedendo che il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, stabilisca gli oneri di servizio pubblico relativamente ai servizi aerei di linea effettuati tra gli scali aeroportuali della Sardegna e delle isole minori della Sicilia e i principali aeroporti nazionali;

come previsto dal citato articolo 36, la determinazione dei contenuti degli oneri di servizio pubblico deve avere luogo, senza oneri per il bilancio dello Stato, in conformità alle conclusioni di una conferenza di servizi tra le regioni interessate e le pubbliche amministrazioni competenti, indetta e presieduta dai Presidenti delle regioni interessate, che individua gli aeroporti nazionali interessati e deve altresì indicare: le tipologie e i livelli tariffari; i soggetti che usufruiscono di sconti particolari; il numero dei voli; gli orari dei voli; i tipi di aeromobili; la capacità di offerta;

il medesimo articolo stabilisce che, qualora nessun vettore istituisca servizi di

linea con assunzione di oneri di servizio pubblico, sia indetta dal Ministro dei trasporti e della navigazione, d'intesa con i Presidenti delle regioni Sardegna e Sicilia, una gara d'appalto europea per l'assegnazione delle rotte;

con decreto del Ministro dei trasporti 1° agosto 2000, successivamente modificato limitatamente all'importo delle tariffe, dal decreto del ministro dei trasporti 21 dicembre 2000, sono stati imposti oneri di servizio pubblico su sei rotte tra gli aeroporti della Sardegna e quelli di Roma e Milano;

con decreto del Ministro dei trasporti 8 novembre 2004 è stato previsto un nuovo regime relativo agli oneri di servizio pubblico sulle rotte aeree con la Sardegna, che ha individuato diciotto rotte e relativi oneri, precisando che esse costituivano un unico pacchetto che doveva essere accettato interamente ed integralmente dai vettori interessati senza compensazioni di qualsivoglia natura o provenienza;

a seguito della decisione del tribunale amministrativo regionale del Lazio del 17 marzo 2005, le autorità italiane hanno sospeso l'efficacia del suddetto decreto;

anche sulla base degli esiti della conferenza di servizi, nella quale era stata chiesta una sostanziale modifica del contenuto della precedente imposizione di oneri, il successivo decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti 15 novembre 2005 ha abrogato il decreto 8 novembre 2004, stabilendo di procedere ad una integrale riformulazione dell'intero contenuto del provvedimento;

il regime di continuità territoriale previsto dai decreti del ministro dei trasporti del 2000 è stato quindi, di fatto, prorogato ben oltre la data prestabilita, provocando tuttavia una sostanziale alterazione del principio iniziale, senza tenere conto del nuovo scenario del mercato aereo, né delle diverse esigenze della regione Sardegna in ordine alla stessa continuità territoriale;

da ultimo i decreti del Ministero dei trasporti 29 dicembre 2005 n. 35 e n. 36, pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana dell'11 gennaio 2006, hanno imposto oneri di servizio pubblico complessivamente su 16 collegamenti tra i tre scali aeroportuali della Sardegna e una serie di aeroporti nazionali, più ampia che in precedenza e comprensiva, oltre che degli aeroporti di Roma e Milano, anche degli aeroporti di Bologna, Torino, Firenze, Verona, Napoli e Palermo;

la precedente continuità territoriale aerea era quindi limitata ai Sardi, compresi gli emigrati residenti fuori Sardegna. Tuttavia la Commissione europea (CE) ha vincolato lo Stato italiano alla cancellazione di quel regime tariffario in quanto « contraria al Trattato europeo perché discriminatoria » (decisione della Commissione europea del 23 aprile 2007). La posizione della Commissione europea è definita con estrema chiarezza dalla decisione del 23 aprile 2007, n. 332, nella quale si precisa che gli oneri di servizio pubblico (OSP) possono essere utilizzati anche per la Sardegna a condizione che lo si faccia « nel rispetto dei principi di non discriminazione e di proporzionalità. Essi devono essere debitamente giustificati », in quanto « sono definiti come un'eccezione al principio del regolamento, ai sensi del quale, « lo (gli) Stato(i) membro(i) interessato(i) permette (permettono) ai vettori aerei comunitari di esercitare diritti di traffico su rotte all'interno della Comunità »;

la citata decisione della Commissione europea del 23 aprile 2007 reca pertanto penetranti rilievi in ordine alla nuova disciplina in materia di continuità territoriale; in particolare, la Commissione europea, nel riconoscere la necessità che i collegamenti aerei con la Sardegna siano sottoposti al regime degli oneri di servizio pubblico in ragione dell'insularità e dell'assenza di effettivi mezzi di trasporto alternativi, con la propria decisione ha tuttavia richiesto che l'applicazione dei citati decreti ministeriali n. 35 e 36 del 2005 abbia luogo alle seguenti condizioni:

a) i vettori aerei che intendono rispettare gli oneri di servizio pubblico operano la rotta interessata, a prescindere dal momento in cui essi hanno notificato la loro intenzione di iniziare a prestare i loro servizi, e dalla data in cui è stata trasmessa tale notifica;

b) i vettori aerei non sono vincolati ad una continuità di servizi, nel quadro degli oneri di servizio pubblico, superiore ad un anno;

c) le autorità italiane si impegnano a riesaminare la necessità di mantenere l'imposizione di oneri di servizio pubblico su una rotta, nonché il livello degli oneri imposti a ciascun vettore, quando un nuovo vettore inizia ad operare, o notifica la sua intenzione di operare su tale rotta e, in ogni caso, una volta l'anno;

d) le autorità italiane si impegnano a non impedire a vettori aerei di prestare servizi sulle rotte interessate al di là delle esigenze minime, per quanto riguarda le frequenze e le capacità previste dagli oneri di servizio pubblico;

e) i vettori aerei non hanno l'obbligo di offrire tariffe agevolate ai nati in Sardegna, anche se residenti fuori Sardegna;

f) le autorità italiane si impegnano a non subordinare il diritto di prestare servizi su una rotta tra due città all'obbligo di operare un'altra rotta tra due città;

il successivo decreto del Ministro dei trasporti 3 luglio 2007, n. 87-T ha modificato il precedente decreto 29 dicembre 2005 n. 35, sottoponendo al regime degli oneri di servizio pubblico i soli aeroporti di Roma Fiumicino e di Milano Linate;

il decreto del Ministro dei trasporti 1° agosto 2007, n. 117-T ha abrogato, a decorrere dal 26 ottobre 2008, il decreto 29 dicembre 2005, n. 35, che imponeva gli oneri di servizio pubblico tra i tre aeroporti sardi e gli aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Linate, in vista degli esiti di una nuova conferenza di servizi che determinasse, anche in relazione alle valutazioni espresse dalla Commissione eu-

ropea, il contenuto della nuova imposizione di oneri di servizio pubblico sulla regione Sardegna;

il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto 2008, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 199, del 23 agosto 2008, ha imposto, a decorrere dal 27 ottobre 2008, oneri di servizio pubblico tra i tre aeroporti sardi e gli aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Linate, tenendo conto delle valutazioni espresse in sede comunitaria e delle risultanze della conferenza di servizi riunitasi con il compito di modificare l'assetto della continuità territoriale della regione Sardegna, alla luce della decisione della Commissione europea del 23 aprile 2007, prevedendo che le tariffe onerate agevolate ammontino, rispettivamente, ad euro 49 per i collegamenti con l'aeroporto di Roma Fiumicino ovvero ad euro 59 per i collegamenti con l'aeroporto di Milano Linate, comprensive di IVA ed al netto delle tasse ed oneri aeroportuali;

il predetto decreto ministeriale ha previsto una procedura tesa a modificare le tariffe in caso di rilevanti scostamenti, rilevati trimestralmente, del costo del carburante e/o del rapporto di cambio euro/dollaro USA; in base ad un'istruttoria effettuata da ENAC, le cui risultanze sono state esaminate in data 30 settembre 2009 da ENAC, Regione Sardegna e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le tariffe per le categorie agevolate sono state rimodulate nel modo seguente: 41 euro per i collegamenti con l'aeroporto di Roma Fiumicino e 50 euro per i collegamenti con gli aeroporti di Milano Linate;

in base alla risposta resa in data 29 ottobre 2009 dal sottosegretario Reina alle interrogazioni a risposta in Commissione n. 5-01647, 5-01838 e 5-02000, svolte congiuntamente, non risulta ancora inviata dall'ENAC la comunicazione alle compagnie aeree in ordine al ribasso delle tariffe agevolate che le compagnie medesime sono tenute ad operare in conseguenza alla verifica operata;

da ultimo il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 marzo

2009, considerata la necessità di uniformarsi alla decisione della Commissione europea per quanto riguarda l'individuazione delle categorie di passeggeri a cui è riservata la tariffa agevolata, ha modificato il precedente decreto ministeriale n. 36 del 2005, relativo agli oneri di servizio pubblico tra i tre aeroporti della Regione Sardegna e altri aeroporti nazionali diversi da Roma Fiumicino e Milano Linate, precisando che tali tariffe sono applicabili a: residenti in Sardegna; disabili; giovani dai 2 ai 21 anni; anziani al di sopra dei 70 anni; studenti universitari fino al compimento del ventisettesimo anno di età (queste ultime tre categorie senza alcuna discriminazione legata al luogo di nascita, di residenza e nazionalità);

occorre rilevare che la mancata estensione della continuità territoriale a tutti i cittadini europei in transito dagli aeroporti italiani verso e dalla Sardegna costituisce una grave discriminazione ai danni della regione, a causa degli svantaggi permanenti derivanti dalla sua insularità, e viola il diritto alla mobilità verso territori disagiati;

lo svantaggio dell'insularità rende il costo dei trasporti, per e dalla Sardegna, sia per i cittadini che per le merci, sia marittimo che aereo, di gran lunga più caro rispetto a quello della penisola e del resto d'Europa. Ad essere penalizzati non sono solo i sardi, residenti ed emigrati, ma tutti i cittadini europei;

il riconoscimento del principio dell'insularità, da parte del Parlamento italiano, nella legge 5 maggio 2009, n. 42, in materia di federalismo fiscale, apre nuove prospettive per il riconoscimento delle misure di perequazione dello svantaggio;

necessario mantenere una continuità territoriale volta a garantire non solo la perequazione degli svantaggi dell'insularità e con essa migliori condizioni di sviluppo per la Sardegna, ma anche una migliore e più moderna « mobilità » per tutti i cittadini europei;

l'applicazione della tariffa agevolata ai soli residenti in Sardegna colpisce in particolar modo i cittadini europei emigrati dalla Sardegna che non possono mantenere i legami con la propria terra di origine a causa dei costi elevati che caratterizzano il trasporto da e verso la regione; è questo, tra l'altro, l'effetto della recente decisione di Alitalia di cancellare il regime tariffario che la continuità territoriale aerea metteva a disposizione degli emigrati sardi, cioè di quelle persone nate in Sardegna ma residenti fuori dall'isola;

ulteriori disagi e penalizzazioni derivano dal fatto che l'obbligo per cui, ai sensi della convenzione stipulata tra l'ENAC e le compagnie aeree, in ottemperanza a quanto previsto dal punto 4.3 del bando di gara, i posti a tariffa agevolata non sono sottoposti ad alcuna limitazione e alla tariffa medesima non si possono applicare restrizioni, né penali risulta largamente disatteso dalle compagnie aeree;

le compagnie aeree, infatti, arbitrariamente limitano i posti a tariffa agevolata ed emettono biglietti a tariffa intera a cittadini residenti in Sardegna, riservandosi la definizione di eventuali e arbitrari sconti, senza prevedere, per le tariffe non agevolate, gli scaglioni previsti dalla normativa al fine di conseguire un prezzo medio di vendita significativamente inferiore alla tariffa massima non agevolata; tale comportamento provoca un grave danno economico ai cittadini sardi che sono costretti, per palese violazione delle norme contrattuali, a sopportare costi non dovuti con un conseguente illegittimo arricchimento delle compagnie aeree;

come effetto di questa situazione, le tariffe per i cittadini non residenti risultano insostenibili e raggiungono cifre inaccettabili, tipiche di un regime monopolistico, e il comportamento delle compagnie aeree rende evidente come l'attuale modello di continuità territoriale sia diventato sempre di più un ostacolo alla libertà di movimento dei cittadini da e verso la Sardegna piuttosto che un fattore di riequilibrio;

occorre inoltre segnalare che appare grave e lesivo dei più elementari diritti di movimento e di libertà di circolazione, che ai cittadini sardi malati e obbligati a viaggiare in barella, sia applicata la tariffa agevolata per uno solo dei quattro biglietti che le compagnie obbligano ad acquistare in tale circostanza;

risulta inaccettabile che un cittadino sardo residente debba pagare quattro biglietti, di cui tre per non residenti, per potersi recare in un centro specializzato a curarsi; questo rappresenta un caso emblematico di un modello di continuità territoriale che deve essere radicalmente modificato senza ulteriori ritardi;

in generale, infine, un grave ostacolo all'attuazione della continuità territoriale con la Sardegna è rappresentato dal trasferimento alla regione delle relative funzioni, senza una revisione della normativa che disciplina la continuità territoriale e senza il trasferimento di apposite risorse;

l'articolo 1, comma 837 della legge 29 dicembre 2006, n. 296, ha previsto che le funzioni relative alla continuità territoriale vengono trasferite alla Regione Sardegna e il successivo comma 840 ha stabilito che per gli anni 2007, 2008 e 2009 gli oneri relativi alle funzioni trasferite ai sensi del comma 837 rimangano a carico dello Stato;

tale modifica, che ha assegnato alla regione autonoma Sardegna la competenza della continuità territoriale, non ha modificato le norme che regolano la continuità territoriale in base all'articolo 36 della legge n. 144 del 1999;

il trasferimento di competenze in ordine alla continuità territoriale desta preoccupazione in quanto non appaiono definite in termini puntuali le competenze conferite alla regione Sardegna, e comunque non sembra corretto che la regione Sardegna provveda, con risorse proprie, alla continuità territoriale, stante che il riequilibrio territoriale è un obiettivo riconosciuto dall'Unione europea, e cui lo Stato è chiamato far fronte con propri

stanziamenti e intervenendo in via diretta, come attualmente previsto dall'articolo 36 della legge n. 144 del 1999,

impegna il Governo:

1) ad avviare un immediato confronto per ridefinire, nell'ambito della conferenza di servizi che il Presidente della Regione Sardegna è stato delegato ad istituire e presiedere dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la disciplina della continuità territoriale, superando quella vigente, che risulta inadeguata sia sotto il profilo concettuale che sotto quello dei servizi e dei costi, per pervenire a un modello di continuità territoriale intesa come un fattore di riequilibrio di condizioni permanenti di svantaggio derivanti dall'insularità e di garanzia del diritto alla mobilità per i territori svantaggiati, tenendo conto anche di quanto previsto dalla legge 5 maggio 2009, n. 42, in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione;

2) in particolare, ad assumere le appropriate iniziative per definire e attuare una continuità territoriale che, tenga conto, oltre che degli effetti del processo di liberalizzazione del mercato del trasporto aereo, anche dei seguenti obiettivi:

a) favorire l'individuazione di un maggior numero di voli e di rotte aeree da e per la Sardegna che consenta, nel contesto dello sviluppo potenziale della domanda, di avere più operatori sulla stessa rotta;

b) favorire la possibilità di determinare, sulla base del principio di riequilibrio legato alle condizioni insulari della Sardegna, di una tariffa massima a cui si applichi il regime degli oneri di servizio pubblico, applicando, come parametro, le condizioni più favorevoli del costo ferroviario;

c) favorire la possibilità, per tutte le compagnie aeree di poter viaggiare sulle rotte di collegamento con gli aeroporti della Sardegna, proponendo, nell'ambito di una situazione di concorrenza, ribassi ri-

spetto alla tariffa massima prestabilita in relazione agli oneri di servizio pubblico;

3) ad assumere le appropriate iniziative volte a verificare, con i competenti organismi comunitari e nel rispetto della normativa dell'Unione europea e degli indirizzi stabiliti dalla Commissione europea, la possibilità di estendere il regime di continuità territoriale a tutti i cittadini, in ottemperanza al principio di non discriminazione riaffermato dalla decisione della Commissione n. 2007/332/CE, del 23 aprile 2007, e, nell'ambito delle competenze attribuite ai singoli soggetti istituzionali dalla normativa vigente, a prevedere che a tutti i cittadini residenti nel territorio nazionale ed europeo che intendano effettuare voli da e per la Sardegna sia applicata la tariffa sottoposta ad onere di servizio pubblico, in modo da garantire il rispetto del principio di riequilibrio territoriale in relazione all'insularità della regione;

4) a proporre una puntuale definizione delle competenze dello Stato e della regione Sardegna relativamente alla continuità territoriale, in relazione al trasferimento alla regione Sardegna delle funzioni in materia, disposto dall'articolo 1, comma 837, della legge 29 dicembre 2006, n. 296, con la contestuale individuazione delle risorse necessarie per l'esercizio di tali funzioni;

5) ad assumere le opportune iniziative per sollecitare gli enti competenti in

materia di vigilanza sul trasporto aereo a comunicare tempestivamente alle compagnie aeree, le nuove e più basse tariffe di trasporto aereo per i cittadini residenti in Sardegna, applicabili a seguito delle risultanze emerse dall'istruttoria effettuata da ENAC in merito alla revisione delle tariffe prevista dal paragrafo 5.6. dell'Allegato del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto 2008, e a verificare che le compagnie aeree praticino tariffe scaglionate per i cittadini non residenti, al fine di rimuovere in tempi rapidi ogni ostacolo alla corretta attuazione della continuità territoriale da e per la Sardegna;

6) ad assumere le opportune iniziative per promuovere, nei limiti delle competenze in materia delegate alla regione Sardegna e del mantenimento degli attuali costi ricadenti sul bilancio dello Stato, la revisione, anche in ragione dell'impegno assunto dal rappresentante del Governo nelle dichiarazioni rese presso la IX Commissione (trasporti, poste e telecomunicazioni) in data 29 ottobre 2009, delle condizioni di trasporto dei passeggeri che necessitano della barella, in particolare per quanto riguarda la tariffa agevolata.

(8-00064) « Nizzi, Pili, Meta, Schirru, Palomba, Murgia, Mereu, Vella, Calvisi, Pes, Marrocu, Melis, Fadda, Arturo Parisi, Velo, Lovelli, Ginefra, Cardinale ».