

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul sistema dei servizi di media audiovisivi e radiofonici.

Audizione di rappresentanti di *Google Italy* (*Svolgimento e rinvio*) 103

SEDE REFERENTE:

Modifiche all'articolo 23 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, e altre disposizioni per la promozione dell'uso condiviso di veicoli privati. C. 2436 Dell'Orco ed altri (*Esame e rinvio*) 104

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 108

INDAGINE CONOSCITIVA

Mercoledì 22 ottobre 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.

Indagine conoscitiva sul sistema dei servizi di media audiovisivi e radiofonici.

Audizione di rappresentanti di *Google Italy*.

(Svolgimento e rinvio).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Introduce quindi l'audizione.

Giorgia ABELTINO, *Responsabile Relazioni istituzionali e Affari regolamentari*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Michele Pompeo META, *presidente*, ringrazia la dottoressa Giorgia Abeltino per il suo intervento, che contiene numerosi elementi di informazione che giudica meritevoli di approfondimento. In relazione all'andamento dei lavori dell'Assemblea della giornata odierna e della necessità per la Commissione di avviare l'esame della proposta di legge all'ordine del giorno, propone di rinviare il seguito dell'audizione ad una successiva seduta.

La Commissione concorda.

La seduta termina alle 15.10.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 22 ottobre 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META, indi del vicepresidente Ivan CATALANO.

La seduta comincia alle 15.10.

Modifiche all'articolo 23 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, e altre disposizioni per la promozione dell'uso condiviso di veicoli privati. C. 2436 Dell'Orco ed altri.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Matteo MAURI (PD), *relatore*, ringrazia il Presidente per avergli conferito l'incarico di relatore su una proposta di legge a firma dei colleghi del Gruppo Movimento 5 Stelle, che intende declinare nel senso della piena collaborazione tra le forze politiche di maggioranza e di opposizione all'interno della Commissione su un tema che giudica di grande rilevanza. Sottolinea che l'attività della Commissione, attraverso le varie iniziative in esame, conferma la volontà di favorire quei meccanismi di trasporto di persone e merci che abbiano un forte valore dal punto di vista ambientale, e ricorda, al riguardo, l'esame delle proposte di legge in materia di trasporto ferroviario delle merci, di trasporto pubblico locale e l'avvio nella giornata odierna della proposta relativa al *car pooling*. Auspica, in relazione alla proposta in esame, un percorso rapido ma completo che lasci spazio agli approfondimenti necessari a integrarne e precisarne il contenuto.

Fa quindi presente che la Commissione è chiamata ad esaminare in sede referente la proposta di legge n. 2436 volta ad incentivare l'uso condiviso di veicoli privati, noto anche come *car pooling*. Ricorda preliminarmente che si tratta di materia già affrontata dalla IX Commissione. In particolare, il progetto di legge delega di riforma del codice della strada, approvato in prima lettura dalla Camera il 9 ottobre 2014 e ora all'esame del Senato (atto Senato 1638), reca, all'articolo 2, comma 1, lettera *d*), numero 12), un principio di delega volto ad introdurre nel codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, una definizione di *car pooling* che appare coerente con quella prevista, come vedremo, dal provvedimento. La definizione è infatti quella di « servizio di trasporto, non remunerato, basato sull'uso condiviso di veicoli privati tra due o più persone che debbano percorrere uno stesso itinerario, o parte di esso, messe in contatto tramite servizi definiti forniti da intermediari pubblici o privati, anche attraverso l'utilizzo di strumenti informatici ».

Rammenta che anche il disegno di legge C. 2093, collegato alla manovra 2014, recante disposizioni in materia ambientale, il cosiddetto « collegato ambientale », contiene, nel testo elaborato dalla Commissione di merito ed inviato alle Commissioni competenti in sede consultiva, all'articolo 2-*bis*, uno stanziamento di 35 milioni di euro per l'anno 2015 per il finanziamento di progetti degli enti locali con popolazione superiore ai 100.000 abitanti diretti a incentivare, tra le altre, iniziative di mobilità sostenibile, incluse iniziative di *car pooling*. In proposito, ricorda che anche la IX Commissione, nel parere reso nella seduta del 16 settembre 2014, ha inserito un'osservazione per richiedere di circoscrivere il *car pooling* all'uso condiviso di veicoli privati tra due o più persone che debbano percorrere uno stesso itinerario, o parte di esso, anche al fine della compartecipazione alle spese di trasporto. Osserva che, come si vede, la materia del *car pooling* è oggetto di crescente e giustificata attenzione, come

esempio di misura che può aiutare in concreto lo sviluppo della mobilità sostenibile. Fa presente al riguardo che lo segnala anche la Commissione europea che, nello studio del 2009 «La gestione della mobilità», ha definito il *car pooling* come un sistema che prevede la condivisione di un veicolo privato tra due o più persone che percorrono lo stesso tragitto o hanno la stessa destinazione; i sistemi di *car pooling* possono essere suddivisi in sistemi accessibili al pubblico, in cui persone condividono i propri spostamenti e in sistemi rivolti ai lavoratori, spesso promossi dai datori di lavoro che intendono incoraggiare il *car pooling* tra i dipendenti.

Sottolinea che, coerentemente con questa impostazione, la proposta di legge inserisce, all'articolo 1, il *car pooling* tra i sistemi di mobilità sostenibile ai sensi del decreto del Ministero dell'ambiente 27 marzo 1998, che ha individuato le misure per la riduzione delle emissioni inquinanti in attuazione del protocollo di Kyoto del 1997, rispetto al quale sottolinea che si tratta di un protocollo unilaterale che a suo giudizio sarebbe utile aggiornare. L'articolo 2 definisce il *car pooling*, come già si è indicato, quale «sistema di trasporto che prevede l'uso condiviso tra più persone di veicoli privati che percorrono lo stesso itinerario, in tutto o in parte. I soggetti interessati vengono messi in contatto tramite servizi dedicati, forniti da intermediari pubblici o privati, anche attraverso strumenti informatici». L'articolo 2 prevede anche che il *car pooling* non si configuri come attività d'impresa e che per il servizio non si preveda alcun corrispettivo. Inoltre si prevede genericamente una forma di incentivazione attraverso contribuzioni alle spese di trasporto sostenute (il riferimento sembra essere ai fruitori del *car pooling*), da valutare sulla base alle tabelle nazionali dei costi chilometrici di esercizio che vengono elaborate annualmente dall'ACI. Giudica opportuno che la Commissione valuti attentamente la questione della tariffazione del servizio, nel senso di non consentire alcuna remunerazione per il servizio di trasporto, che diventerebbe altrimenti una iniziativa im-

prenditoriale illegale, e di prevedere invece una forma di remunerazione per chi organizza l'incontro tra domanda e offerta, ovvero per quei soggetti che, attraverso un *software*, mettono in contatto tra loro le persone che intendano condividere lo stesso tragitto. In tal senso, a suo giudizio, ciò potrebbe costituire un'utile iniziativa anche dal punto di vista fiscale, facendo emergere le aziende che già attualmente operano in tal senso. Riguardo all'utilizzo delle tabelle ACI ai fini della determinazione della compensazione da corrispondere a chi mette a disposizione il proprio veicolo da parte di chi usufruisce del servizio, ritiene che queste costituiscano senz'altro un dato tecnico certi dal quale partire, ma ritiene indispensabile che tale utilizzo faccia verificare la condizione di non remunerazione del conducente a cui prima faceva riferimento.

Rileva che l'articolo 3 ha ad oggetto iniziative di informazione e di promozione del *car pooling*. In particolare, nel comma 1 si prevede l'obbligo per le amministrazioni e gli enti pubblici di riservare nei propri siti Internet e Intranet uno spazio dedicato alle informazioni sul *car pooling*, anche consentendo link ipertestuali ai servizi di intermediari pubblici o privati che abbiano servizi dedicati e che ne abbiano fatto richiesta all'amministrazione in questione. Si prevede espressamente che non vi siano oneri a carico degli intermediari per l'adempimento di quest'obbligo informativo, che resta pertanto a carico delle amministrazioni e degli enti pubblici. L'obbligo viene poi esteso alle imprese private che abbiano un numero di addetti superiore a 250 operanti in un unico stabilimento.

Il comma 2 prevede una sanzione amministrativa pecuniaria da 1.000 a 10.000 euro per le amministrazioni e gli enti pubblici, nonché per le imprese private che non adempiano all'obbligo di cui al comma 1. Con il comma 3 si prevede che tale sanzione venga disposta dalle direzioni territoriali del Ministero delle infrastrutture e trasporti e che gli introiti siano destinati al fondo previsto dal successivo articolo 4. A tale proposito, segnala che la

sanzione amministrativa pecuniaria è una misura che nell'ordinamento si adotta con riferimento agli illeciti amministrativi, cioè i comportamenti dei privati che violano obblighi imposti nei confronti della pubblica amministrazione e non i comportamenti delle pubbliche amministrazioni, come prevede invece il comma 2, nella parte in cui si riferisce alle amministrazioni ed agli enti pubblici.

Quanto all'apparato sanzionatorio previsto dalla proposta di legge giudica opportuno che non si definiscano sanzioni per il mancato adempimento delle disposizioni previste nella legge bensì ritiene più utile che si determini un sistema di incentivi da definirsi sulla base di esperienze simili, come ad esempio quella relativa all'introduzione della figura del *mobility manager*.

L'articolo 4 prevede la possibilità di finanziare le iniziative di promozione del *car pooling* attraverso l'utilizzo del fondo per la crescita sostenibile istituito dall'articolo 23 del decreto-legge n. 83 del 2012. In particolare, con il comma 1 si modifica la legge n. 46 del 1982, all'articolo 14, che ha istituito il Fondo speciale rotativo per l'innovazione tecnologica per le imprese. La modifica provvede ad inserire genericamente i programmi delle amministrazioni e degli enti pubblici tra gli interventi ammessi a fruire del Fondo. Ricorda che il Fondo in questione è stato appunto ridenominato nel 2012 come « Fondo per la crescita sostenibile » dal citato articolo 23 del decreto-legge n. 83 del 2012.

Con il comma 2 dell'articolo 4 si prevede quindi a modificare l'articolo 23, comma 2 del decreto-legge n. 83 del 2012 al fine di inserire, tra le possibili destinazioni del Fondo, anche la finalità della promozione di progetti di ricerca, sviluppo e innovazione nel settore del *car pooling*. Al riguardo, invita ad una riflessione sull'effettiva possibilità, per i suoi attuali meccanismi di funzionamento, di utilizzare un Fondo, come quello per la crescita sostenibile, istituito per il sostegno alle imprese, anche per il finanziamento di

progetti di amministrazioni pubbliche, come sarebbero quelli di promozione del *car pooling*.

Nel ritenere condivisibile l'esigenza di una regolamentazione del *car pooling*, invita i colleghi a considerare, una volta concluso l'esame preliminare sulle linee generali del provvedimento, la costituzione di un Comitato ristretto per l'esame della proposta di legge. I lavori del Comitato ristretto dovranno essere peraltro a suo avviso preceduti da un numero limitato di audizioni qualificate. A tale proposito segnala fin da ora ulteriori aspetti meritevoli di approfondimento, richiamati nello studio della Commissione europea già citato e non considerati nel provvedimento, quali, ad esempio, la definizione dei meccanismi assicurativi e dei relativi aspetti giuridici in caso di incidenti e la situazione fiscale dei rimborsi dei costi da parte delle imprese o delle amministrazioni pubbliche ai dipendenti che, per motivi di lavoro, utilizzino in comune un'automobile.

In conclusione ritiene che la proposta di legge in esame, insieme a quelle precedentemente citate volte all'incentivazione del trasporto ferroviario delle merci e alla regolazione del trasporto pubblico locale, diano risposte diverse alla medesima finalità di favorire una mobilità sostenibile, nel contesto generale di un miglioramento della qualità della vita e delle condizioni ambientali.

Michele DELL'ORCO (M5S) osserva che lo scopo della proposta di legge è quello di sviluppare il *car pooling* e contestualmente tutelare l'attività di servizio su piazza operato attraverso i taxi. Ritiene che la proposta di legge contenga numerose disposizioni rilevanti, in primo luogo la definizione della fattispecie del *car pooling*, citato in altre proposte di legge ma mai prima definito, l'obbligo per le amministrazioni e gli enti pubblici di riservare spazi sui propri siti *web* per le informazioni relative a tali attività e uno stanziamento dedicato al suo sviluppo. Giudica assai delicato l'aspetto della remunerazione del gestore del *software* o delle applicazioni telematiche che consen-

tono l'incontro tra domanda e offerta, dal momento che tali soggetti ricevono già un guadagno dall'apposizione di messaggi pubblicitari sui propri siti. Concorda con il relatore riguardo alla opportunità di prevedere un sistema di incentivi piuttosto che di sanzioni e di procedere a un ciclo di audizioni seppur limitato, che includa sia i conducenti di taxi sia i soggetti che abbiano già maturato un'esperienza in tale settore.

Sandro BIASOTTI (FI-PdL), nel riservarsi di approfondire la complessa questione trattata dalla proposta di legge, ritiene più opportuno che la Commissione si concentri su tematiche assai più rilevanti, quali ad esempio il trasporto pubblico locale. Nel ricordare il fallimento dell'esperienza di taxi collettivi, rileva che alcune delle disposizioni contenute nella proposta di legge sono a suo giudizio inopportune, come ad esempio quella che impone alle amministrazioni e agli enti pubblici di riservare uno spazio sul proprio sito *web* dedicato alle iniziative di *car pooling*, ritenendo più corretto che questa fosse una prescrizione da riferirsi alle grandi imprese piuttosto che a tali enti. Richiama, infine, la questione della responsabilità del conducente nel caso di incidente con lesione delle persone trasportate e concorda con lo svolgimento di un ciclo di audizioni che aiuti la Commissione a fare chiarezza su tale tematica e a definirne il grado di rilevanza.

Ivan CATALANO, *presidente*, ritiene la proposta in esame ridondante rispetto alla normativa vigente, dal momento che i decreti ministeriali che istituiscono la figura del *mobility manager* disciplinano gran parte delle attività in essa previste e ritiene quindi preferibile che la Commissione valuti l'opportunità di sostituire tali disposizioni con altre volte ad incentivare l'utilizzo della figura del *mobility manager*. Nel ritenere utile che venga definita la fattispecie del *car pooling*, giudica opportuno inserire tale definizione all'interno della normativa vigente sul trasporto non di linea delle persone ovvero all'interno

del codice della strada. Ricorda che sulla questione dei costi e delle spese sono state recentemente emesse delle pronunce giurisprudenziali, al cui contenuto ritiene utile fare riferimento. Sottolinea la necessità che il guidatore non venga remunerato, al fine di non ricadere nella disciplina del trasporto di passeggeri, e fa presente che il gestore del *software* che mette in comunicazione chi fa il servizio con chi ne usufruisce è qualificato come attività di impresa e in quanto tale disciplinato dal codice civile. Si dichiara anch'egli contrario all'introduzione di sanzioni che sarebbero connesse all'introduzione di nuovi obblighi a carico delle imprese e concorda con l'opportunità di definire, in luogo delle sanzioni, un sistema di incentivi.

Anna Maria CARLONI (PD) giudica la proposta di legge di grande interesse soprattutto per la regolazione del traffico in città come quella da cui proviene, nella quale si registra una fortissima criticità del trasporto pubblico, anche per il massiccio disinvestimento che si è verificato negli ultimi anni. Sottolinea l'importanza di promuovere un'iniziativa come quella in esame, anche avendo attenzione ad analoghe esperienze europee, al fine di disegnare un sistema di trasporto in sintonia con i bisogni dei centri urbani.

Paolo GANDOLFI (PD) sottolinea che la proposta di legge ha l'obiettivo di regolare una attività che già è esercitata in modo spontaneo. Osserva che la logica che muove la proposta di legge è, riportata alle persone, la medesima che intende evitare che i carichi delle merci viaggino a vuoto, in quanto costituiscono una inefficienza in termini di trasporto. Giudica necessario che non ci siano sovrapposizioni con altre attività professionali di trasporto di persone e in tal senso ritiene fondamentale che venga ribadita l'assenza di remunerazione per il conducente. Fa presente che, rivolgendosi a persone che effettuano trasporti sistematici e non casuali e che hanno in comune il punto di partenza e quello di destinazione o almeno uno dei

due, tale attività è particolarmente efficace all'interno delle grandi aziende e in tal senso sottolinea l'importanza della figura del *mobility manager* o in ogni caso di strumenti anche telematici volti a rendere efficiente lo spostamento di più persone. Ritiene opportuno, in ultimo, che la Commissione ponga attenzione a definire una regolazione leggera di tale attività, per non creare immotivati ostacoli ai soggetti che già oggi la praticano.

Settimo NIZZI (FI-PdL), nel fare presente che l'obiettivo primario della proposta di legge è a suo giudizio la riduzione dell'inquinamento piuttosto che l'efficienza nel trasporto, ritiene che sia preferibile che i fondi ad essa destinati siano impiegati nella riduzione dei mezzi inquinanti, soprattutto di quelli utilizzati per l'esercizio del trasporto pubblico locale, rispetto ai quali è stato registrato un elevato livello di vecchiaia del parco veicoli. Sottolinea i problemi che si verrebbero a creare riguardo alle modalità di assicurazione di veicoli che effettuino l'at-

tività di *car pooling*, dal momento che le compagnie assicurative considererebbero tale veicolo non un mezzo privato bensì un mezzo adibito al trasporto collettivo di persone. Concorda con il collega Biasotti sul fatto che la Commissione dovrebbe occuparsi di questioni a suo giudizio più rilevanti, anche tenuto conto che l'attività oggetto della proposta di legge già è praticata, al di fuori dei centri urbani, in modo assolutamente spontaneo, da persone che si accordano per condividere un tragitto.

Ivan CATALANO, *presidente*, in considerazione dell'imminente ripresa dei lavori dell'Assemblea, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.55.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.55 alle 16.