

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di stabilizzazione e di associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Repubblica di Serbia, dall'altra, con Allegati, Protocolli e Atto finale e Dichiarazioni, fatto a Lussemburgo il 29 aprile 2008. C. 3620 Governo (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	291
DL 78/2010: Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica. C. 3638 Governo, approvato dal Senato (Parere alla V Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	292
Disposizioni in favore dei territori di montagna. Testo unificato C. 41 Brugger e abb. (Parere alla V Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	297
ERRATA CORRIGE	300

SEDE CONSULTIVA

Martedì 20 luglio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Mario Mantovani.

La seduta comincia alle 14.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di stabilizzazione e di associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Repubblica di Serbia, dall'altra, con Allegati, Protocolli e Atto finale e Dichiarazioni, fatto a Lussemburgo il 29 aprile 2008.

C. 3620 Governo.

(Parere alla III Commissione).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Settimo NIZZI (PdL), *relatore*, avverte che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere alla Commissione esteri sul disegno di legge di ratifica dell'Accordo di stabilizzazione ed associazione tra la CE e la Serbia. Fa presente che l'Accordo in esame rappresenta lo strumento principale del Processo di stabilizzazione e di associazione (PSA), promosso dalla Commissione europea nel maggio 1999, che ha definito la nuova strategia comunitaria nei confronti della regione e rappresenta tuttora il quadro di riferimento delle relazioni dell'Unione con i Paesi dei Balcani occidentali. Il PSA è nel contempo un processo bilaterale e regionale, in quanto instaura saldi legami tra ciascun Paese e l'Unione europea ed al tempo stesso incoraggia fermamente la cooperazione regionale tra i Paesi dell'area, che costituisce peraltro parte integrante del percorso di avvicinamento all'Europa. L'obiettivo di fondo del PSA è quello di integrare i Paesi dei Balcani occidentali nel contesto politico ed econo-

mico europeo e porre le basi per la futura adesione all'Unione Europea.

Ricorda che l'Accordo con la Serbia è il quinto accordo di questo tipo concluso con l'Unione europea dopo quelli con l'ex Repubblica jugoslava di Macedonia, la Croazia, Albania, Montenegro, a cui ha fatto seguito il 18 giugno 2008 quello con la Bosnia-Erzegovina. Rileva che l'Accordo comprende un Preambolo, 139 articoli raggruppati in dieci titoli, 7 Allegati e 7 Protocolli.

Per i profili di interesse della IX Commissione, segnala il Protocollo n. 4, in materia di trasporti terrestri, che definisce le norme applicabili alle relazioni tra le Parti per garantire un transito stradale illimitato attraverso la Serbia e la Comunità nell'insieme, l'effettiva applicazione del principio di non discriminazione e la progressiva armonizzazione della normativa serba in materia con quella della Comunità.

Mette in rilievo inoltre l'articolo 61 dell'Accordo, che riguarda le altre modalità di trasporto: in materia di trasporti marittimi, le Parti si impegnano ad applicare effettivamente il principio dell'accesso illimitato al mercato e agli scambi su base commerciale, nel rispetto degli obblighi internazionali ed europei in materia di sicurezza e di ambiente, e confermano la loro adesione al principio della libera concorrenza; per quanto concerne i trasporti aerei, le condizioni di reciproco accesso al mercato sono disciplinate dall'ECAA (*European Common Aviation Area*), un accordo siglato nel 2006 cui aderiscono i Paesi membri dell'Unione europea, Albania, Bosnia, Croazia, Macedonia, Montenegro, Serbia, Kosovo, Norvegia e Islanda.

Sottolinea infine che la Serbia si impegna ad adeguare la propria legislazione in materia di trasporti aerei, marittimi, fluviali e terrestri a quella comunitaria, al fine di favorire la liberalizzazione e il reciproco accesso ai mercati delle Parti e facilitare la circolazione di persone e merci.

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

Il sottosegretario di Stato Mario MANTOVANI esprime l'assenso del Governo sulla proposta di parere favorevole del relatore.

Carlo MONAI (IdV) rileva che il proprio gruppo è da sempre favorevole all'integrazione dei Paesi della ex Jugoslavia. Osserva che la storia degli ultimi secoli ha visto la Serbia protagonista di conflitti e lacerazioni, spesso approdate a sanguinose e drammatiche guerre. Ritiene che dopo la caduta del muro di Berlino e lo smembramento della ex Jugoslavia sia fondamentale superare quella balcanizzazione che a suo avviso è stata la causa di tanti eventi drammatici occorsi negli ultimi decenni. Giudica gli accordi con la Serbia in materia di trasporti un elemento che può contribuire in misura significativa all'integrazione nell'Unione europea e un passo importante verso la pacificazione. Preannuncia quindi il voto favorevole del proprio gruppo sulla proposta di parere del relatore.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore.

DL 78/2010: Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica.

C. 3638 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla V Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che il termine per la presentazione di emendamenti presso la Commissione Bilancio è fissato per oggi alle ore 16.

Vincenzo GAROFALO (PdL), *relatore*, avverte che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere sul

decreto legge n. 78 del 2010, già approvato dal Senato con modificazioni, recante Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica.

Fa presente che si tratta di una manovra economico-finanziaria di ampia portata, destinata prevalentemente a stabilizzare i conti pubblici, anticipando l'attuazione degli indirizzi comuni assunti in tal senso in sede europea a seguito della crisi greca. Rileva in particolare che il decreto prevede misure di stabilizzazione finanziaria, con rilevanti riduzioni della spesa corrente, gravanti soprattutto nel settore della pubblica amministrazione e della previdenza; interventi di contrasto all'evasione fiscale e contributiva; misure di carattere fiscale; misure in tema di semplificazione amministrativa, sviluppo e infrastrutture.

Per quanto riguarda le materie di interesse della IX Commissione, osserva che il provvedimento contiene norme relative a tasse per l'imbarco sugli aerei, ai pedaggi e concessioni autostradali, alle tariffe aeroportuali, ai servizi automobilistici di competenza statale, alla proroga della applicazione della nuova disciplina dei servizi di trasporto non di linea.

Passando ad una breve illustrazione degli articoli di maggiore interesse per la Commissione, sottolinea che l'articolo 14, comma 14, prevede un'addizionale commissariale sui diritti di imbarco dei passeggeri sugli aeromobili in partenza dagli aeroporti della città di Roma (aeroporti di Fiumicino e di Ciampino) fino ad un massimo di 1 euro per passeggero. L'addizionale viene istituita dal Commissario preposto alla gestione commissariale, previa delibera della giunta comunale di Roma. Si tratta di una nuova misura, che si somma all'addizionale comunale sui diritti di imbarco di passeggeri sugli aeromobili istituita dall'articolo 2, comma 11, della legge finanziaria 2004, attualmente pari a 4,50 euro per ogni passeggero imbarcato.

L'articolo 15, ai commi 1-5, prevede alcune modifiche al sistema di pedaggiamento autostradale: con riferimento alle

autostrade e ai raccordi autostradali gestiti direttamente da ANAS, al fine di ridurre i trasferimenti statali, si introduce un obbligo di pagamento del pedaggio dal 1° luglio 2010.

Il comma 1 introduce il pagamento di pedaggi sulle autostrade e sui raccordi autostradali gestiti dall'ANAS ponendo quale criterio per la loro determinazione i costi di investimento, di manutenzione straordinaria e di gestione.

Ricorda che all'attuazione della disposizione ha già provveduto il DPCM 25 giugno 2010, che ha indicato i criteri e le modalità del pedaggiamento; l'elenco delle tratte da sottoporre a pedaggio; le stazioni di esazione del pedaggio (caselli autostradali) delle autostrade assentite in concessione che si interconnettono con le autostrade ed i raccordi autostradali in gestione diretta ANAS, ove verrà applicata la maggiorazione tariffaria transitoria dei pedaggi, ai sensi del comma 2. Evidenzia che la relazione tecnica prevede un sistema di esazione « di tipo *free flow* (a flusso libero) in luogo dei tradizionali caselli » e stima maggiori entrate quantificabili in circa 315 milioni di euro annui. Il comma 2 introduce una maggiorazione tariffaria provvisoria del pedaggio riscosso ai caselli delle autostrade in concessione che si interconnettono con la rete autostradale gestita da ANAS. La maggiorazione tariffaria è pari a un euro per i veicoli leggeri (classe A, veicoli a due assi con altezza al primo asse fino a m. 1,3 e classe B, veicoli a due assi con altezza al primo asse superiore a m. 1,3); a due euro per i veicoli pesanti (classe 3, veicoli a tre assi, classe 4, veicoli a quattro assi e classe 5, veicoli a cinque o più assi). Rileva che la relazione tecnica quantifica maggiori entrate per ANAS pari a 83 milioni di euro per il 2010 ed in circa 200 milioni di euro per l'intero 2011. La maggiorazione è applicata in via transitoria, fino al 31 dicembre 2011, poiché per tale data il sistema dovrebbe essere sostituito dal pedaggiamento delle tratte autostradali e dei raccordi autostradali gestiti da ANAS come stabilito dal comma 1. Il comma 3 reca la finalità delle misure volte alla riduzione dei trasferimenti statali ad

ANAS. Il comma 4 aumenta l'importo del canone annuo corrisposto ad ANAS SpA dai concessionari autostradali. Il comma 5 riduce, corrispondentemente alle maggiori entrate derivanti dal comma 3, i trasferimenti dello Stato ad ANAS a titolo di corrispettivo del contratto di programma-parte servizi.

L'articolo 47 reca modifiche alla normativa sull'approvazione delle concessioni autostradali. In particolare, il comma 1, lettera a) modifica l'articolo 8-duodecies, comma 2, del decreto-legge n. 59 del 2008 differendo dal 31 dicembre 2009 al 31 luglio 2010, il termine per l'approvazione *ex lege* degli schemi di convenzione con la società ANAS SpA già sottoscritti dalle società concessionarie autostradali. Ricorda che il citato articolo 8-duodecies ha disposto l'approvazione *ex lege* di tutti gli schemi di convenzione con la società ANAS SpA già sottoscritti dalle società concessionarie autostradali alla data di entrata in vigore del decreto stesso. Il termine è stato poi differito al 31 dicembre 2009, dall'articolo 2, comma 202, lettera a) della legge finanziaria per il 2010. La lettera b) dello stesso comma 1, modificando il comma 2-bis dell'articolo 8-duodecies citato, prevede che la società ANAS SpA entro 31 dicembre 2010 debba pubblicare il bando di gara per l'affidamento della concessione di costruzione e gestione dell'autostrada del Brennero. A tal fine il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, impartisce direttive ad ANAS SpA in ordine ai contenuti del bando di gara. Il bando deve prevedere un versamento annuo di 70 milioni di euro, a partire dalla data dell'affidamento e fino a concorrenza del valore di concessione, che viene versato all'entrata del bilancio dello Stato.

L'articolo 47, ai commi 3-bis e 3-ter, reca norme per il finanziamento delle infrastrutture aeroportuali. Viene a tal fine modificato l'articolo 17, comma 34-bis, del decreto-legge n. 78 del 2009 (convertito dalla legge n. 102 del 2009) il quale, al fine di incentivare l'adeguamento delle infrastrutture di sistemi aeroportuali

di rilevanza nazionale con traffico superiore a dieci milioni di passeggeri annui, autorizza l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) a stipulare contratti di programma in deroga alla normativa vigente in materia, introducendo sistemi di tariffazione pluriennale. Il comma 3-ter al fine di estendere l'ambito di applicazione della norma, modifica il criterio di individuazione degli aeroporti destinatari della disposizione; in luogo dei sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale con traffico superiore a dieci milioni di passeggeri annui, viene fatto riferimento ai sistemi aeroportuali nazionali, comunque con traffico superiore a otto milioni di passeggeri annui, o aventi strutture con sedi in regioni diverse.

Il comma 3-ter modifica l'articolo 2, comma 200, della legge n. 191 del 2009 (legge finanziaria 2010), che prevede un'anticipazione tariffaria dei diritti aeroportuali per l'imbarco di passeggeri in voli all'interno e all'esterno del territorio dell'Unione europea. Il comma in esame aggiunge un inciso, precisando che la norma si applica con riguardo anche ai sistemi aeroportuali unitariamente considerati.

L'articolo 51, comma 7, proroga al 31 dicembre 2010 il termine per l'emanazione del decreto ministeriale che dovrà dettare disposizioni attuative delle recenti modifiche alla normativa in materia di autoservizi pubblici non di linea (servizio di taxi e servizio di noleggio con conducente), dettata dall'articolo 29, comma 1-*quater*, del decreto-legge n. 207 del 2008. Ricorda che la nuova disciplina, con riguardo al servizio di noleggio con conducente, prevede un ampliamento degli obblighi a carico degli esercenti ed ha introdotto specifiche limitazioni. L'applicazione della nuova normativa è stata più volte prorogata, nelle more della ridefinizione della disciplina dettata dalla legge n. 21 del 1992, da effettuare nel rispetto delle competenze attribuite alle regioni e agli enti locali. L'ultima proroga, al 31 marzo 2010, è stata disposta dall'articolo 5, comma 3, del decreto-legge n. 194 del 2009. Successivamente, l'articolo 2, comma 3, del de-

creto-legge n. 40 del 2010 ha previsto che, ai fini della rideterminazione dei principi fondamentali di cui alla citata legge n. 21 del 1992, ed allo scopo di assicurare omogeneità di applicazione di tale disciplina in ambito nazionale, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, previa intesa con la Conferenza Unificata, vengano adottate disposizioni attuative, tese ad impedire pratiche di esercizio abusivo del servizio di taxi e del servizio di noleggio con conducente o non rispondenti ai principi ordinamentali che regolano la materia. Il decreto dovrà inoltre definire gli indirizzi generali per l'attività di programmazione e di pianificazione delle regioni, ai fini del rilascio, da parte dei comuni, dei titoli autorizzativi. Il decreto avrebbe dovuto essere emanato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto-legge n. 40 del 2010. Tale termine viene ora fissato al 31 dicembre 2010.

L'articolo 54-ter stabilisce che i servizi automobilistici di linea di competenza statale non possano essere soggetti ad obblighi di servizio. Fa presente che i servizi di trasporto ai quali si applica la norma in esame sono quelli di cui al decreto legislativo n. 285 del 2005, che reca *Riordino dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale*, intendendosi per tali i servizi di trasporto di persone effettuati su strada mediante autobus, ad offerta indifferenziata, che si svolgono in modo continuativo o periodico su un percorso che collega più di due regioni ed aventi itinerari, orari, frequenze e prezzi prestabiliti. Segnala che la disposizione in esame dispone che i servizi di trasporto sopra indicati non possano essere soggetti ad obblighi di servizio pubblico e godere conseguentemente di compensazioni o altri contributi pubblici.

Mario LOVELLI (PD) chiede un chiarimento al relatore in ordine alla disposizione di cui al comma 2 dell'articolo 14 del decreto-legge in esame, che già nel testo iniziale prevede l'abrogazione della disposizione, contenuta nella legge finan-

ziaria per il 2008, per la quale il finanziamento delle funzioni delle regioni in materia di trasporto pubblico locale sarebbe stato assicurato mediante una partecipazione all'accisa sul gasolio per autotrazione. Sottolinea inoltre che al medesimo comma si prevede la riduzione delle risorse statali spettanti alle regioni a statuto ordinario in misura pari a 4 miliardi per l'anno 2011 e 4,5 miliardi a decorrere dal 2012, e rileva che tale riduzione porterà certamente ad una compressione dei servizi forniti dalle regioni e dagli enti locali e, in particolare, a una forte riduzione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale. Ritieni queste la disposizione che la Commissione dovrebbe analizzare con maggiore attenzione e chiede quindi al relatore di tenerne conto nella redazione della proposta di parere.

Silvia VELO (PD) condivide quanto detto dal collega Lovelli, e ricorda che è stata recentemente approvata dall'Assemblea della Camera una mozione unitaria sul trasporto ferroviario con la quale il Governo si è impegnato a garantire il rilancio del settore e il miglioramento dei livelli di servizio di trasporto pubblico locale.

Carlo MONAI (IdV) si associa alle considerazioni espresse dai colleghi Velo e Lovelli. Fa presente che la Conferenza delle regioni ha evidenziato le importanti conseguenze negative che si produrranno in conseguenza all'approvazione della disposizione richiamata dal collega Lovelli e ritiene opportuno che la Commissione assuma al riguardo una posizione molto ferma.

Daniele TOTO (PdL) facendo presente che non si tratta di una competenza specifica della IX Commissione, osserva che, secondo quanto espressamente previsto dal decreto-legge, saranno le regioni a decidere come rimodulare le spese in conseguenza della riduzione delle risorse statali ad esse spettanti e, pertanto, a individuare i settori della propria attività da cui conseguire i necessari risparmi.

Carlo MONAI (IdV), intervenendo sui contenuti del provvedimento, dichiara di non condividere la politica attuata dal Governo di aumentare le tariffe aeroportuali e di introdurre altri pedaggi stradali e autostradali ai carico dei cittadini. Osserva che, stante l'esigenza di contenimento dei conti pubblici, cui risponde la manovra in esame, l'inasprimento di tariffe di aeroporti come Fiumicino, che registrano una qualità di servizi assai bassa, sembra avere un carattere vessatorio. Rileva che tale aumento dovrebbe essere collegato, quanto meno, all'obbligo di perseguire obiettivi di qualità, prevedendo al contempo un meccanismo di penalizzazione per il mancato conseguimento di tali obiettivi. In ordine alla disposizione che prevede la proroga del termine per l'emanazione del decreto ministeriale di attuazione delle modifiche alla normativa in materia di servizi di noleggio con conducente, fa presente che si tratta dell'ennesimo rinvio e che, contrariamente a quanto annunciato dal rappresentante del Governo, il provvedimento non è stato emanato nei tempi previsti. Osserva che il Governo interviene molto spesso con proroghe, deroghe e condoni e ritiene assolutamente non condivisibile e dannoso per il Paese tale modo di legiferare.

Mario LOVELLI (PD) in ordine alla disposizione di cui all'articolo 14, comma 2 del decreto-legge in discussione, ribadisce la richiesta al relatore di verificare quali effetti finanziari si produrranno sul trasporto pubblico locale. Non condivide quanto affermato dal collega Toto in ordine alla facoltà delle regioni di decidere come modulare il taglio delle risorse loro spettanti; osserva al riguardo che le spese rimodulabili costituiscono solo una piccola percentuale delle spese complessive delle regioni e che quindi la riduzione dei trasferimenti statali si tradurrà certamente in una diminuzione di servizi. Sottolinea che attraverso le disposizioni che prevedono il pedaggiamento su strade e autostrade di competenza dell'ANAS e l'addizionale sui diritti di imbarco, il Go-

verno mette le mani nelle tasche degli italiani, costringendoli a pagare già dal 1° luglio tasse inique e inaccettabili. Ritiene che debba essere chiaramente evidenziata dal Governo la finalità di tali imposizioni e invita il relatore a formulare una proposta di parere in cui sia evidenziata la portata negativa delle disposizioni di cui agli articoli 14 e 15. Concorda infine con il collega Monai riguardo alle osservazioni sulla proroga per l'attuazione delle nuove disposizioni sui servizi di noleggio con conducente, sulla quale a suo giudizio occorre mettere un punto fermo.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP) sottolinea che si tratta di una manovra economica non facile, stante la crisi congiunturale che caratterizza l'economia mondiale, di cui in generale condivide i contenuti. In ordine al taglio delle risorse statali alle regioni, osserva che in molte di esse si sono prodotti sprechi che hanno fatto lievitare la spesa pubblica e che ora occorre assolutamente eliminare. In particolare fa presente che, mentre nella regione Veneto il costo sanitario pro capite è pari a 1600 euro, nella regione Lazio tale costo è pari a 3200 euro. Osserva quindi che la riduzione dei trasferimenti statali alle regioni può costituire un'utile occasione per far sì che le regioni che spendono le proprie risorse in modo non adeguato effettuino una razionalizzazione della spesa. Quanto all'addizionale sui diritti d'imbarco, a suo giudizio osserva che le cause di tale esborso dipendono dalla cattiva gestione, che si è protratta per anni, del comune di Roma, per cui sarebbe opportuno che le conseguenze di tale cattiva gestione ricadessero soltanto sui cittadini di Roma, e auspica che il federalismo fiscale possa portare al principio di far pagare ai cittadini di un territorio le spese relative al territorio medesimo. Quanto all'introduzione dei pedaggi sulle autostrade, osserva che il pedaggio è finalizzato ad effettuare la manutenzione su strade e autostrade, difficilmente realizzabile attraverso i soli finanziamenti pubblici. Quanto alla disposizione che proroga il termine per l'emanazione del decreto

ministeriale di attuazione delle modifiche alla normativa in materia di servizi di noleggio con conducente ritiene che il Governo debba ormai arrivare a conclusione, rivedendo una normativa che, allo stato attuale, risulta estremamente penalizzante per coloro che prestano tali servizi. Ricorda infine che nella manovra è contenuta una disposizione che a suo giudizio consentirà allo Stato di rientrare di ingenti somme, ossia il defanziamento delle opere la cui realizzazione risulta bloccata. Esprime quindi la condivisione del proprio gruppo sui contenuti del decreto-legge in esame.

Mario VALDUCCI, *presidente*, auspica che sulla disciplina dei servizi di noleggio con conducente la Commissione possa avviare una propria attività legislativa sulla base di proposte di legge di iniziativa parlamentare.

Daniele TOTO (PdL) invita il relatore ad inserire nella proposta di parere un'osservazione volta a far sì che l'aumento del canone annuo dovuto dai concessionari autostradali all'ANAS non possa in nessun modo essere utilizzato da parte dei concessionari medesimi come giustificazione per non effettuare gli interventi di manutenzione cui sono tenuti.

Marco DESIDERATI (LNP) invita il relatore ad evidenziare, nella proposta di parere, la necessità che sia individuata in modo puntuale la destinazione a riduzione dei debiti accumulati dal comune di Roma dei proventi dell'addizionale sui diritti di imbarco. Non concorda con quanto detto dal collega Lovelli a proposito dei pedaggi autostradali, e ritiene che quella disposizione faccia sì che, al contrario di quanto da lui affermato, non si mettano le mani nelle tasche degli italiani, prevedendo un prelievo indistinto a carico indifferentemente di tutti, bensì si scelga la soluzione più corretta di imporre un pedaggio agli effettivi fruitori dell'infrastruttura. In ordine a servizi di noleggio con conducente, fa presente che i tavoli tecnici organizzati dal Ministero con gli operatori del settore

dovrebbero prevedere la presenza delle organizzazioni maggiormente rappresentative non solo a livello nazionale ma anche a livello regionale, per evitare che siano chiamati al tavolo i soli operatori dell'area romana.

Roberto Rolando NICCO (Misto-Min.ling.) chiede al relatore se il provvedimento potrà essere suscettibile di modifiche o se, al contrario, verrà posta la questione di fiducia, con l'effetto di privare interamente di significato il dibattito e l'esame del provvedimento.

Settimo NIZZI (PdL) ritiene gravemente iniqua la disposizione che prevede un'addizionale sui diritti di imbarco per i passeggeri degli aeroporti romani, volta al finanziamento del piano di rientro dell'indebitamento pregresso del comune di Roma. Ritiene che non debbano essere gli utenti del trasporto aereo a pagare la cattiva gestione degli amministratori pubblici. Giudica in ogni caso opportuno che venga posto un termine per l'applicazione di tale addizionale, indicando a tal fine un periodo massimo in cinque anni.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame alla seduta già prevista per domani.

Disposizioni in favore dei territori di montagna.

Testo unificato C. 41 Brugger e abb.

(Parere alla V Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Jonny CROSIO (LNP), *relatore*, avverte che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere alla V Commissione sul testo unificato delle proposte di legge C 41 e abbinate, in materia di territori di montagna. Sottolinea che si tratta di un intervento importante per la salvaguardia e la valorizzazione delle spe-

cificità culturali, economiche, sociali e ambientali dei comuni montani ed ha lo scopo di evitare lo spopolamento dei territori montani e di contenere la tendenza all'innalzamento dell'età media delle popolazioni residenti nei comuni montani.

Segnala che il provvedimento ridefinisce il quadro normativo vigente con riferimento ai criteri di individuazione alle comunità montane, prevedendo, in particolare, all'articolo 2 che possano essere riconosciuti come montani i comuni che abbiano almeno il 70 per cento della superficie al di sopra dei 400 metri, oppure abbiano almeno il 40 per cento di superficie al di sopra dei 400 metri, con almeno il 30 per cento del territorio che abbia una pendenza superiore al 20 per cento.

L'articolo 3 istituisce il Fondo nazionale integrativo per i comuni montani, con una dotazione pari a 6.750.000 euro per l'anno 2010 e a 6.000.000 di euro annui a decorrere dal 2011, da destinare al finanziamento dei progetti di sviluppo socio-economico; reca norme per i rifugi di montagna, definite quali strutture ricettive custodite; prevede progetti finalizzati ad avvicinare i giovani alle professioni di guida alpina e di maestro di sci, ed a promuovere la sicurezza, la tutela ambientale e la valorizzazione delle zone montane.

Segnala infine l'articolo 6, il quale apporta alcune modifiche alla legge n. 74 del 2001, recante disposizioni per favorire l'attività svolta dal Corpo nazionale soccorso alpino e speleologico (CNSAS). In particolare, viene precisato che tale Corpo opera prevalentemente avvalendosi dell'attività prestata in forma volontaria, libera e gratuita dai propri associati per il perseguimento dei fini istituzionali.

L'articolo 6, al comma 2, dispone inoltre che il Club Alpino Italiano può prevedere progetti per la valorizzazione della rete sentieristica e dei rifugi presenti sul territorio nazionale.

Propone in conclusione che la Commissione esprima parere favorevole sul testo unificato in esame.

Roberto Rolando NICCO (Misto-Min.ling.), in qualità di rappresentante di un territorio di montagna, ritiene necessario che nell'ambito di un provvedimento sui territori di montagna venga affrontata prioritariamente la questione più rilevante che riguarda quei territori, ossia lo spopolamento. Rileva che si tratta di territori molto ampi e con una densità abitativa assai bassa, con un conseguente costo di servizi, tra i quali quelli relativi al trasporto pubblico locale, molto alto. Fa presente infatti che collegare in modo efficiente territori orograficamente penalizzati e distanti tra di loro ha un costo assai elevato. Osserva che nel provvedimento all'esame della Commissione non vi sono norme volte a finanziare tali servizi, e sottolinea che, rispetto al testo presentato nella legislatura precedente, un testo organico e assai articolato, il testo unificato in esame, pur raccogliendo proposte di legge interessanti, tra cui quella presentata dal Consiglio regionale della Valle d'Aosta, reca norme di principio di carattere generale, ma non prevede adeguati stanziamenti per assicurarne l'attuazione. Osserva che alcune disposizioni riproducono la situazione già esistente, come ad esempio la disposizione di cui all'articolo 10, che prevede che le guide alpine e i maestri di sci provvedano alla promozione della sicurezza e della prevenzione in montagna, facciano attività di avvicinamento ai giovani della professione di guida alpina e di maestro di sci e promuovano iniziative volte alla valorizzazione delle risorse montane. Osserva che stanziamenti così esigui rischiano di far spendere ingenti risorse ai comuni per progetti finalizzati ad accedere agli incentivi, senza che poi tali progetti possano essere effettivamente realizzati.

Jonny CROSIO (LNP), *relatore*, segnala che la Lombardia ha emanato una norma specifica sulla rete delle strade di montagna regionali. Sottolinea che la finalità del provvedimento è quella di creare un rapporto più immediato tra chi effettua la programmazione e chi effettivamente agisce sul territorio. Osserva che a suo

giudizio il corpo nazionale alpino dovrebbe effettuare un monitoraggio sui territori al fine di prevenire i fenomeni di dissesto idrogeologico, anche se riconosce che le risorse stanziare per tali finalità non sembrano adeguate. Osserva peraltro che si tratta di questioni che vanno al di là degli ambiti di competenza della Commissione. Anche per questa ragione, propone in conclusione di esprimere, per i profili di competenza della IX Commissione, parere favorevole sul provvedimento in esame.

Carlo MONAI (IdV) osserva che nel provvedimento si affida al Club Alpino Italiano, che nei mesi passati era stato all'attenzione del Ministro Calderoli al fine di valutarne la soppressione, la realizzazione di progetti per la valorizzazione della rete sentieristica e dei rifugi. Osserva che pur costituendo un apprezzabile segnale, tale attribuzione evidenzia la confusione con cui il Governo tratta la materia in esame. Ritiene il provvedimento migliorabile per quanto riguarda la programmazione di progetti di sviluppo socio-economico, dato che negli ultimi anni i comuni montani sono stati progressivamente depauperati delle strutture tecniche preposte alla programmazione, con il conseguente rischio che il provvedimento destini risorse per progetti poco articolati e assai segmentati. Chiede inoltre al relatore se al Fondo nazionale integrativo per i comuni montani possono accedere anche i comuni appartenenti alle regioni a statuto speciale. Quanto alle comunità montane, ritiene opportuno che venga adottata una legge quadro che dia indicazioni precise per l'emanazione delle legislazione regionale, che altrimenti potrebbe risultare assai differenziata. Preannuncia in conclusione il voto di astensione del proprio gruppo sulla proposta di parere favorevole del relatore.

Marco DESIDERATI (LNP) in risposta a quanto detto dal collega Monai in ordine al Club Alpino Italiano, fa presente che un gran numero di enti è stato oggetto di controllo da parte del Ministro Calderoli e

che sono stati preservati soltanto quelli che hanno dimostrato di avere requisiti di efficienza e di utilità dell'attività svolta. Fa presente che l'estensione della definizione dei comuni montani a quelli al di sopra dei 400 metri amplia in modo rilevante la platea dei comuni, e ha la finalità di ricomprendere tutti i comuni che hanno caratteristiche penalizzanti dal punto di vista territoriale. Ciò peraltro inevitabilmente comporta un indebolimento dell'efficacia degli interventi previsti.

Mario LOVELLI (PD) osserva che si tratta di un testo unificato di più proposte di legge, alcune delle quali riprendono contenuti di proposte presentate già nella scorsa legislatura, che hanno l'intento lodevole di prendere in considerazione i problemi dei territori montani, cercando di individuare criteri equi sulla base dei quali definire il concetto di « comune montano » e prevedere fondi per finanziare progetti di sviluppo. Fa presente che il Governo in più occasioni si è occupato di questioni relative ai comuni, da ultimo attraverso il decreto-legge n. 78 del 2010 e il codice delle autonomie locali, approvato recentemente dall'Assemblea, ma in nessuno di questi provvedimenti è stato definito un quadro normativo organico e puntuale sui territori di montagna. Rileva che il provvedimento in esame ha finalità assai limitate e uno stanziamento assolutamente inadeguato e che si inserisce in un quadro normativo che prevede, nell'ambito della manovra finanziaria di cui al decreto-legge n. 78, l'obbligatorietà di costituire consorzi per i comuni al di sotto dei 5000 abitanti, mentre contestualmente il Governo non è stato capace di valorizzare le comunità montane e, anzi, in più occasioni, le ha penalizzate, attraverso la riduzione dei finanziamenti e la soppressione dei compensi per gli amministratori. Nell'auspicare che i contenuti del provvedimento in esame possano essere rafforzati sia nel prosieguo dell'esame presso la V Commissione, sia nella discussione in Assemblea, giudica, quanto ai profili di competenza della IX Commissione, condi-

visibile la proposta di parere favorevole del relatore.

Antonio MEREU (UdC) esprime anch'egli perplessità sul provvedimento in esame, che non reca a suo avviso norme di sviluppo per i territori montani. Riterrebbe opportuno che gli interventi fossero mirati a favore di quei territori che realmente risultano penalizzati dalla loro condizione montana e che non fossero invece elargiti a pioggia, come prevede il provvedimento che, intervenendo sui criteri di classificazione dei comuni montani, ha esteso in modo assai rilevante la platea dei comuni beneficiari.

Il sottosegretario di Stato Mario MANTOVANI esprime l'assenso del Governo sulla proposta di parere favorevole del relatore.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

La seduta termina alle 15.05.

ERRATA CORRIGE

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* di martedì 13 luglio 2010, pagina 192, seconda colonna, trentanovesima riga, sostituire la parola « Montagnoli » con la seguente: « Pini »; pagina 193, prima colonna, decima riga, sostituire la parola « Montagnoli » con la seguente: « Pini »; pagina 193, prima colonna, ventunesima riga, dopo le parole: « MONTAGNOLI (LNP) », aggiungere le seguenti: « , in qualità di cofirmatario, »; pagina 193, prima colonna, trentottesima riga, sostituire la parola « Montagnoli » con la seguente: « Pini »; pagina 212, prima colonna, quarta riga, sostituire le parole « Montagnoli, Pini » con le seguenti: « Pini, Montagnoli »; pagina 212, seconda colonna, settima riga, sostituire le parole « Montagnoli, Pini » con le seguenti: « Pini, Montagnoli ».

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* di mercoledì 14 luglio 2010, pagina 186, seconda colonna, quarantunesima riga, sostituire la parola « Montagnoli » con la seguente: « Pini »; pagina 187, prima colonna, nona riga, dopo la parola « e » inserire la seguente: « Pini »; pagina 191, seconda colonna, quarta riga, sostituire la parola « Montagnoli » con la seguente: « Pini »; pagina 191, seconda colonna, nona riga, sostituire la parola « Montagnoli » con la seguente: « Pini »; pagina 191, seconda colonna, tredicesima riga, sostituire la parola « Montagnoli » con la seguente: « Pini »; pagina 191, seconda colonna, diciassettesima riga, sostituire la parola « Montagnoli » con la seguente: « Pini »; pagina 207, seconda colonna, diciannovesima riga, sostituire le parole « Montagnoli, Pini » con le seguenti: « Pini, Montagnoli »; pagina 207, seconda colonna, quarantatreesima riga, sostituire le parole « Montagnoli, Pini » con le seguenti: « Pini, Montagnoli »; pagina 226, seconda colonna, dopo la terza riga, inserire le seguenti: « *all'articolo 25, comma 1, lettera d)*, capoverso 12-quater, secondo periodo, sostituire le parole: i predetti proventi con le seguenti: i proventi di cui al primo periodo »;

pagina 226, seconda colonna, alla dodicesima riga, sostituire le parole da: « *all'articolo 34* » fino a: « neopatentati », con le seguenti: « *all'articolo 34, apportare le seguenti modificazioni:*

a) alla rubrica, dopo le parole: a ventuno anni, inserire le seguenti: per i neopatentati;

b) al comma 1, lettera d), capoverso 9-bis, sopprimere le parole: della misura di sicurezza;

c) al comma 3, lettera h), capoverso 8-bis, sopprimere le parole: misura di sicurezza della »;

pagina 226, seconda colonna, dopo la quattordicesima riga, inserire le seguenti: « *all'articolo 42, comma 2, lettera c)*, sostituire le parole: per il totale delle spese con le seguenti: per le spese.