

## XIV COMMISSIONE PERMANENTE

### (Politiche dell'Unione europea)

#### S O M M A R I O

##### ATTI DEL GOVERNO:

Variazione nella composizione della Commissione .....	208
Schema di decreto legislativo recante disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus. Atto n. 83 ( <i>Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del Regolamento, e rinvio</i> ). .....	208

##### ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Proposta di decisione del Consiglio relativa all'accettazione della modifica del protocollo del 1999 della convenzione sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a grande distanza, del 1979, per la riduzione dell'acidificazione, dell'eutrofizzazione e dell'ozono troposferico. COM(2013)917 final.	
Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Un programma «Aria pulita» per l'Europa. COM(2013)918 final.	
Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla limitazione delle emissioni nell'atmosfera di taluni inquinanti originati da impianti di combustione medi. COM(2013)919 final.	
Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici e che modifica la direttiva 2003/35/CE. COM(2013)920 final (Parere alla VIII Commissione) ( <i>Esame congiunto e rinvio</i> ) .....	212

##### SEDE CONSULTIVA:

DL 16/2014: Disposizioni urgenti in materia di finanza locale, nonché misure volte a garantire la funzionalità dei servizi svolti nelle istituzioni scolastiche. C. 2162 Governo (Parere alle Commissioni V e VI) ( <i>Esame e rinvio</i> ) .....	219
ERRATA CORRIGE .....	222

##### ATTI DEL GOVERNO

Martedì 18 marzo 2014. — Presidenza del presidente Michele BORDO.

**La seduta comincia alle 14.10.**

##### Variazione nella composizione della Commissione.

Michele BORDO, *presidente*, comunica che sono entrati a far parte della Com-

missione i deputati Floriana Casellato, Khalid Chaouki, Francantonio Genovese, Giampiero Giulietti, Dario Nardella, Pina Picierno e Chiara Scuvera mentre hanno cessato di farne parte i deputati Pier Paolo Baretta, Gianpiero Bocci, Filippo Crimi, Carlo Dell'Aringa, Stefano Fassina, Sandro Gozi e Giovanni Legnini.

**Schema di decreto legislativo recante disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del**

**regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus.**

**Atto n. 83.**

*(Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del Regolamento, e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto legislativo all'ordine del giorno.

Paolo TANCREDI (NCD), *relatore*, ricorda che lo schema di decreto legislativo sottoposto al parere della XIV Commissione, limitatamente ai profili di compatibilità comunitaria, delinea il regime sanzionatorio per le violazioni del Regolamento (UE) n. 181/2011, relativo ai diritti ed agli obblighi dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus, applicabile dal 1° marzo 2013.

L'articolo 31 del Regolamento UE prevede che gli Stati membri stabiliscano il regime sanzionatorio applicabile alle violazioni del regolamento e adottino tutte le misure necessarie per garantirne l'effettiva applicazione. L'obiettivo è quello di garantire livelli di protezione e di assistenza equivalenti in tutti gli Stati membri nel trasporto di passeggeri effettuato per mezzo di autobus, settore costituito essenzialmente da piccole e medie imprese.

Il provvedimento è emanato sulla base della delega contenuta nella legge n. 96 del 2013 (legge di delegazione europea 2013), che prevede la possibilità di adottare, nel termine di due anni dall'entrata in vigore della legge (quindi entro il 4 settembre 2015), disposizioni recanti sanzioni penali o amministrative per le violazioni degli obblighi contenuti in regolamenti dell'Unione europea, pubblicati alla data di entrata in vigore della stessa legge di delegazione europea (4 settembre 2013), per i quali non sono già previste sanzioni penali o amministrative.

Segnala che la Commissione europea ha inviato il 23 gennaio 2014 una lettera di messa in mora all'Italia, ai sensi dell'articolo 258 del TFUE, per il mancato

rispetto degli obblighi di notifica alla Commissione delle misure nazionali di attuazione previste dal Regolamento UE n. 181/2011 (procedura di infrazione n. 2013/2260). Il termine per la trasmissione della risposta da parte delle autorità italiane è fissato in due mesi e scadrà il 28 marzo 2014. Il 22 marzo 2013 la Commissione ha avviato il caso EU PILOT n. 4842/13/MOVE, invitando le autorità italiane ad esprimersi circa l'applicazione del regolamento (UE) n. 181/2011. L'11 settembre 2013 le autorità italiane hanno informato la Commissione che era in corso di elaborazione un progetto di decreto legislativo e che, fino alla designazione dell'Autorità dei Trasporti quale organismo nazionale responsabile dell'applicazione del regolamento, sarebbe stata la Direzione Generale per il trasporto stradale e l'intermodalità del Ministero dei Trasporti ad esercitare tale funzione. Il 13 gennaio 2014 le autorità italiane hanno inviato alla Commissione uno schema di decreto legislativo i cui tempi di approvazione non erano peraltro chiaramente individuati. In ogni caso, la Commissione ritiene che l'Italia già sia venuta meno agli obblighi imposti dagli articoli 12, 28 e 31 del regolamento (UE) n. 181/2011 per varie ragioni. In primo luogo, essa ha avuto due anni di tempo per adottare le misure nazionali necessarie per l'applicazione del regolamento e qualsiasi ritardo configura di per sé una violazione. Inoltre, i diritti che il Regolamento UE n. 181/2011 mira a garantire non sono stati efficacemente tutelati perché, sebbene i passeggeri possano presentare reclami alla Direzione Generale per il trasporto stradale e l'intermodalità del Ministero dei Trasporti, non sono state fissate norme procedurali per il trattamento di tali reclami, né è stato previsto nella legislazione italiana un regime sanzionatorio applicabile alle violazioni del regolamento. Infine, i diritti garantiti dal regolamento sono compromessi dall'assenza di stazioni di autobus designate.

Prima di illustrare il contenuto dello schema di decreto in esame, ricorda che

l'azione dell'Unione nel settore del trasporto con autobus, come esplicitato nei criteri generali del Regolamento UE n. 181/2011, mira a garantire un livello elevato di protezione dei passeggeri, comparabile a quello offerto da altri modi di trasporto, qualunque sia la loro destinazione. Fra i diritti dei passeggeri di autobus dovrebbe rientrare quello di ricevere informazioni in merito al servizio prima e durante il viaggio. Si dovrebbe ridurre in particolare il disagio subito dai viaggiatori a causa della cancellazione del loro viaggio o di un ritardo significativo. A tale scopo i passeggeri in partenza dalle stazioni dovrebbero ricevere assistenza e informazioni adeguate in un modo accessibile a tutti i passeggeri. I passeggeri dovrebbero altresì avere la possibilità di annullare il viaggio e ottenere il rimborso del biglietto o il proseguimento o il reinstradamento a condizioni soddisfacenti. I servizi di trasporto di passeggeri effettuati con autobus dovrebbero essere a beneficio di tutti i cittadini. Di conseguenza, le persone con disabilità o a mobilità ridotta dovuta a disabilità, all'età o ad altri fattori dovrebbero usufruire di tali servizi a condizioni che siano comparabili a quelle godute dagli altri cittadini. Occorre quindi stabilire norme in materia di non discriminazione e assistenza durante il viaggio.

Il Regolamento si applica ai passeggeri che viaggiano con servizi regolari (con una frequenza determinata, su un itinerario determinato, con imbarco o sbarco dei passeggeri presso fermate prestabilite) con partenza o arrivo in uno Stato membro e con una distanza del servizio pari o superiore a 250 km, nonché ai passeggeri che viaggiano con servizi occasionali (relativi a gruppi di passeggeri costituiti su iniziativa del cliente o del vettore stesso), ma con l'esclusione di alcune norme tra cui quelle relative ai passeggeri con mobilità ridotta.

Qualora la distanza prevista del servizio sia inferiore a 250 km, il regolamento prevede che si applichino solo le seguenti disposizioni: divieto di discrimi-

nazione in base alla cittadinanza nelle condizioni contrattuali e nelle tariffe; diritto al trasporto per le persone a mobilità ridotta e senza oneri aggiuntivi; possibilità di rifiutare il trasporto ad una persona a mobilità ridotta solo per motivi tassativamente individuati dal regolamento; obbligo di formazione per il personale conducente e non che opera a contatto con il pubblico sulla disabilità e l'assistenza, con possibile deroga per soli 5 anni; risarcimento per danneggiamenti di sedie a rotelle e attrezzature per la mobilità; diritto all'informazione sul viaggio e sui diritti dei passeggeri, reclami e trasmissione dei reclami.

Passando alla descrizione delle disposizioni contenute nello schema di decreto legislativo, ricorda che gli articoli da 1 a 4 contengono le disposizioni generali, riguardanti l'ambito di applicazione e le definizioni, in linea con quanto previsto dal Regolamento, nonché l'individuazione dell'organismo nazionale di controllo e il procedimento generale per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni.

L'organismo nazionale responsabile dell'applicazione del Regolamento è l'Autorità dei Trasporti, che adotta i provvedimenti necessari per garantire il rispetto del regolamento. Le funzioni assegnate all'Autorità sono di vigilanza e di accertamento delle violazioni al fine di irrogare le sanzioni previste, nonché di valutazione dei reclami relativi ai servizi regolari, anche relativi ai servizi di competenza regionale e locale. A tali fini l'Autorità ha il potere di acquisire informazioni e documentazione dai vettori, dai gestori delle stazioni e da qualsiasi soggetto interessato e può anche effettuare verifiche e ispezioni presso i vettori e gli enti di gestione delle stazioni. È inoltre prevista la presentazione di una relazione annuale al Parlamento, entro il 30 giugno, sull'applicazione del Regolamento e sulla relativa attività dell'Autorità. Si prevede infine che siano destinati all'Autorità dei Trasporti i proventi delle sanzioni previste dal decreto. Nella Re-

lazione governativa la norma viene giustificata in ragione dell'Autonomia finanziaria di cui gode l'Autorità.

Per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni, lo schema rinvia ai principi generali in materia di sanzioni amministrative, contenuti nella legge n. 689 del 1981.

Nel Capo II (articoli da 5 a 17) dello schema vengono individuate le sanzioni amministrative pecuniarie, sia in materia di contratto di trasporto che per la violazione dei diritti del passeggero in caso di cancellazione o ritardo.

Sono previste sanzioni pecuniarie nelle seguenti fattispecie:

condizioni contrattuali discriminatorie in base alla cittadinanza dell'acquirente finale o al luogo di stabilimento del vettore o del venditore di biglietti nell'Unione;

manca di assistenza per le esigenze pratiche ed immediate dei passeggeri in caso di incidente;

violazione del diritto al trasporto consistente nel rifiuto di accettare una prenotazione, di emettere un biglietto o di far salire a bordo una persona a mobilità ridotta, salvo il caso delle eccezioni previste dall'articolo 10 par. 1 del Regolamento;

offerta di biglietti e prenotazioni con oneri aggiuntivi a persone con mobilità ridotta;

manca di previsione da parte del vettore o dell'ente gestore della stazione di condizioni di accesso non discriminatorio per persone con mobilità ridotta;

manca di informazioni relative alle condizioni di accesso per i disabili messe a disposizione dai vettori e dagli enti di gestione delle stazioni materialmente o su Internet, in formati accessibili su richiesta;

manca di distribuzione su richiesta del passeggero con ridotta mobilità delle informazioni sulle condizioni di accesso e

indisponibilità, su richiesta del passeggero, delle informazioni generali e delle condizioni di trasporto;

violazione dell'obbligo di prestare gratuitamente assistenza nelle stazioni di autobus e a bordo degli autobus alle persone con disabilità o a mobilità ridotta;

violazione degli obblighi di formazione del personale, sia conducente che non, sulla disabilità e l'assistenza;

manca di continuazione del servizio con un altro veicolo o reinstradamento con trasporto alla stazione più vicina, nel caso l'autobus diventi inutilizzabile durante il viaggio o nel caso di cancellazione o ritardo superiore a 120 minuti;

violazione degli obblighi di informare quanto prima i passeggeri, anche a mobilità ridotta, delle cancellazioni e dei ritardi, comunque entro 30 minuti dalla partenza prevista e comunicando non appena possibile il nuovo orario previsto;

violazione degli obblighi di assistenza in caso di viaggi di durata superiore a tre ore;

violazione del diritto a ricevere per tutta la durata del viaggio informazioni adeguate sul viaggio;

violazione del diritto a disporre di informazioni sui diritti dei passeggeri;

manca di istituzione di un sistema per il trattamento dei reclami;

manca di notifica ai passeggeri dell'esito dei reclami

Il capo III (articoli 18 e 19) contiene disposizioni transitorie e finali.

In particolare l'articolo 18 prevede il rinvio dell'applicazione del Regolamento UE, limitatamente ad alcune disposizioni.

Il comma 1 esclude dall'applicazione del regolamento, fino al 28 febbraio 2015, i servizi regolari nazionali con distanza prevista pari o superiore a 250 km, fatte salve alcune disposizioni. Ricordo che tale facoltà è concessa dal Regolamento UE, che prevede espressamente la possibilità di

escludere, in modo trasparente e non discriminatorio, i servizi regolari interni e che le esclusioni possono essere concesse a decorrere dalla data di applicazione del regolamento (1° marzo 2013) per un periodo non superiore a quattro anni (quindi fino al 1° marzo 2017), rinnovabile una volta.

Il comma 2, in linea con la possibilità di deroga consentita dal Regolamento UE, dispone che sono esclusi dall'applicazione del regolamento, fino al 28 febbraio 2018, i servizi regolari nazionali e internazionali tra l'Italia e Paesi dell'UE, dello SEE e della Confederazione Elvetica, per quanto riguarda l'obbligo di formazione in materia di sensibilizzazione alla disabilità del personale conducente e non che opera a contatto con il pubblico.

Il comma 3 esclude, fino al 28 febbraio 2017, dall'applicazione del regolamento i servizi regolari di competenza statale tra l'Italia e uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo (con l'eccezione della Confederazione elvetica). Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può essere disposta una proroga del periodo di esclusione, non oltre però il 28 febbraio 2021. Anche in questo caso, la possibilità di deroga e del suo rinnovo è consentita dall'articolo 2, paragrafo 5, del regolamento.

L'articolo 19, infine, contiene la clausola di invarianza finanziaria.

Emanuele PRATAVIERA (LNA) chiede chiarimenti al relatore, con particolare riferimento ai destinatari delle disposizioni del Regolamento n. 181/2011. Sulla base di quanto illustrato sembrerebbe che le norme si applichino – oltre che alle aziende che effettuano distanze di servizio superiori a 250 km, nonché ai servizi occasionali – anche alle imprese di piccole dimensioni, che si spostano su tratte inferiori ai 250 km. Si chiede se anche in questo caso vi sia un obbligo di adeguamento alle numerose prescrizioni, ciò che implicherebbe anche, in molti casi, il rinnovo del parco macchine, la frequenza di corsi di aggiornamento, ecc.

Paolo TANCREDI (NCD), *relatore*, conferma che le previsioni del regolamento trovano applicazione anche nei confronti degli operatori che effettuano trasporti inferiori ai 250 km, ma solo con riferimento alle disposizioni riguardanti la parità di accesso, ivi compreso l'obbligo di garantire il diritto al trasporto per le persone a mobilità ridotta.

Michele BORDO, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14.25.**

#### ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

*Martedì 18 marzo 2014. — Presidenza del presidente Michele BORDO.*

**La seduta comincia alle 14.25.**

**Proposta di decisione del Consiglio relativa all'accettazione della modifica del protocollo del 1999 della convenzione sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a grande distanza, del 1979, per la riduzione dell'acidificazione, dell'eutrofizzazione e dell'ozono troposferico.**

**COM(2013)917 final.**

**Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Un programma «Aria pulita» per l'Europa.**

**COM(2013)918 final.**

**Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla limitazione delle emissioni nell'atmosfera di taluni inquinanti originati da impianti di combustione medi.**

**COM(2013)919 final.**

**Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici e che modifica la direttiva 2003/35/CE.**

**COM(2013)920 final.**

(Parere alla VIII Commissione).

(*Esame congiunto e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame congiunto degli atti dell'Unione europea in oggetto.

Maria IACONO (PD), *relatore*, ricorda che il pacchetto di misure relativo alla qualità dell'aria comprende una Comunicazione recante il programma europeo per la qualità dell'aria e tre proposte legislative relative, rispettivamente, all'adesione dell'Ue alle modifiche al protocollo di Göteborg del 1999 in materia di acidificazione, alla limitazione delle emissioni originate da impianti di combustione medi e alla riduzione delle emissioni nazionali di alcune sostanze inquinanti.

La presentazione del pacchetto risponde all'obiettivo di dare seguito agli obblighi discendenti dalle modifiche del richiamato Protocollo e, più in generale, di colmare una serie di lacune nella legislazione già adottata dall'UE per la lotta all'inquinamento atmosferico.

La normativa in vigore ha indubbiamente contribuito al raggiungimento di risultati positivi: tra il 1990 e il 2010 si è determinata una consistente riduzione delle emissioni che ha attenuato il problema delle piogge acide nell'UE (acidificazione). Le riduzioni delle emissioni sono dovute all'applicazione delle disposizioni dell'UE sulle emissioni di zolfo dai grandi impianti di combustione (LCP), e al combustibile a basso tenore di zolfo per il trasporto su strada, che ha consentito l'uso di convertitori catalitici, dall'euro 4 in poi. Tra il 2000 e il 2010 è stato ridotto di circa il 20 per cento anche l'impatto del particolato sulla salute.

Al tempo stesso, nel documento di lavoro che accompagna il pacchetto viene sottolineato che nel 2010 i decessi prematuri annui imputabili all'inquinamento atmosferico sono stati pari a oltre 400.000 e il 62 per cento della superficie dell'UE è stata esposta all'eutrofizzazione. I costi esterni in termini di impatto sulla salute vengono stimati, con uno scarto molto ampio, tra 330 e, addirittura, 940 miliardi di euro. I danni economici diretti comprendono 15 miliardi di euro per le giornate lavorative perse, 4 miliardi di euro di

spese sanitarie, 3 miliardi di euro di perdite di resa delle colture e 1 miliardo di euro di danni agli edifici.

Le due principali cause della persistenza di queste forti criticità sono identificate dalla Commissione, in primo luogo, nelle gravi violazioni delle norme relative alla qualità dell'aria: un terzo della « zone di gestione della qualità dell'aria » dell'UE supera i limiti fissati per il particolato (PM10) e un quarto quelli per il biossido di azoto (NO2). In secondo luogo, la Commissione denuncia inadeguatezza a conseguire gli obiettivi, dimostrata dalle proiezioni a medio termine, della legislazione vigente, anche se pienamente applicata: le proiezioni indicano che, nel 2020, si registrerebbero ancora 340.000 morti premature dovute al PM2,5 e all'ozono troposferico.

Con riferimento al primo punto, le principali violazioni della normativa europea sono riferibili:

ai veicoli diesel, le cui emissioni medie stimate di NOX in condizioni reali di guida hanno superato i valori limite stabiliti;

alla combustione di carburanti solidi domestici, che causa il superamento dei valori limite dell'inquinamento locale (specialmente in talune aree geografiche, in cui tale fattore si combina con una particolare topografia che impedisce un'efficace dispersione; è il caso, ad esempio, di Milano, Madrid, Barcellona e Londra);

allo scarso coordinamento tra l'azione nazionale e locale e alla carenza di capacità a livello regionale e locale.

Quanto alla scarsa possibilità di conseguire gli obiettivi fissati, la Commissione indica le direzioni che bisogna seguire:

incidere sui settori che meno hanno contribuito alla riduzione delle emissioni di particolato o di ozono (ad esempio agricoltura, impianti di combustione di

medie dimensioni, macchine mobili non stradali e trasporto marittimo internazionale);

al settore agricolo, responsabile del 90 per cento delle emissioni di ammoniaca e principale fattore di eutrofizzazione;

considerare la necessità di un approccio non solo a livello nazionale ma anche gli aspetti transnazionali, che sono considerevoli.

Le proposte in esame, alla luce di tali elementi di criticità e degli obblighi posti dalle modifiche al Protocollo sopra indicato, mirano, in particolare, a garantire la conformità alle vigenti politiche in materia di qualità dell'aria e la coerenza rispetto agli impegni internazionali entro il 2020 ed a conseguire un'ulteriore diminuzione dell'impatto sulla salute e sull'ambiente entro il 2030, riducendo, rispetto al 2005, del 52 per cento della mortalità prematura dovuta al particolato e all'ozono e del 35 per cento la superficie di ecosistemi che supera i limiti di eutrofizzazione. L'effetto indotto di tali riduzioni è stato quantificato dalla Commissione in circa 40 miliardi di euro annui, a cui si aggiungono i notevoli benefici ambientali legati alla riduzione dei danni agli ecosistemi, difficili da monetizzare.

L'esame del pacchetto presenta una particolare rilevanza, in ragione della delicatezza della materia, che concerne direttamente la salute umana oltre alla qualità dell'ambiente, e, al tempo stesso, dell'impatto che le misure proposte potrebbero comportare sul sistema produttivo e sull'ordinamento italiano. Ai fini dell'esame presso la XIV Commissione si tratta soprattutto di verificare se i parametri fissati nelle proposte e gli obblighi posti in capo alle amministrazioni pubbliche e alle imprese siano effettivamente giustificati dagli obiettivi sopra richiamati. A questo riguardo va evidenziato che il Governo ha trasmesso alle Camere il 27 gennaio scorso la relazione tecnica ai sensi dell'articolo 6, comma 4, della legge n. 234/2012, fornendo numerosi elementi di valutazione rilevanti sui provvedimenti

contenuti nel pacchetto, relativi sia al merito sia ai profili di sussidiarietà e proporzionalità.

Con riferimento innanzitutto al programma « Aria pulita per l'Europa », esso stabilisce la strategia complessiva perseguita mediante il pacchetto in esame, fissando gli obiettivi da conseguire, a breve, a medio termine e oltre il 2030, e, contestualmente, indica le misure necessarie a raggiungerli. Alcuni di questi obiettivi sono conseguibili mediante la piena applicazione o la revisione delle disposizioni già vigenti (tra cui la direttiva sulla progettazione ecocompatibile e la direttiva sulle emissioni industriali – DEI) mentre per altri la Commissione propone nuove misure legislative, oggetto del pacchetto, nonché la prosecuzione della collaborazione internazionale e la promozione della ricerca e dell'innovazione. Con riguardo a tale ultimo profilo, il programma ricorda che all'elaborazione di nuove tecnologie che favoriscano il raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni sono dedicate apposite risorse nell'ambito del programma di ricerca e innovazione dell'UE « Orizzonte 2020 ». Al successo delle azioni nel campo della ricerca e delle nuove tecnologie la Commissione annette la possibilità di crescita economica, attraverso la creazione di nuovi posti di lavoro e l'aumento della competitività delle imprese europee sul mercato internazionale.

Il programma prevede, infine, il riesame, ogni cinque anni, dei progressi effettuati e dei risultati raggiunti verso gli obiettivi 2030 sopra indicati. In occasione del primo riesame, previsto entro il 2020, sarà valutata anche l'opportunità di ulteriori interventi sulle norme relative alla qualità dell'aria ambiente.

Quanto alla proposta di decisione sull'emendamento al protocollo del 1999, si prevede l'adesione dell'Unione europea alla modifica del protocollo del 1999 allegato alla convenzione delle Nazioni unite sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a grande distanza per la riduzione dell'acidificazione, dell'eutrofizzazione e dell'ozono troposferico.

La convenzione, stipulata nel 1979 sull'inquinamento sotto gli auspici della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa (UNECE) costituisce il principale quadro giuridico internazionale per la cooperazione e per le misure volte a limitare e ridurre gradualmente e a prevenire l'inquinamento atmosferico e i suoi effetti negativi sulla salute umana e sull'ambiente nei paesi dell'UNECE, con una particolare attenzione all'inquinamento atmosferico transfrontaliero a grande distanza.

La convenzione è stata firmata a nome della Comunità economica europea a Helsinki il 14 novembre 1979 ed è stata ampliata da otto protocolli, compreso il Protocollo del 1999 per la riduzione dell'acidificazione, dell'eutrofizzazione e dell'ozono troposferico.

Tale protocollo stabilisce limiti nazionali che ciascuna parte contraente deve rispettare entro il 2010 e successivamente, per i quattro inquinanti atmosferici di seguito indicati: zolfo (principalmente biossido di zolfo, SO<sub>2</sub>), ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>), ammoniaca (NH<sub>3</sub>) e composti organici volatili diversi dal metano (COV). Per sostenere il conseguimento dei limiti nazionali di emissione, gli allegati del protocollo stabiliscono valori limite di emissione per la riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici prodotte alla fonte da categorie pertinenti di fonti fisse e mobili.

Nel 2012 sono state adottate modifiche al testo del protocollo e dei suoi allegati e sono stati aggiunti due nuovi allegati (X e XI), che introducono:

nuovi impegni di riduzione delle emissioni, da realizzare entro il 2020 e successivamente, per i quattro inquinanti atmosferici nonché per il particolato sottile (PM<sub>2,5</sub>);

la riduzione delle emissioni per il particolato carbonioso (una componente del particolato, inquinante atmosferico di breve durata);

l'aggiornamento i valori limite di emissione fissati negli allegati del proto-

collo, introduce nuove norme sul contenuto di composti organici volatili non metanici nei prodotti;

l'obbligo di comunicazione in carico alle parti per quanto concerne le emissioni di inquinanti atmosferici nonché i progressi compiuti nei settori della tecnologia e della ricerca.

Con riferimento alle proposte di direttiva sui limiti nazionali di emissione sugli impianti di combustione medi, ricorda che la prima proposta, che consta di 18 articoli e 6 allegati, abroga la direttiva 2001/81/CE (relativa ai limiti nazionali di emissione di alcuni inquinanti atmosferici: biossido di zolfo – SO<sub>2</sub>; ossidi di azoto – NO<sub>x</sub>; composti organici volatili non metanici – COVNM; ammoniaca – NH<sub>3</sub>) e detta una nuova disciplina, incisivamente modificata, da applicare alle emissioni nazionali (comprendendo anche due nuovi fattori inquinanti, il particolato fine – PM<sub>2,5</sub> – e il metano – CH<sub>4</sub>); in particolare, essa prevede, entro il 2020, il recepimento dei nuovi obblighi concordati nell'ambito del protocollo di Göteborg modificato; per il 2025, sono previsti obblighi di riduzione intermedi per mantenere la traiettoria verso il 2030.

Ai sensi della proposta, la riduzione delle emissioni delle sostanze inquinanti (la cui lista è rinviata ad apposito allegato) è disciplinata dai singoli Stati con l'adozione di un programma nazionale di controllo (articolo 6), da aggiornare periodicamente, che dovrebbe contenere almeno le informazioni elencate nell'allegato II, quelle sulla riduzione delle emissioni di particolato carbonioso nonché, eventualmente, le misure specifiche per ridurre le emissioni di PM<sub>2,5</sub> e NH<sub>3</sub> da parte del settore agricolo. Prima del loro completamento, i programmi nazionali dell'inquinamento atmosferico devono essere sottoposti ad una consultazione pubblica.

Il successivo articolo 7 impegna gli Stati membri a monitorare le emissioni di inquinanti atmosferici e a preparare e aggiornare, in linea con gli obblighi e gli orientamenti istituiti dalla Convenzione

sull'inquinamento atmosferico a grande distanza, inventari e proiezioni nazionali delle emissioni, accompagnati da una relazione d'inventario. Tali inventari sono verificati periodicamente dalla Commissione, assistita dall'Agenzia europea per l'ambiente e dagli Stati membri (articolo 9).

Gli adempimenti previsti dalle norme in esame, peraltro indicati in termini molto puntuali, potrebbero determinare effetti onerosi sugli Stati membri, soprattutto quelli in ritardo nel processo di riduzione e controllo delle emissioni. Appare pertanto opportuno che il Governo fornisca gli elementi necessari per la verifica dell'intensità di tali effetti sull'ordinamento italiano, con riferimento agli aspetti finanziari, strutturali e di personale, nonché le ricadute prevedibili sulle imprese e i cittadini. La proposta di direttiva stabilisce anche:

l'obiettivo di una riduzione del 27 per cento dell'ammoniaca tra il 2020 e il 2030 nonché una serie di misure relative alle fonti di cui gli Stati membri devono tenere conto nell'elaborazione dei programmi nazionali. Molte di queste misure sono applicabili alle piccole aziende agricole, cui gli Stati membri possono garantire un sostegno tramite l'assegnazione di risorse adeguate nell'ambito dei Fondi di sviluppo rurale;

incentivi per la riduzione delle emissioni di zolfo del trasporto marittimo nell'Unione europea, prevedendo la possibilità di detrarli dagli obblighi di riduzione delle emissioni provenienti dalle fonti terrestri per il 2025 e il 2030.

La proposta di direttiva concernente gli impianti di combustione medi (quelli con una capacità termica compresa tra 1 e 50 MW), è volta a colmare la principale lacuna della legislazione UE. Gli impianti di combustione medi – circa 142.986 nell'UE – sono utilizzati per un'ampia gamma di applicazioni (produzione di energia elettrica, riscaldamento e raffreddamento domestico/residenziale, produzione di calore/vapore per i processi industriali, ecc.) e costituiscono un'importan-

tante fonte di emissioni di anidride solforosa, ossidi di azoto e particolato. Le emissioni di inquinanti atmosferici originate da tali impianti non sono tuttavia disciplinate a livello dell'UE.

La proposta – che consta di 17 articoli e sette allegati – dispone che gli Stati membri assicurino la conformità degli impianti nuovi ai limiti fissati entro un anno dalla entrata in vigore della normativa di recepimento e che gli impianti esistenti siano adeguati entro il 2025.

La Commissione sottolinea di aver mantenuto gli oneri amministrativi derivanti dalla proposta al livello più basso possibile, tenendo conto in particolare della situazione delle PMI. Appare a questo riguardo opportuno che il Governo chiarisca se il sistema di ispezioni a cura dell'autorità competente delineato dalla proposta di direttiva corrisponda a quello previsto dall'articolo 288 del decreto legislativo n. 152/2006 (che reca la disciplina italiana sugli impianti civili di combustione piccoli e medi) che precisa il limite delle risorse a legislazione vigente.

Ai fini della valutazione del rispetto dei principi sulle competenze (attribuzione, sussidiarietà e proporzionalità) assumono rilievo essenzialmente le due proposte di direttiva, essendo la decisione sull'accettazione della modifica del Protocollo del 1999 conseguente al fatto che l'UE è già parte di tale Protocollo.

La base giuridica delle due proposte di direttiva è costituita correttamente dall'articolo 192, paragrafo 1, del TFUE, che dispone che il Parlamento europeo e il Consiglio decidono in merito alle azioni che devono essere intraprese dall'UE per realizzare gli obiettivi elencati dall'articolo 191. Si tratta, in particolare, della salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente, della protezione della salute umana, dell'utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali, della promozione sul piano internazionale di misure destinate a risolvere i problemi dell'ambiente a livello regionale o mondiale e, in particolare, a combattere i cambiamenti climatici.

Con specifico riferimento alla conformità delle proposte rispetto al principio di sussidiarietà, nelle relazioni illustrative la Commissione rileva che le due proposte di direttiva perseguono obiettivi non possono essere realizzati dagli Stati membri unilateralmente. Infatti, l'azione dell'UE continua ad essere necessaria per via del carattere transfrontaliero dell'inquinamento atmosferico e del ruolo di alcuni prodotti che deve essere controllato a livello UE per motivi legati al mercato interno.

Con riferimento alla proposta di direttiva sugli impianti di combustione medi, il Governo, nella richiamata relazione trasmessa alle Camere ai sensi dell'articolo 6, comma 4, della legge n. 234/2012, sottolinea, in primo luogo, il fatto che l'Italia già dispone di una regolamentazione volta alla limitazione delle emissioni dagli impianti medi, introdotta nel 1988 e, ad oggi, contenuta nel decreto legislativo n. 152/2006. Inoltre, rileva la conformità della proposta ai principi di attribuzione, per la corretta individuazione nell'articolo 191 TFUE della base giuridica, nonché, in generale, ai principi di sussidiarietà e di proporzionalità.

Tuttavia, è in corso di approfondimento l'esame del rispetto del principio di sussidiarietà della disposizione che introduce l'obbligo di fissare specifici valori limite di emissione più severi da applicare agli impianti ubicati in zone con problemi di qualità dell'aria. Ad avviso del Governo, tale disposizione potrebbe non tenere in debito conto le specificità locali ed entrare in contrasto con il principio generale che sia l'autorità competente a dovere individuare le misure più efficaci, anche alla luce di una valutazione costi/benefici. Potrebbe essere questo uno dei punti su cui si concentrerà l'attività negoziale dell'Italia.

Anche sulla proposta di direttiva che limita le emissioni nazionali (COM(2013)920), il Governo mette in luce la generale conformità della proposta ai principi di attribuzione, proporzionalità e sussidiarietà. Tuttavia, il Governo ravvisa l'esistenza di talune norme che necessitano

di un successivo approfondimento al fine di verificarne l'effettivo rispetto dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità. Per esempio, il Governo esprime il dubbio che l'eccessivo dettaglio dell'articolo 6 relativo alla predisposizione e all'aggiornamento dei programmi di controllo non sia effettivamente compatibile con l'autonomia degli Stati membri e, pertanto, possa non essere conforme al principio di sussidiarietà; sotto il profilo del rispetto del principio di proporzionalità, l'effettiva raggiungibilità ed onerosità degli obiettivi per il 2030, ad avviso del Governo, necessitano di ulteriori analisi attraverso i sistemi modellistici nazionali e dovrà essere oggetto dei prossimi negoziati.

Con riferimento al rispetto del principio di proporzionalità, la Commissione rileva che le due proposte di direttiva lasciano sufficiente flessibilità agli Stati membri per quanto riguarda la scelta delle misure di esecuzione e le loro modalità di applicazione; pertanto esse risultano, ad avviso della Commissione, conformi al principio.

Con specifico riguardo all'obbligo degli Stati membri di fornire informazioni riguardo all'attuazione delle due direttive, la Commissione riconosce che ciò potrebbe costituire un ulteriore onere amministrativo ma sottolinea che esso sarebbe proporzionato all'obiettivo di garantire l'efficace recepimento e conseguire pienamente gli obiettivi delle direttive.

Nella relazione trasmessa ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 234, il Governo formula – oltre alle osservazioni già richiamate in merito ai profili di sussidiarietà e proporzionalità – una valutazione positiva sulla proposta di direttiva sugli impianti medi di combustione in quanto essa costituisce un ulteriore supporto per l'adeguamento dell'Italia, nei confronti della quale sono state avviate in passato numerose procedure di infrazione, ai parametri europei, ed appare in linea con l'interesse nazionale.

Le future attività negoziali dell'Italia potrebbero riguardare aspetti secondari della proposta, come il *reporting* dei dati e la previsione di un sistema di controllo.

Le risorse per l'effettiva applicazione della nuova normativa, ad avviso del Governo, potrebbero provenire dal programma LIFE e dai fondi strutturali.

Quanto al contenuto della proposta che limita le emissioni nazionali, il Governo mette in luce taluni profili problematici che non sembrerebbero coerenti con le finalità della direttiva o che potrebbero portare ad aggravii nella sua applicazione:

della lista degli inquinanti (Allegato I), molto più ampia di quella del protocollo di Göteborg;

della tempistica della predisposizione e dell'aggiornamento con cadenza biennale del programma nazionale di controllo, che potrebbe comportare l'impossibilità di giungere alla redazione di un programma definitivo e che denotano una scarsa coerenza con le scansioni periodiche delineate dalla direttiva medesima;

della eccessiva ampiezza delle deleghe conferite alla Commissione, per esempio con riferimento ai programmi nazionali di controllo, ad avviso del Governo dettagliati (Allegato III);

del valore di riduzione delle emissioni fissato per il 2030;

della disciplina in materia di *reporting*, che sembra sovrapporsi, con conseguenti possibili aggravii, a quella già vigente e disciplinata dalla convenzione UN/ECE.

L'impatto finanziario della proposta, connesso alla necessità di predisporre un programma di controllo, non è, ad avviso del Governo, quantificabile a questo stadio, essendo necessaria la preventiva individuazione degli obiettivi e dei livelli di responsabilità (Stato, regioni ed enti locali). Analogamente, e per le stesse ragioni, non sarebbe possibile stabilire a priori l'effetto dell'applicazione della direttiva sull'ordinamento nazionale, sui diversi enti di Governo, sulla Pubblica amministrazione. È verosimile, comunque, che i nuovi limiti abbiano un impatto sui cittadini e le imprese di entità da verificare.

L'importanza delle proposte è dimostrato dal fatto che esse sono state esaminate o sono in corso di esame presso il Senato e numerosi altri Parlamenti o Camere nazionali. In particolare, la proposta di decisione per la ratifica all'emendamento al protocollo di Göteborg (è in corso di esame presso i Parlamenti della Repubblica Ceca, della Finlandia, della Germania, della Polonia, della Slovacchia e della Svezia. La Comunicazione recante il Programma europeo per la qualità dell'aria è in corso di esame presso i Parlamenti della Repubblica ceca, della Germania, della Polonia, della Romania, della Slovacchia e della Svezia.

La proposta di direttiva per la limitazione delle emissioni da impianti di combustione medi è in corso di esame presso i Parlamenti della Repubblica ceca, della Spagna, della Slovacchia, della Finlandia, della Germania, del Belgio, del Portogallo, della Romania, della Polonia, della Svezia e della Croazia. Infine, l'esame della proposta di direttiva per la riduzione delle emissioni nazionali è in corso presso i Parlamenti della Repubblica ceca, della Spagna, della Slovacchia, della Finlandia, della Germania, della Polonia, della Croazia, della Romania, del Belgio, del Portogallo e della Svezia.

La Commissione Territorio e ambiente del Senato ha approvato, rispettivamente il 12 febbraio e 6 marzo scorso, due risoluzioni sulla proposta di direttiva relativa alla riduzione delle emissioni nazionali e su quella relativa agli impianti di combustione medi, nelle quali si evidenzia, tra le altre cose, la necessità di corredare gli strumenti di piano per il miglioramento della qualità dell'aria con la previsione di strumenti, risorse, incentivi fiscali e controlli al fine di permettere un rapido conseguimento degli obiettivi previsti.

Osserva in conclusione che l'esame del pacchetto di proposte, alla luce della complessità e delicatezza della materia e dei profili di criticità evidenziati nella relazione tecnica del Governo, richiede un adeguato approfondimento attraverso attività conoscitive. A questo scopo, si potrebbe verificare la possibilità di svolgere

una serie di audizioni congiuntamente alla VIII Commissione Ambiente, competente per il merito, che ha avviato oggi stesso l'esame degli atti.

Emanuele PRATAVIERA (LNA) ritiene necessario che le questioni oggetto degli atti in discussione siano affrontate nella prospettiva della reciprocità con gli Stati extra europei. Appare infatti inutile condurre una battaglia ambientale così severa — che pure è pienamente condivisibile — se oltre i confini europei le medesime regole non vengono rispettate: in tal modo non si aiuta né l'ambiente né i sistemi produttivi nazionali. Il tema della reciprocità deve entrare prepotentemente nell'agenda europea delle politiche ambientali, e non solo con riferimento a paesi come l'India o la Cina, ma anche con riguardo ad alcuni Stati del Sud America e agli stessi Stati Uniti.

Michele BORDO, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14.50.**

#### SEDE CONSULTIVA

*Martedì 18 marzo 2014. — Presidenza del presidente Michele BORDO.*

**La seduta comincia alle 14.50.**

**DL 16/2014: Disposizioni urgenti in materia di finanza locale, nonché misure volte a garantire la funzionalità dei servizi svolti nelle istituzioni scolastiche.**

**C. 2162 Governo.**

(Parere alle Commissioni V e VI).

*(Esame e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Marina BERLINGHIERI (PD), *relatore*, ricorda che la XIV Commissione è chia-

mata ad esaminare, in sede consultiva, il disegno di legge di conversione del decreto-legge 6 marzo 2014, n.16 recante disposizioni in materia di imposte locali (TARI — tributo per i servizi indivisibili comunali e TASI — tassa sui rifiuti), nonché norme di carattere finanziario concernenti gli enti territoriali, tra cui Roma capitale. Ulteriori misure concernono lo svolgimento dei servizi di pulizia ed altri servizi ausiliari presso le scuole.

Intende innanzitutto segnalare che il disegno di legge fa salvi gli effetti degli atti, dei provvedimenti adottati, degli effetti e dei rapporti giuridici sorti in base ai decreti-legge n. 126 e n. 151 del 2013, entrambi decaduti per decorrenza dei termini di conversione. Gran parte delle disposizioni contenute nei decreti-legge decaduti viene riproposta nel provvedimento in esame.

Prima di passare all'illustrazione sintetica dei principali punti del decreto-legge, ricorda che il provvedimento consta di 21 articoli.

Alcune norme riguardano la materia delle imposte locali. Per finanziare detrazioni d'imposta sulla prima casa, si attribuisce ai comuni la possibilità di elevare l'aliquota massima TASI di un ulteriore 0,8 per mille (rispetto all'attuale 2,5) e si incrementa il contributo statale di 125 milioni (rispetto agli originari 500 milioni). La facoltà di aumentare l'aliquota è condizionata al finanziamento di detrazioni d'imposta sulle abitazioni principali che generino effetti equivalenti alle detrazioni IMU (articolo 1, comma 1, lettera a)). Le nuove aliquote massime per la TASI sull'abitazione principale potranno essere, quindi, pari a 3,3 per mille. Tale limite riguarda il solo anno 2014. Per le altre tipologie di immobili, per cui l'aliquota massima fissata al 31 dicembre 2013 per l'IMU era 10,6 per mille, tale limite viene ora innalzato all'11,4 per mille. Sono dichiarati esenti dalla TASI (articolo 1, comma 3) gli immobili dello Stato, delle regioni e degli enti territoriali posseduti sul proprio territorio nonché gli immobili posseduti dagli enti del servizio sanitario nazionale,

destinati esclusivamente ai compiti istituzionali, nonché gli immobili già esenti dall'ICI. Sono altresì esclusi dalla TASI i terreni agricoli, mentre sono assoggettate a TASI le aree scoperte pertinenziali e le aree condominiali non occupate in via esclusiva (articolo 2, comma 1, lettere f) e g). L'articolo 1, comma 1, modifica inoltre le modalità di pagamento, accertamento e riscossione di TASI e TARI, rendendole omogenee a quelle dell'IMU (vale a dire modello F24 e bollettino di conto corrente postale). Le modalità di pagamento offerte dai servizi elettronici di incasso e di pagamento interbancari e postali restano invece possibili per il pagamento della TARI. Si introduce un termine di scadenza per l'affidamento diretto e la possibilità di affidare la gestione dell'accertamento e della riscossione della TARI solo a soggetti già affidatari di servizi in materia di rifiuti. Sono esentati dalla TARI i rifiuti assimilati che il produttore dimostri di aver avviato al recupero (articolo 2, comma 1, lettera e))

L'articolo 2, comma 1 concerne la definizione agevolata delle somme iscritte a ruolo (cd. rottamazione delle cartelle), i cui termini sono differiti dal 28 febbraio 2014 al 31 marzo 2014; conseguentemente viene differito al 15 aprile 2014 il termine di sospensione della riscossione dei relativi carichi.

In materia di *web tax*, il provvedimento elimina l'obbligo, previsto dal comma 33 della legge di stabilità 2014, per chi intende acquistare servizi di pubblicità *on line* ad acquistarli da soggetti titolari di una partita IVA rilasciata dall'amministrazione finanziaria italiana (articolo 2, comma 1, lettera a).

Per quanto riguarda il riequilibrio finanziario degli enti locali, una prima serie di norme è volta a risolvere le criticità finanziarie di alcuni enti locali, aumentando le possibilità di accesso alle procedure di riequilibrio finanziario da parte degli enti che si trovino in difficoltà finanziarie suscettibili di provocare il dissesto (articolo 3, commi 1-3). A tal fine, oltre a sospendersi le eventuali pro-

cedure esecutive nei confronti dell'ente che abbia proposto ricorso avverso la decisione con cui la Corte dei conti ne abbia respinto il piano di riequilibrio, si consente agli enti in questione di riproporre un nuovo piano, entro novanta giorni dalla decisione della Corte. In pendenza di tale termine, e fino alla conclusione della conseguente procedura, sono altresì sospese le procedure per la dichiarazione dello stato di dissesto. Al comma 4, vengono inoltre integrate le vigenti disposizioni che disciplinano il raggiungimento del riequilibrio di bilancio da parte degli enti in dissesto, introducendo una deroga per i comuni con popolazione superiore a 20.000 abitanti che abbiano posto in essere misure di riduzione dei costi dei servizi e di razionalizzazione degli organismi e delle società partecipati che consentano di raggiungere il riequilibrio entro tre esercizi finanziari.

Altre misure di carattere finanziario per gli enti territoriali sono contenute nelle disposizioni concernenti la finanza locale, tra cui in particolare: la proroga dal 1° maggio 2014 al 1° gennaio 2015 del termine entro il quale procedere alla cessione, da parte delle pubbliche amministrazioni, delle partecipazioni in società che producono beni e servizi non strettamente necessari per le finalità istituzionali delle amministrazioni (articolo 2, comma 1, lettera b)); l'introduzione di una procedura per il riassorbimento graduale delle somme attribuite al personale delle regioni e degli enti locali in violazione dei vincoli finanziari imposti alla contrattazione collettiva integrativa: procedura nella quale si dispone che regioni ed enti locali devono adottare misure di contenimento della spesa per il personale, ulteriori rispetto a quelle già previste dalla vigente normativa, attraverso l'attuazione di specifici piani di riorganizzazione (articolo 4); la facoltà per gli enti locali, al fine di favorirne gli investimenti per gli anni 2014 e 2015, di assumere nuovi mutui oltre i limiti fissati dalla normativa vigente, per un importo non superiore alle quote di capitale dei mutui

e dei prestiti obbligazionari precedentemente contratti ed emessi, rimborsate nell'esercizio precedente (articolo 5); l'attribuzione ai comuni delle regioni a statuto ordinario e delle regioni Sicilia e Sardegna, di un importo a titolo di anticipo (pari al 20 per cento di quanto spettante per l'anno 2013) su quanto spettante per l'anno 2014 sul Fondo di solidarietà comunale, da erogarsi entro il 15 marzo 2014 (articolo 8); la modifica della disciplina della relazione di fine mandato provinciale e comunale, al fine di semplificarne la procedura di redazione e pubblicazione (articolo 11).

Alcune disposizioni, inoltre, sono di specifico interesse delle province (articolo 10), concernendo le modalità di riparto del Fondo di riequilibrio provinciale per il 2014, nonché la determinazione, per complessivi 1,2 miliardi nel 2014, delle riduzioni delle risorse provinciali per effetto della *spending review*, con esclusione della provincia de L'Aquila. Il medesimo territorio è oggetto altresì di una norma di tutela, volta ad escludere l'applicazione delle sanzioni previste dalla normativa vigente per il mancato rispetto del patto di stabilità interno nei confronti del comune de L'Aquila, per l'esercizio 2013 (articolo 20). Disposizioni di favore concernono anche i comuni di Venezia e Chioggia (articolo 18), per i quali viene limitata per il 2014 l'applicazione di talune sanzioni previste dalla normativa vigente per il mancato rispetto del patto di stabilità interno, in particolare escludendo l'applicazione del divieto di assunzioni di personale e limitando la riduzione delle risorse ad essi assegnate a titolo di Fondo di solidarietà comunale.

Il decreto-legge (articolo 16) interviene poi sulla situazione finanziaria di Roma capitale, affidando all'ente il compito di redigere un rapporto sul disavanzo di bilancio che si è finora formato e predisponendo nel contempo un piano triennale per il riequilibrio strutturale del bilancio, che dovrà poi essere approvato con apposito D.P.C.M. La norma interviene altresì in ordine alla Gestione commissariale di Roma capitale, introducendo alcune mo-

difiche alla norme previste nella materia dalla legge finanziaria 2010, con le quali: si consente l'ampliamento della massa passiva del piano di rientro in corso di esercizio da parte del Commissario medesimo, inserendo nella stessa ulteriori partite debitorie anteriori all'inizio della Gestione, nonché alcune somme derivanti dal contratto di servizio previsto dal suddetto piano di rientro; si prevede poi, in riferimento alla gestione dei crediti di Roma capitale verso le società partecipate, che l'ente possa riacquisire la titolarità di tali crediti, inseriti nella massa attiva della gestione.

In materia di trasporti l'articolo 17 del provvedimento reca diversi interventi che: prevedono il pagamento diretto a Trenitalia Spa delle somme dovute in relazione allo svolgimento, fino al 31 luglio 2014, del servizio ferroviario nella regione Valle d'Aosta nelle more del completamento del trasferimento a tale regione delle competenze in materia di rete ferroviaria interessata dai contratti di servizio nazionale e, nel contempo, consentono a Trenitalia la riduzione del servizio, fermi restando i servizi minimi essenziali, in caso di mancato completamento del trasferimento delle competenze alla regione Valle d'Aosta entro il 31 luglio 2014; autorizzano il Ministero dell'economia a corrispondere a Trenitalia, sulla base della clausola di continuità, le somme impegnate per l'anno 2013 nelle more del trasferimento completo delle competenze e dei servizi indivisi alle Regioni a statuto speciale; prevedono fino al 30 giugno 2014 il blocco delle azioni esecutive, anche concorsuali, in relazione alla situazione del trasporto ferroviario regionale campano.

Infine, con l'obiettivo di prevenire alcune di difficoltà di funzionamento delle istituzioni scolastiche statali, l'articolo 19 proroga al 31 marzo 2014 (in luogo del 28 febbraio 2014) il termine fissato dalla legge di stabilità 2014 per la prosecuzione dei contratti stipulati dalle istituzioni scolastiche ed educative statali per l'acquisto

di servizi di pulizia ed altri servizi ausiliari, limitatamente ai contratti in essere al 31 dicembre 2013. Inoltre, viene prorogato dal 28 febbraio al 30 aprile 2014 il termine generale per la revoca dei finanziamenti agli enti locali per i lavori di messa in sicurezza, ristrutturazione e manutenzione straordinaria degli edifici scolastici, nel caso di mancato affidamento dei medesimi lavori entro la medesima data.

Secondo quanto dispone l'articolo 21, il decreto entra in vigore nel giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Michele BORDO, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 15.**

#### *ERRATA CORRIGE*

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* n. 178 del 12 febbraio 2014, a pagina 322, prima colonna, ultima riga, le parole: « 7.05 » sono sostituite dalle seguenti: « 7.11 ».