

COMMISSIONI RIUNITE

II (Giustizia) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

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 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	18
ALLEGATO (<i>Documentazione depositata dal Governo</i>)	27

ATTI DEL GOVERNO

Giovedì 20 marzo 2014. — Presidenza del presidente della IX Commissione Michele Pompeo META, indi del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e dei trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.30.

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 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio).

Le Commissioni iniziano l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno.

Michele Pompeo META, *presidente*, saluta il Sottosegretario Umberto Del Basso De Caro e gli rivolge l'augurio di buon lavoro, auspicando che possa instaurarsi

un rapporto di assidua e proficua collaborazione con la Commissione.

Michele MOGNATO (PD), *relatore per la IX Commissione*, fa presente che le Commissioni riunite II (Giustizia) e IX (Trasporti) sono chiamate a esprimere il parere al governo sullo schema di decreto legislativo recante la disciplina sanzionatoria delle violazioni del regolamento (CE) n. 181/2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus. Segnala che lo schema di decreto legislativo è stato adottato dal Governo sulla base della delega generale per l'introduzione di misure sanzionatorie relative a discipline contenute in regolamenti dell'Unione (che quindi di per sé risultano già di diretta applicazione in Italia), prevista dalla legge di delegazione europea 2013 (legge n. 96 del 2013).

Rileva che si tratta di un atto che presenta numerose analogie con lo schema di decreto legislativo recante la disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (atto n. 75), che le Commissioni riunite hanno

esaminato nelle settimane scorse e sul quale hanno espresso il proprio parere nella seduta del 5 marzo 2014. Anticipa quindi che richiamerà in più punti tale parere, in quanto le condizioni che le Commissioni riunite avevano previsto con riferimento allo schema di decreto legislativo concernente i diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, risultano a suo giudizio valide anche con riferimento al testo predisposto dal Governo dello schema di decreto in esame.

Anche per quanto concerne lo schema in esame, come nel caso della disciplina sanzionatoria per le violazioni dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, osserva che si prospetta l'esigenza di adottare in tempi rapidi il provvedimento, in quanto la Commissione europea ha avviato, nel gennaio 2014, una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia, attualmente allo stadio di messa in mora, per il mancato rispetto degli obblighi di notifica alla Commissione delle misure sanzionatorie adottate in relazione al regolamento n. 181/2011.

Avverte che nella propria relazione si soffermerà sugli articoli da 1 a 8, mentre il collega relatore per la II Commissione illustrerà gli articoli successivi.

Ricorda preliminarmente che il regolamento (UE) n. 181/2011, che si applica dal 1° marzo 2013, stabilisce le regole che disciplinano il trasporto passeggeri con autobus e costituisce l'unica fonte normativa vigente in materia.

Tale regolamento in particolare disciplina i seguenti aspetti: *a)* la non discriminazione fra i passeggeri riguardo alle condizioni di trasporto offerte dai vettori; *b)* i diritti dei passeggeri in caso di incidenti derivanti dall'utilizzo di autobus che provochino il decesso o lesioni dei passeggeri o la perdita o il danneggiamento del bagaglio; *c)* la non discriminazione e l'assistenza obbligatoria nei confronti delle persone con disabilità o a mobilità ridotta; *d)* i diritti dei passeggeri in caso di cancellazione o ritardo; *e)* le informazioni minime da fornire ai passeggeri; *f)* il trattamento dei reclami; *g)* le regole ge-

nerali per garantire l'applicazione del regolamento, tra cui la previsione di sanzioni amministrative.

Il regolamento, in base all'articolo 2, si applica ai passeggeri che viaggiano con servizi regolari 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 (in questo caso è peraltro esclusa l'applicazione di alcune previsioni del regolamento stesso, tra cui quelle relative ai passeggeri con mobilità ridotta).

Qualora la distanza prevista del servizio sia inferiore a 250 km, l'articolo 2, par. 2 del regolamento prevede che si applichino solo le seguenti disposizioni: 1) l'articolo 4, paragrafo 2 (divieto di discriminazione in base alla cittadinanza nelle condizioni contrattuali e nelle tariffe); 2) l'articolo 9 (diritto al trasporto per le persone a mobilità ridotta e senza oneri aggiuntivi); 3) l'articolo 10, paragrafo 1 (possibilità di rifiutare il trasporto ad una persona a mobilità ridotta solo per motivi tassativamente individuati dal regolamento); 4) l'articolo 16, paragrafo 1, lettera b), e l'articolo 16, paragrafo 2 (obbligo di formazione per il personale conducente e non che opera a contatto con il pubblico per quanto concerne la disabilità e l'assistenza, con possibile deroga a tale obbligo per soli 5 anni); 5) l'articolo 17, paragrafi 1 e 2 (risarcimento per danneggiamenti di sedie a rotelle e attrezzature per la mobilità); 6) gli articoli da 24 a 28 (diritto all'informazione sul viaggio e sui diritti dei passeggeri, reclami e trasmissione dei reclami).

Passando all'illustrazione dello schema di decreto legislativo in esame, segnala che il Capo I (artt. da 1 a 4) contiene le disposizioni generali. Queste riguardano l'ambito di applicazione e le definizioni (artt. 1 e 2), che corrispondono con quanto previsto dal regolamento; l'individuazione dell'organismo nazionale di controllo (articolo 3); il procedimento generale per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni (articolo 4).

Per quanto riguarda l'ambito di applicazione, lo schema di decreto, utilizzando

le facoltà concesse dal regolamento n. 181/2011, prevede una gradualità di applicazione degli obblighi stabiliti del regolamento medesimo. In particolare, con il richiamo all'articolo 18 contenuto nell'articolo 1 dello schema in esame, si stabilisce che fino al 28 febbraio 2015 si applicheranno, anche per i servizi regolari nazionali superiori a 250 km i soli articoli, sopra indicati, che si applicano alle tratte inferiori, con le relative sanzioni.

Successivamente a tale data, tutte le altre norme del regolamento, con le relative sanzioni, si applicheranno ai soli servizi regolari nazionali a distanze superiori a 250 Km. Per i servizi nazionali e internazionali inoltre vale l'esclusione, fino al 28 febbraio 2018, dell'applicazione della norma sulla formazione del personale per quanto concerne la disabilità e la relativa assistenza.

Per i servizi occasionali si applicano invece le sole disposizioni generali del regolamento e quelle relative al risarcimento e all'assistenza in caso di incidente.

Gli obblighi previsti dal regolamento n. 181/2011 non si applica ai trasporti verso Stati che non fanno parte dell'Unione europea né dello Spazio economico europeo, con l'eccezione della Confederazione elvetica.

Sottolinea quindi che l'articolo 3 individua l'Autorità dei Trasporti come organismo nazionale responsabile dell'applicazione del regolamento n. 181/2011. L'organismo di controllo è tenuto ad adottare i provvedimenti necessari per garantire il rispetto del regolamento.

Le funzioni assegnate all'Autorità dall'articolo 3 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.

In proposito, ricorda che, con riferimento all'analoga disposizione contenuta nello schema di decreto legislativo recante disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (Atto n. 75), le Commissioni riunite II (Giustizia) e IX (Trasporti) della Camera hanno richiesto, con una condizione contenuta nel parere reso nella seduta del 5 marzo 2014, una sua modifica nel senso di prevedere che il reclamo all'Autorità sia presentabile solo dopo non aver ottenuto risposta al reclamo presentato al gestore del servizio. Tale modifica è stata dettata dalla volontà di rendere più agevole e funzionale l'esame dei reclami da parte dell'Autorità. In questo senso si era espresso anche il Presidente dell'Autorità nel corso della sua audizione sul precedente schema di decreto legislativo di fronte all'8^a Commissione del Senato del 18 febbraio 2014.

Rileva che la possibilità che gli Stati membri, nel proprio ordinamento, stabiliscano che l'organismo di controllo esamina i reclami successivamente alla presentazione del reclamo stesso da parte dell'utente al vettore è espressamente prevista dall'articolo 28 del regolamento n. 181/2011.

Fa quindi presente che all'articolo 3 dello schema in esame si stabilisce altresì l'obbligo dell'Autorità di presentare una relazione annuale al Parlamento, entro il 30 giugno, sull'applicazione del regolamento e sulla relativa attività sanzionatoria svolta dall'Autorità stessa.

In proposito, ricorda che in base all'articolo 37, comma 5, del decreto-legge n. 201/2011, l'Autorità dei trasporti riferisce annualmente al Parlamento sul complesso delle proprie attività. Anche in questo caso mi sembra opportuno riprendere una condizione contenuta nel parere sull'atto n. 75 reso dalle Commissioni riunite, con la quale si è richiesto che l'Autorità riferisca sulla propria attività sanzionatoria delle violazioni dei diritti dei passeggeri nell'ambito della propria relazione annuale.

Segnala quindi che l'articolo 1 dispone infine che siano destinati all'Autorità dei Trasporti i proventi delle sanzioni previste dal decreto. Nella Relazione governativa la norma viene giustificata in ragione dell'autonomia finanziaria di cui gode l'Autorità.

Anche su questo aspetto ritiene opportuna una riflessione e, eventualmente, una modifica del testo in esame. Ricorda infatti che la disciplina istitutiva dell'Autorità dei trasporti (il citato articolo 37 del decreto-legge n. 201/2011) prevede che l'ammontare rinveniente dal pagamento delle sanzioni erogate dall'Autorità dei trasporti sia destinato a un fondo per il finanziamento di progetti a vantaggio dei consumatori dei settori dei trasporti, approvati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti su proposta dell'Autorità. Ritiene opportuno destinare a tale finalità anche le sanzioni in esame, in analogia, anche per questo aspetto, con quanto indicato nel parere approvato dalle Commissioni riunite sul precedente schema di decreto legislativo, riguardo alla destinazione del gettito delle sanzioni per violazioni dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Osserva quindi che l'articolo 4, per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni, rinvia ai principi generali in materia di sanzioni amministrative, contenuti nella legge n. 689/1981.

Osserva che l'articolo definisce quindi un'articolata procedura relativa all'accertamento e all'irrogazione delle sanzioni. Si prevede innanzitutto che il dirigente preposto all'ufficio competente dell'Autorità nomini il responsabile del procedimento competente per l'istruttoria, il quale, valutati gli elementi che possono essere portati a sua conoscenza anche da chiunque vi abbia interesse e salva la manifesta infondatezza, formula la proposta di avvio del procedimento predisponendo un atto di contestazione, che viene adottato dal dirigente e portato a conoscenza dell'interessato con le modalità dell'articolo 14 della legge n. 689/1981 (contestazione immediata o notifica entro 90 giorni). Il responsabile del procedimento può in ogni

momento dell'istruttoria richiedere ai soggetti che ne siano in possesso di fornire informazioni e documenti utili all'istruttoria. L'interessato può richiedere, entro il termine indicato dalla notifica e comunque non inferiore a trenta giorni, l'accesso agli atti, di essere sentito dal responsabile del procedimento ovvero di presentare memorie, perizie e altri scritti difensivi (comma 6). In base al comma 5, entro quarantacinque giorni dalla notifica della contestazione il trasgressore e gli eventuali obbligati in solido sono diffidati a provvedere alla regolarizzazione nel caso delle seguenti violazioni: 1) condizioni contrattuali discriminatorie (articolo 5 dello schema); 2) condizioni di accesso discriminatorie per le persone con disabilità o a mobilità ridotta o mancata corretta informazione sulle modalità di accesso per tali persone (articolo 10, co. 1 e 2 dello schema); 3) mancato rispetto obblighi di formazione del personale (articolo 12 dello schema); 4) assenza di un sistema per il trattamento dei reclami (articolo 17, co. 1 dello schema).

Nei casi in cui non si proceda alla diffida, in base al comma 6, deve essere menzionata nella notifica dell'avvio del procedimento la possibilità del pagamento in misura ridotta, di cui all'articolo 16 della legge n. 689/1981.

Nel caso in cui invece il trasgressore ottemperi alla diffida, il procedimento, in base al comma 7, si estingue con il pagamento di una somma pari all'importo della sanzione nella misura del minimo previsto dal decreto.

Il comma 8 prevede che il pagamento delle sanzioni sia effettuato mediante delega a banca convenzionata, ai sensi dell'articolo 19 del decreto legislativo n. 241/1997, senza però possibilità di compensazione. L'Autorità è informata dei pagamenti effettuati mensilmente dal Ministero dell'economia e delle finanze.

Il comma 9 indica come responsabili in solido con l'autore della violazione il vettore, l'agente di viaggio, l'operatore turistico, l'ente di gestione della stazione e i

soggetti affidatari dei servizi connessi al trasporto con autobus ai sensi dell'articolo 5 del regolamento n. 181/2011.

In proposito, ricorda che con riferimento ad analoghe disposizioni contenute nell'atto n. 75, il già richiamato parere reso nella seduta del 5 marzo 2014 ha richiesto una sua modifica nel senso di prevedere che la definizione del procedimento sanzionatorio sia rimesso ad un provvedimento dell'Autorità, piuttosto che essere dettagliatamente definito nello schema di decreto legislativo in esame. Tale soluzione appare infatti maggiormente coerente con l'autonomia, anche di natura regolamentare, propria dell'Autorità stessa.

Il Capo II (artt. da 5 a 17) individua 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.

In base all'articolo 5, condizioni contrattuali discriminatorie in base alla cittadinanza dell'acquirente finale o al luogo di stabilimento del vettore o del venditore di biglietti nell'Unione, in violazione dell'articolo 4 del regolamento n. 181/2011, sono punite con una sanzione da 1.000 a 30.000 euro.

In base all'articolo 7, la mancanza di assistenza per le esigenze pratiche ed immediate dei passeggeri in caso di incidente è punita con una sanzione da 2.000 a 40.000 euro.

In base all'articolo 8, la 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 paragrafo 1 del regolamento, è punita con una sanzione da 500 a 5.000 euro.

Prima di concludere, lasciando al collega relatore della II Commissione l'illustrazione delle rimanenti disposizioni, ritiene di dover richiamare una considerazione di carattere generale già svolta nel corso dell'esame dell'atto n. 75 e cioè quella sull'opportunità di assicurare l'omogeneità della disciplina sanzionatoria delle violazioni dei diritti dei passeggeri

riferita alle diverse modalità di trasporto. Segnala di aver sottolineato più volte nel corso della relazione le analogie delle disposizioni contenute nello schema in esame con quelle contenute nello schema di decreto legislativo concernente la disciplina sanzionatoria delle violazioni dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, come definiti dal regolamento (CE) n. 1371/2007.

Le Commissioni riunite si troveranno altresì ad esaminare la disciplina sanzionatoria concernente il regolamento (UE) n. 1177/2010 relativo al trasporto via mare e alle vie navigabili interne. Occorre inoltre a suo avviso segnalare il fatto che anche con riferimento al regolamento (CE) n. 261/2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, risulta avviata una procedura d'infrazione da parte dell'Unione europea che avrebbe ad oggetto proprio le modalità di esame di reclami da parte dei passeggeri.

Tutta la materia relativa alla tutela, anche attraverso una apposita disciplina sanzionatoria, dei diritti degli utenti dei servizi di trasporto, che, come abbiamo visto, è oggetto di diverse procedure di infrazione a carico del nostro Paese, avrebbe dovuto essere affrontata in un unico testo normativo. La scelta di definirla con distinti atti normativi impone l'esigenza di assicurare che tali atti abbiano un'impostazione coerente, in particolare per quanto concerne l'individuazione nell'Autorità dei trasporti del soggetto idoneo a svolgere il ruolo di organismo di controllo e le conseguenti previsioni, relativamente alla disciplina generale concernente le modalità di esame dei reclami, l'irrogazione delle sanzioni e la destinazione dei relativi proventi.

L'esame di tali questioni in una prospettiva nella quale si tenga conto, in modo unificato, delle diverse modalità di trasporto, permetterà altresì di valutare se la dotazione organica dell'Autorità, come definita dalla normativa vigente, risulti sufficiente allo svolgimento delle funzioni

di organismo di controllo per tutto il settore dei trasporti. Ricorda in proposito che il parere reso dalle Commissioni riunite sullo schema di decreto legislativo relativo al trasporto ferroviario ha previsto l'incremento della dotazione dell'Autorità di dieci unità, da reperire attraverso mobilità dal personale già in servizio presso amministrazioni pubbliche, richiedendo che in questo senso si modificasse il testo trasmesso dal Governo, nel quale si prospettava un aumento di almeno dieci unità della dotazione di personale del competente ufficio della direzione generale per il trasporto ferroviario del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

Occorre verificare, in questa sede, o nell'esame di un successivo provvedimento sulla materia, se il numero di dieci unità possa ritenersi sufficiente in rapporto alle funzioni che i decreti legislativi che stiamo esaminando attribuiscono all'Autorità, anche in considerazione della presumibile entità quantitativa dei reclami che l'Autorità stessa si troverà a esaminare. In ogni caso, è opportuno ribadire, come è già stato osservato nel dibattito sul precedente schema di decreto legislativo, che il trasferimento all'Autorità di personale già in servizio presso pubbliche amministrazioni non comporta oneri, in quanto l'Autorità, a regime, è finanziata sulla base del contributo, da essa stessa stabilito, a carico dei soggetti regolati, senza gravare sulla finanza pubblica.

Sofia AMODDIO (PD), *relatore per la II Commissione*, completa l'illustrazione delle disposizioni del provvedimento, iniziando dalle restanti disposizioni del Capo II, che individua 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.

Le ulteriori sanzioni pecuniarie previste dal Capo II sono, in sintesi, le seguenti:

offerta di biglietti e prenotazioni con oneri aggiuntivi a persone con mobilità ridotta: da 150 a 15.000 euro (articolo 9);

mancata previsione da parte del vettore o dell'ente gestore della stazione di

condizioni di accesso non discriminatorio per persone con mobilità ridotta: da 1.500 a 15.000 euro (articolo 10, comma 1);

mancanza 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: da 500 a 5.000 euro (articolo 10, comma 2);

mancata 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: da 150 a 1.500 euro (articolo 10, commi. 3 e 4);

violazione dell'obbligo di prestare gratuitamente assistenza nelle stazioni di autobus e a bordo degli autobus alle persone con disabilità o a mobilità ridotta: da 300 a 1.200 euro (articolo 11).

violazione degli obblighi di formazione del personale, sia conducente che non, sulla disabilità e l'assistenza: da 1.000 a 30.000 euro (articolo 12);

mancata 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 (in violazione dell'articolo 19, par. 3 e 4 del regolamento): da 1.500 a 15.000 euro per ogni singolo evento (articolo 13);

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: da 500 a 5.000 euro per ciascun evento (articolo 14);

violazione degli obblighi di assistenza in caso di viaggi di durata superiore a tre ore: da 150 a 900 euro (articolo 15);

violazione del diritto a ricevere per tutta la durata del viaggio informazioni adeguate sul viaggio: da 150 a 900 euro (articolo 16, comma 1);

violazione del diritto a disporre di informazioni sui diritti dei passeggeri: da 300 a 1.500 euro (articolo 16, comma 2);

manca istituzione di un sistema per il trattamento dei reclami: da 2.500 a 25.000 euro (articolo 17, comma 1);

manca notifica ai passeggeri dell'esito dei reclami: da 300 a 1.500 euro (articolo 17, comma 2).

Il Capo III (artt. 18 e 19) contiene le disposizioni transitorie e finali.

In particolare l'articolo 18, 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.

Tale facoltà è concessa agli Stati membri dall'articolo 2, par. 4 del Regolamento che prevede espressamente che gli Stati membri possano escludere dall'applicazione del regolamento, 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 dell'articolo 18 dispone inoltre 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'articolo 16, par. 1, lettera b) relativo all'obbligo di formazione in materia di sensibilizzazione alla disabilità del personale conducente e non che opera a contatto con il pubblico (la possibilità di deroga è consentita dall'articolo 16, par. 2 del regolamento).

Il comma 3 dell'articolo 18 esclude, fino al 28 febbraio 2017, dall'applicazione del regolamento i servizi regolari di com-

petenza 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 (la possibilità di deroga e del suo rinnovo è consentita dall'articolo 2, paragrafo 5, del regolamento).

L'articolo 19 contiene la clausola di invarianza finanziaria.

Ricorda, infine, 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.

Arianna SPESSOTTO (M5S) ritiene opportuno evidenziare alcune criticità che il testo in esame presenta. Osserva in primo luogo che il comma 2 dell'articolo 18 proroga al 2018 gli obblighi concernenti la formazione in materia di sensibilizzazione alla disabilità del personale che opera a contatto con il pubblico. Ritiene che tale termine, che corrisponde al massimo di quanto previsto dal regolamento (UE) n. 181/2011, debba essere reso più breve. Segnala quindi che il comma 6 dell'articolo 3 affida alle regioni e alle provincie autonome il compito di individuare le stazioni di autobus site nel proprio territorio nelle quali è fornita assistenza alle persone con disabilità o a mobilità ridotta e di darne quindi notizia all'Autorità dei trasporti. Ritiene che la disposizione richiamata dovrebbe altresì prevedere un termine entro il quale le regioni e le provincie autonome debbano provvedere a effettuare tale individuazione. Sempre all'articolo 3, il comma 7 stabilisce che i proventi delle sanzioni previste dal provvedimento in esame siano assegnati all'Au-

torità. Tale previsione non indica peraltro alcuna finalità alla quale le risorse in questione dovrebbero essere destinate. Ritiene invece opportuno prevedere che tali risorse siano utilizzate per finalità quali il miglioramento delle condizioni di trasporto per quanto attiene al servizio pubblico su gomma e la formazione del personale per l'assistenza alle persone con disabilità o a mobilità ridotta. Evidenzia altresì che in linea generale le sanzioni previste dal provvedimento in esame appaiono assolutamente insufficienti e inadeguate a esplicare effetti dissuasivi. Ritiene pertanto che tali sanzioni dovrebbero essere notevolmente incrementate, anche prendendo come riferimento le entità delle sanzioni pecuniarie previste nello schema di decreto legislativo recante la disciplina sanzionatoria delle violazioni dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario. Rileva infine che il comma 1 dell'articolo 6 prevede l'inefficacia delle clausole derogatorie o restrittive degli obblighi che siano introdotte nel contratto di trasporto in contrasto con gli obblighi previsti dal regolamento dell'Unione europea. Ritiene che, al fine di evitare ambiguità e contenziosi, bisognerebbe prevedere, piuttosto che l'inefficacia, la nullità delle clausole in questione.

Martina NARDI (SEL) rileva che il provvedimento in esame risulta, nella sua stessa impostazione, assai complesso e farraginoso, con l'effetto inevitabile che si determineranno gravi difficoltà di applicazione. Sottolinea che non c'è alcuna semplificazione a vantaggio degli utenti dei servizi di trasporto. Osserva altresì che il provvedimento in esame comporterà necessariamente, per garantirne l'applicazione, la creazione di una struttura organizzativa ampia e complessa, dal momento che è evidente che risulteranno del tutto insufficienti le dieci unità che, come ricordato dal relatore Mognato, nel parere reso dalle Commissioni riunite sullo schema di decreto relativo alle sanzioni per quanto concerne i diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, si è stabilito che vadano ad aumentare l'organico dell'Au-

torità. Il numero dei reclami presentati, anche in considerazione del livello dei servizi di trasporto dei passeggeri su gomma, sarà tale da richiedere per il loro esame un numero di personale ben maggiore. Tutto ciò del resto non produrrà alcun effettivo vantaggio per i cittadini. Segnala altresì che alcune previsioni contenute nello schema in esame, quale quella relativa alle stazioni di autobus con personale che fornisca assistenza ai disabili, sembrano non tenere conto della realtà dei servizi di trasporto su autobus nel nostro Paese, che presenta livelli qualitativi molto bassi. In conclusione ritiene che con il provvedimento in esame ci si limiti ad ottemperare formalmente agli obblighi previsti dall'Unione europea, senza introdurre nessuna misura che in concreto migliori le condizioni dei passeggeri del trasporto su autobus.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO ricorda come nel testo iniziale dello schema di decreto legislativo recante la disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, il Governo aveva proposto di affidare i compiti di organismo di controllo, in una prima fase transitoria, alla direzione generale per il trasporto ferroviario, interni al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Tale scelta era dovuta alla considerazione che l'Autorità dei trasporti, che rappresenta sicuramente il soggetto qualificato a svolgere il ruolo di organismo di controllo, essendo di recentissima istituzione, avrebbe potuto incontrare difficoltà organizzative e di reperimento del personale per svolgere i compiti in questione. Tuttavia, a seguito del parere reso dalle competenti Commissioni parlamentari, il Governo ha ritenuto di dover modificare tale impostazione e di attribuire direttamente all'Autorità di regolazione dei trasporti i compiti di organismo di controllo. Nel provvedimento in esame tale attribuzione è già prevista nel testo trasmesso dal Governo, per cui condivide le conseguenti considerazioni svolte dal re-

latore Mognato. Più in generale esprime il proprio apprezzamento per la precisione e la completezza dell'illustrazione del provvedimento svolta dai due relatori. Per parte propria consegna alla Commissione una scheda tecnica sui contenuti del provvedimento stesso (*vedi allegato*). Per quanto concerne le osservazioni emerse nel corso del dibattito, dichiara di comprendere le ragioni che sono alla base del giudizio di farraginosità espresso dall'onorevole Nardi; osserva peraltro che con il testo in esame viene dettata la disciplina sanzionatoria in relazione alla normativa contenuta in un atto, nel caso specifico un regolamento, dell'Unione europea. Per quanto riguarda il comma 6 dell'articolo 3, richiamato nel proprio intervento dall'onorevole Spessotto, ritiene necessario

far presente che nel parere sullo schema di decreto in esame espresso dalla Conferenza Stato-Regioni nella seduta del 20 febbraio scorso è stata espressamente richiesta una riformulazione del comma citato, nel senso di prevedere che spetta alle regioni e alle provincie autonome l'indicazione delle stazioni che forniscono assistenza a persone con disabilità o mobilità ridotta, mentre compete al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti designare tali stazioni in sede di Unione europea.

Ivan CATALANO, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad una successiva seduta.

La seduta termina alle 15.15.

ALLEGATO

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).

DOCUMENTAZIONE DEPOSITATA DAL GOVERNO

Lo schema di decreto legislativo, predisposto in attuazione della delega contenuta nell'articolo 2 della legge 6 agosto 2013, n. 96 – Legge di delegazione europea 2013 – è finalizzato a dettare la disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus, entrato in vigore il 1° marzo 2013, che impone una serie di obblighi, in particolare, a carico dei vettori e dei gestori delle stazioni di autobus a tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus.

In particolare, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 28 del regolamento comunitario, l'Organismo responsabile dell'applicazione delle disposizioni previste dal citato regolamento è stato individuato nell'Autorità dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto legge n.201 del 2011 (Salva Italia).

Si ritiene, infatti, che la suddetta Autorità rispecchi pienamente i requisiti di indipendenza da qualsiasi vettore, operatore turistico e ente di gestione delle stazioni, requisiti che devono essere assicurati sul piano giuridico-organizzativo, decisionale e finanziario. L'Organismo responsabile vigila sulla corretta applicazione del Regolamento, ed a tal fine esercita funzioni di monitoraggio, di vigilanza nonché sanzionatorie e riferisce annualmente al Parlamento in ordine all'applicazione del regolamento stesso.

Per i servizi di competenza regionale e locale, si prevede che i reclami possano essere prodotti dai passeggeri alla stessa Autorità, la quale dà informazione alle competenti strutture regionali circa la presentazione e l'esito di questi ultimi.

Conformemente a quanto previsto dalla legge n. 689/1981, si prevede un procedimento sanzionatorio con un eventuale ampia fase di contraddittorio tra l'Organismo ed il soggetto ritenuto responsabile dell'infrazione.

Lo schema di provvedimento reca sanzioni per la violazione di clausole inerenti al contratto di trasporto, all'obbligo di assistenza in caso di incidente, agli obblighi relativi a persone con disabilità o a mobilità ridotta, alla violazione dei diritti del passeggero in caso di cancellazione o ritardo, sanzionando il vettore per non aver garantito la continuazione, il reinstadamento e non aver ottemperato al rimborso, in modo conforme a quanto previsto dal regolamento, oppure sanzionando il vettore o l'ente gestore della stazione per non aver informato i passeggeri circa le cancellazioni od i ritardi ed il solo vettore per non aver prestato l'assistenza prevista.

Si segnala, in particolare, a tutela delle persone con disabilità o a mobilità ridotta, il pieno riconoscimento del diritto al trasporto, con conseguente diritto a non dover pagare oneri aggiuntivi in ragione di tale condizione di disabilità; la predeterminazione ed informazione in ordine alle condizioni ed alle modalità pratiche che consentano l'accessibilità al servizio di

trasporto; l'assistenza di cui possono beneficiare nelle stazioni di autobus designate e a bordo degli autobus; la formazione a cui sono soggetti tutti coloro che hanno rapporti con i passeggeri.

In conformità a quanto previsto dal medesimo regolamento, si prevede che lo stesso non si applica:

fino al 28 febbraio 2015 ai servizi regolari nazionali, la cui distanza prevista è pari o superiore a 250 km;

fino al 28 febbraio 2018, ai servizi regolari, nazionali od internazionali, tra l'Italia e gli Stati membri dell'Unione europea o del SEE, oppure della Confederazione elvetica, relativamente all'obbligo di formazione dei conducenti;

fino al 28 febbraio 2017, ai servizi regolari di competenza statale tra l'Italia ed uno Stato non appartenente all'Unione europea o al SEE, qualora diverso dalla

Confederazione elvetica, in virtù della loro peculiare disciplina dettata da accordi internazionali bilaterali, periodo, peraltro, qualora ritenuto necessario, ulteriormente prolungabile, ma non oltre il 28 febbraio 2021, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Sullo schema di decreto è stato acquisito, in data 20 febbraio u.s., il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le province Autonome di Trento e Bolzano, reso in senso favorevole subordinatamente all'accoglimento della riformulazione dell'articolo 3, comma 6: con tale riformulazione si è precisato che spetta alle Regioni ed alle Province autonome l'indicazione delle stazioni che forniscono assistenza a persone con disabilità o mobilità ridotta, mentre compete al MIT designare le stesse in sede UE, ai sensi dell'articolo 12 del Regolamento 181/2011.