

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione del dottor Nicola Zaccheo, nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC). Nomina n. 13 132

ATTI DEL GOVERNO:

Proposta di nomina del dottor Nicola Zaccheo a presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC). Nomina n. 13 (*Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole*) 132

SEDE REFERENTE:

Sull'ordine dei lavori 133

DL 143/2018: Disposizioni urgenti in materia di autoservizi pubblici non di linea. C. 1478 Governo (*Esame e rinvio*) 134

SEDE CONSULTIVA:

Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2018. C. 1432 Governo, approvato dal Senato (Relazione alla XIV Commissione) (*Esame e rinvio*) 138

SEDE REFERENTE:

Modifiche al codice della strada. C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1245 Mulè, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi e petizione n. 38 (*Seguito dell'esame e rinvio*) 140

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 141

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 9 gennaio 2019.

Audizione del dottor Nicola Zaccheo, nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC). Nomina n. 13.

L'audizione informale è stata svolta dalle 13.10 alle 13.50.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 9 gennaio 2019. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI.

La seduta comincia alle 13.50.

Proposta di nomina del dottor Nicola Zaccheo a presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC). Nomina n. 13.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento.

Alessandro MORELLI, *presidente*, ricorda che nella seduta del 27 dicembre si è svolta la relazione introduttiva e che si è appena conclusa l'audizione del dottor Nicola Zaccheo.

Elisabetta Maria BARBUTO (M5S), *relatrice*, formula una proposta di parere favorevole sull'atto di nomina in esame.

La Commissione procede quindi alla votazione per scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole della relatrice.

Alessandro MORELLI, *presidente*, comunica il risultato della votazione:

Presenti	35
Votanti	31
Astenuti	4
Maggioranza	16
Hanno votato <i>sì</i>	27
Hanno votato <i>no</i>	4

(La Commissione approva).

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che comunicherà il parere favorevole testé espresso alla Presidenza della Camera, ai fini della trasmissione al Governo.

Hanno preso parte alla votazione i deputati: Baldelli, Barbuto, Barzotti, Luciano Cantone, Capitanio, Massimo Enrico Baroni, in sostituzione di Carinelli, Cecchetti, De Girolamo, D'Arrando, in sostituzione di De Lorenzis, Donina, Ficara, Fogliani, Giacometti, Grippa, Liuzzi, Maccanti, Marino, Morelli, Mulè, Pentangelo, Raffa, Nesci, in sostituzione di Paolo Nicolò Romano, Scagliusi, Serritella, Sozzani, Spessotto, Stumpo, Tasso, Termini, Tombolato e Zordan.

Si sono astenuti i deputati: Bruno Bosio, Gariglio, Paita e Pizzetti.

La seduta termina alle 14.05.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 9 gennaio 2019. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi.

La seduta comincia alle 14.05.

Sull'ordine dei lavori.

Diego SOZZANI (FI) sollecita l'audizione del Commissario straordinario del Governo per la TAV Paolo Foietta, il cui incarico è terminato lo scorso 31 dicembre. Al riguardo stigmatizza la mancata audizione del Commissario, nonostante la richiesta avanzata a più riprese dal gruppo di Forza Italia fin dal mese di luglio, e ritiene opportuno che siano acquisiti agli atti della Commissione i risultati dell'analisi costi-benefici condotta dal citato Commissario straordinario e contenuti nel Quaderno n. 12 dell'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione.

Davide GARIGLIO (PD) si associa alle considerazioni svolte dal collega Sozzani, in particolare sulla necessità di procedere tempestivamente all'audizione del Commissario straordinario Paolo Foietta al fine di poter acquisire i risultati della sua attività sull'analisi costi-benefici della TAV, richiedendo altresì di effettuare un sopralluogo nei cantieri. Evidenzia come sia l'audizione che il sopralluogo, più volte sollecitati anche dal gruppo del Partito democratico, non si siano svolti per evidenti divisioni all'interno dei gruppi di maggioranza.

Nicola STUMPO (LeU), indipendentemente dal giudizio sul merito dell'opera, condivide l'opportunità di acquisire agli atti della Commissione le risultanze dell'analisi condotta dal Commissario straordinario Foietta, anche al fine di valutare, in prospettiva, l'attività dei futuri soggetti incaricati come commissari straordinari.

Alessandro MORELLI, *presidente*, ritiene che la questione dell'audizione del Commissario straordinario possa essere

più opportunamente discussa nell'ambito della riunione dell'Ufficio di presidenza prevista al termine delle sedute della Commissione.

DL 143/2018: Disposizioni urgenti in materia di autoservizi pubblici non di linea.

C. 1478 Governo.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Elena MACCANTI (Lega), *relatrice*, fa presente che il decreto-legge 29 dicembre 2018, n. 143, modifica la disciplina del trasporto di persone mediante servizi pubblici non di linea, relativa ai servizi di noleggio con conducente (NCC), di cui alla legge n. 21 del 1992, introducendo alcuni requisiti e caratteristiche da rispettare nello svolgimento del servizio.

Premette che tale legge è stata oggetto dieci anni fa di una importante modifica, ad opera dell'articolo 29, comma 1-*quater* del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, che aveva ridisegnato in larga parte la disciplina dello svolgimento dei servizi NCC prevedendo l'introduzione di una serie di vincoli a tale attività.

L'efficacia di tale disciplina è stata tuttavia sospesa, ad opera dell'articolo 7-*bis* del decreto-legge n. 5 del 2009 dapprima fino al 30 giugno 2009, termine successivamente differito al 31 dicembre 2009 e, infine, al marzo 2010. Successivamente l'efficacia della legge è stata nuovamente sospesa in termini espliciti dal 1° gennaio 2017 fino al 31 dicembre 2018. Nel periodo compreso tra il 1° aprile 2010 ed il 31 dicembre 2016 i limiti dell'efficacia di tali disposizioni sono stati rimessi a pronunce della magistratura.

Dal 1° gennaio 2019, in assenza dell'adozione del decreto-legge in esame, sarebbe stata dunque integralmente vigente la disciplina recata dall'articolo 29, comma 1-*quater*, che amplia gli obblighi a carico degli esercenti del servizio di noleggio, prevedendo in particolare che l'inizio e il

termine di ogni singolo servizio di noleggio con conducente debba avvenire presso la rimessa, che può essere situata esclusivamente nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione, mentre il prelevamento e l'arrivo a destinazione dell'utente possono avvenire anche nel territorio di altri comuni.

Il decreto-legge in esame introduce pertanto una serie di modifiche alla legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, che si riferiscono ai servizi di noleggio con conducente e che tengono conto dell'entrata in vigore del citato articolo 29, comma 1-*quater*.

Al riguardo ritiene che la Commissione Trasporti e più in generale il Parlamento debbano assumersi la responsabilità di intervenire in un ambito di cui purtroppo il Parlamento non si occupa da più di dieci anni a causa della descritta serie di proroghe, riappropriandosi della titolarità della materia.

Nel dettaglio le modifiche proposte dal comma 1 del decreto-legge alla legge n. 21 del 1992 sono le seguenti: innanzitutto, si modifica l'articolo 3, comma 1, che reca la definizione del servizio di NCC, specificando che la richiesta del servizio può essere effettuata presso la sede oltre che presso la rimessa dell'esercente il servizio. Si prevede inoltre che la richiesta del servizio possa essere effettuata, anche mediante l'utilizzo di strumenti tecnologici. Viene inoltre novellato il comma 3 dell'articolo 3, prevedendo che, oltre alla sede operativa del vettore, almeno una rimessa debba essere situata nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione. In proposito si ricorda che la formulazione del comma 3 su cui opera la modifica ora apportata e che, in virtù della citata sospensione dell'efficacia, non è oggetto di applicazione disponeva che la sede del vettore e la rimessa dovessero essere situate esclusivamente nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione.

In base alla nuova formulazione del comma 3 è possibile inoltre per il vettore disporre di ulteriori rimesse nel territorio di altri comuni della medesima provincia

o area metropolitana in cui ricade il territorio del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione, previa comunicazione ai comuni predetti e salvo diversa intesa raggiunta in Conferenza unificata entro il 28 febbraio 2019.

Il comma 9 dell'articolo 1 reca una disciplina di carattere transitorio, disponendo che, fino alla data di adozione delle deliberazioni della Conferenza unificata, appena ricordate, e comunque per un periodo non superiore a due anni dalla data di entrata in vigore del decreto-legge, l'inizio di un nuovo servizio, fermo l'obbligo di prenotazione, possa avvenire senza il rientro in rimessa anche quando il servizio è svolto in esecuzione di un contratto concluso in forma scritta tra il vettore ed il cliente, avente data certa sino a 15 giorni antecedenti alla data di entrata in vigore del decreto-legge e debitamente registrato, da tenere a bordo o in sede e da esibire in caso di controlli.

È inoltre riformulato il comma 4 dell'articolo 11, il quale, nel testo che viene attualmente applicato (quindi nel testo precedente al 2008), prevede solamente che le prenotazioni siano effettuate presso le rimesse.

La nuova formulazione consente l'utilizzo per le prenotazioni, effettuate presso la rimessa o la sede, di strumenti tecnologici e dispone che l'inizio e il termine di ogni singolo servizio di noleggio con conducente debba avvenire presso una delle rimesse di cui all'articolo 3, comma 3, con ritorno alle stesse. Il prelevamento e l'arrivo a destinazione dell'utente possono avvenire anche al di fuori della Provincia o dell'area metropolitana in cui ricade il territorio del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione.

Sull'obbligo di rientro in rimessa dopo ogni servizio innova peraltro il nuovo comma 4-bis che consente di iniziare un nuovo servizio anche senza il rientro in rimessa nel caso di più prenotazioni, oltre la prima, che risultino dal foglio di servizio, sin dalla partenza dalla rimessa o dal pontile di attracco, con partenza o destinazione all'interno della provincia o

dell'area metropolitana in cui ricade il territorio del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione.

Si innova poi anche la disciplina del foglio di servizio, prevedendo l'obbligo di tenerlo in formato elettronico. La definizione delle specifiche del foglio di servizio elettronico viene demandata ad un successivo decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'interno, da adottarsi, ai sensi del comma 2 dell'articolo 1 del decreto-legge all'esame, entro il 30 giugno 2019. Fino all'adozione di tale decreto il foglio di servizio elettronico è sostituito da una versione cartacea, caratterizzata da numerazione progressiva delle singole pagine da compilare, avente i medesimi contenuti di quello elettronico e da tenere in originale a bordo del veicolo per un periodo non inferiore a 15 giorni, per essere esibito agli organi di controllo, con copia conforme depositata in rimessa.

Il foglio di servizio elettronico dovrà riportare la targa veicolo; il nome del conducente; la data, luogo e km. di partenza e arrivo; l'orario di inizio servizio, la destinazione e l'orario di fine servizio nonché i dati del fruitore del servizio.

Con il nuovo comma 4-ter viene in ogni caso consentita la fermata degli NCC sul suolo pubblico durante l'attesa del cliente che ha effettuato la prenotazione del servizio e nel corso dell'effettiva prestazione del servizio stesso.

Il comma 3 dell'articolo 1 prevede l'istituzione presso il Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro un anno dalla data di entrata in vigore del decreto-legge, di un registro informatico pubblico nazionale delle imprese titolari di licenza per il servizio taxi effettuato con autovettura, motocarozzetta e natante e di quelle di autorizzazione per il servizio di autonoleggio con conducente effettuato con autovettura, motocarozzetta e natante. Non sono compresi nel registro i servizi effettuati con velocipedi (biciclette e veicoli assimilati), autobus, quadricicli e veicoli a trazione animale. La definizione delle specifiche tecniche per l'attuazione e le mo-

dalità con le quali le imprese dovranno registrarsi è rimessa ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Si tratta di un'innovazione molto importante, fondamentale ai fini dell'esercizio del controllo sulle predette attività, in particolare sul servizio di autonoleggio con conducente per la quale non si dispone allo stato di dati certi.

Per l'implementazione e l'adeguamento dei sistemi informatici del Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si autorizza la spesa di un milione di euro per l'anno 2019 mentre alla gestione del registro il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà provvedere con le risorse umane finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

A decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto-legge e fino alla piena operatività del registro informatico, è vietato il rilascio di nuove autorizzazioni per l'espletamento del servizio di noleggio con conducente con autovettura, motocarozza e natante (comma 6).

Il comma 4 dispone che le sanzioni previste dall'articolo 11-bis della legge n. 21 del 1992 per l'inosservanza degli articoli 3 e 11 della stessa legge, come modificati dalle norme in commento, si applichino a decorrere dal novantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore del decreto-legge. Inoltre, rimangono sospese per la stessa durata di novanta giorni le sanzioni amministrative previste per i titolari di autorizzazione per l'esercizio del servizio NCC, dall'articolo 85, comma 4 e 4-bis del Codice della Strada (decreto legislativo n. 285 del 1992), relative all'esercizio dell'attività senza ottemperare alle norme vigenti o alle condizioni dell'autorizzazione.

Assai rilevante appare anche la disposizione del comma 8 che rinvia ad un successivo provvedimento di natura regolamentare la disciplina dell'attività delle piattaforme tecnologiche che intermediano tra domanda ed offerta di autoservizi pubblici non di linea.

Conseguentemente alla nuova disciplina per gli NCC che viene qui delineata, il comma 5 dispone l'abrogazione del comma 3 dell'articolo 2 del decreto-legge n. 40 del 2010, che prevedeva l'adozione con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, previa intesa con la Conferenza unificata, di disposizioni per impedire pratiche di esercizio abusivo del servizio di taxi e del servizio di noleggio con conducente o, comunque, non rispondenti ai principi ordinamentali che regolano la materia e per 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 termine per l'emanazione di tale decreto interministeriale, è stato differito 12 volte, da ultimo al 31 dicembre 2018 dall'articolo 1, comma 1136, lettera b), della legge n. 205 del 2017, che ha anche confermato la sospensione dell'efficacia, per l'anno 2018, delle disposizioni del decreto-legge n. 207 del 2008. Analogamente, il comma 7, dispone, a decorrere dal 1° gennaio 2019, l'abrogazione dell'articolo 7-bis del decreto-legge n. 5 del 2009, cioè della norma che aveva disposto la sospensione fino al 31 marzo 2010 dell'operatività dell'articolo 29, comma 1-*quater*, del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207.

L'articolo 2, in conclusione, disciplina l'entrata in vigore del decreto-legge.

Infine, in attesa dello svolgimento del dibattito sul provvedimento in esame che auspica approfondito, ribadisce l'importanza che il Parlamento possa cogliere l'opportunità di modificare la disciplina vigente in materia di autoservizi non di linea.

Carlo FIDANZA (FdI) ringrazia la relatrice per il prezioso lavoro svolto e concorda sull'opportunità che il Parlamento debba cogliere l'occasione di legiferare dopo più di dieci anni di proroghe, circostanza che ha determinato una iperproliferazione di licenze, soprattutto nelle grandi città, creando molteplici aspettative nei conducenti titolari di tali licenze a

vedersi riconosciuto un vero e proprio diritto, aspettative fondate peraltro sull'assenza di una disciplina.

Esprime apprezzamento per la decisione del Governo di intervenire con un provvedimento di modifica della disciplina vigente, atteso da tempo da tutti gli operatori del settore, evidenziando in particolare l'utilità dell'istituzione di un Registro elettronico delle licenze. A tale riguardo formula una richiesta di chiarimento al viceministro Rixi circa i dati relativi all'effettivo numero di licenze rilasciate dai comuni al fine di avere un quadro realistico del fenomeno sul quale intervenire. Ribadisce l'importanza di chiarire la distinzione tra il servizio pubblico su piazza svolto dai taxi e l'attività di trasporto pubblico non di linea svolto dai c.d. NCC, che applicano tariffe concordate con i clienti e non svolgono un servizio pubblico in senso stretto.

Segnala altresì, fra le criticità di tale settore, anche la diffusione di numerose piattaforme tecnologiche e la nascita di diverse applicazioni informatiche sia nel settore dei taxi che del noleggio di auto con conducente che hanno determinato anche il diffondersi di fenomeni di *dumping*. Ritiene che su tale questione debba intervenire direttamente a livello legislativo, evitando di demandare la regolamentazione ad una disciplina di carattere regolamentare.

In conclusione auspica che la Commissione possa svolgere un approfondito esame del provvedimento al fine di individuare soluzioni condivise.

Nicola STUMPO (LeU), pur esprimendo apprezzamento per l'intervento normativo operato dal Governo, giudica la materia in esame assai complessa, con una sovrapposizione di attività tra gli operatori del settore taxi e gli NCC. Ritiene pertanto opportuno che si giunga alla definizione di regole generali più chiare per entrambi i settori richiamati, affrontando anche la questione se dare agli NCC una rilevanza nazionale invece che locale e chiarendo dunque il ruolo da attribuire ai comuni nel rilascio delle licenze.

In tale contesto ritiene quindi opportuno che la Commissione svolga un breve ciclo di audizioni dei rappresentanti delle categorie coinvolte, ivi compresi i rappresentanti dell'Autorità di regolazione dei trasporti e dei comuni al fine di conoscere il loro orientamento sulle prospettive di miglioramento della rete dei trasporti sul territorio nazionale. Infine ribadisce l'importanza di evitare continui rimbalzi di responsabilità e l'insorgere di notevoli tensioni come avvenuto a fine dicembre.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) sottolinea l'estrema criticità della situazione del settore, che forse avrebbe dovuto suggerire al Governo uno strumento diverso dal decreto-legge, prevedendo un intervento transitorio nella legge di bilancio. Ritiene opportuno individuare le soluzioni migliori al fine di dare risposte adeguate a tutti gli operatori del settore. Concorda quindi sull'opportunità di svolgere un ciclo di audizioni e chiede al Governo se vi sia un'apertura ampia ad esaminare nel merito tutte le problematiche della materia.

Diego SOZZANI (FI) esprime apprezzamento per il lavoro svolto dalla relatrice, che ha egregiamente illustrato i contenuti del provvedimento in esame evidenziando le questioni più critiche. Ribadisce l'importanza di stabilire quale ruolo attribuire alle regioni ed ai comuni e di ascoltare l'opinione dell'Autorità di regolazione dei trasporti, anche per valutare appieno la possibilità di procedere alla definizione di una legge quadro del settore. Più in generale, evidenzia la necessità di procedere all'audizione di tutti i *player* anche informatici nonché delle associazioni di categorie maggiormente rappresentative.

Il viceministro Edoardo RIXI desidera cogliere l'occasione per fornire alcuni elementi di chiarimento che potrebbero rivelarsi utili al dibattito in corso.

Sottolinea innanzitutto l'importanza che si svolga un approfondito e sereno dibattito parlamentare al fine di giungere all'individuazione di soluzioni ampiamente condivise. Si tratta di una materia assai

complessa anche per quello che riguarda i dati di cui attualmente dispone il ministero che sono molto diversi da quelli apparsi sugli organi di stampa, che indicano 80.000 titolari di autorizzazione per NCC. Secondo i dati in possesso del ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le licenze attualmente concesse agli NCC sarebbero invece circa 22.000; non si tratta peraltro di un dato certo, in quanto potrebbe dipendere dalle modalità con cui gli uffici della motorizzazione civile procedono alla classificazione delle immatricolazioni. Al riguardo segnala l'importanza dell'istituzione del Registro elettronico delle licenze previsto dal decreto-legge in esame.

In ordine alla questione dell'ambito territoriale delle licenze, evidenzia che allo stato l'Italia è l'unico paese europeo in cui una licenza rilasciata a livello comunale consente l'esercizio dell'attività in un'altra provincia o area metropolitana o addirittura in un'altra regione.

Segnala altresì l'opportunità di riflettere sulla classificazione dell'attività di noleggio con conducente, ricordando come l'attuale riconoscimento come trasporto pubblico locale eviti l'applicazione della normativa europea sui servizi pubblici.

In conclusione, evidenzia come si tratti di una materia molto conflittuale, che richiede molta attenzione nell'individuare il perimetro delle modifiche normative da discutere nell'ambito del provvedimento in esame, che auspica possano essere oggetto di ampia condivisione.

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

La seduta termina alle 14.45.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 9 gennaio 2019. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI.

La seduta comincia alle 14.45.

Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2018.

C. 1432 Governo, approvato dal Senato.

(Relazione alla XIV Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Alessandro MORELLI, *presidente*, ricorda che il Regolamento della Camera prevede una disciplina particolare per l'esame in sede consultiva del disegno di legge europea. In questo caso infatti le Commissioni di settore, nel corso del proprio esame in sede consultiva, possono approvare emendamenti che la Commissione Politiche dell'Unione europea può successivamente respingere soltanto per motivi di compatibilità con la normativa europea o per esigenze di coordinamento generale. Ricorda altresì che gli emendamenti possono essere presentati anche direttamente alla Commissione Politiche dell'Unione europea.

Bernardo MARINO (M5S), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare il disegno di legge europea 2018 (C. 1432), nel testo modificato dal Senato.

La legge europea rappresenta, ai sensi della legge n. 234 del 2012, che disciplina la partecipazione italiana alle politiche dell'Unione europea, lo strumento normativo con cui l'Italia garantisce l'adeguamento dell'ordinamento nazionale all'ordinamento europeo, con particolare riferimento ai casi di non corretto recepimento della normativa europea. In altre parole, nel disegno di legge europea sono inserite le disposizioni finalizzate a porre rimedio ai casi di non corretto recepimento della normativa UE nell'ordinamento nazionale che hanno dato luogo a procedure di infrazione oppure di pre-infrazione, avviate nel quadro del sistema di consultazione tra istituzioni UE e Stati membri « *EU-Pilot* ».

In tal senso essa si distingue dalla legge di delegazione europea che invece contiene la delega al governo per il recepimento nell'ordinamento interno delle nuove direttive dell'Unione europea.

Il provvedimento, che consta di 19 articoli, è per sua natura eterogeneo: con riferimento agli ambiti di competenza della Commissione Trasporti si segnalano in particolare le seguenti disposizioni.

L'articolo 7 interviene in materia di requisiti richiesti agli esaminatori di patenti di guida diverse da quella per gli autoveicoli (patente B).

La disposizione modifica la lettera *a*) del punto 2.2. dell'allegato IV del decreto legislativo n. 59 del 2011 (Attuazione delle direttive 2006/126/CE e 2009/113/CE concernenti la patente di guida), prevedendo quale requisito alternativo alla titolarità di una patente di categoria corrispondente a quella per la quale l'esaminatore è chiamato a svolgere la propria attività il possesso di un diploma di laurea in ingegneria del vecchio ordinamento o di laurea magistrale in ingegneria.

La proposta di modifica in esame, precisa la relazione illustrativa, oltre ad essere conforme a quanto stabilito dall'allegato IV della direttiva 2006/126/CE8, risponde all'esigenza di «valorizzare le formazioni professionali di almeno una quota di dipendenti che devono abilitarsi alla funzione di esaminatore».

La modifica legislativa proposta, sempre secondo quanto affermato nella relazione illustrativa, si basa sul presupposto che, per condurre i veicoli diversi dalle autovetture, è necessaria una solida conoscenza di nozioni teoriche e pratiche di fisica, di meccanica e di dinamica, che certamente sono possedute da chi è in possesso di diploma di laurea in ingegneria. Pertanto il possesso del titolo di studio, accompagnato dal corso di qualificazione iniziale che comunque devono obbligatoriamente frequentare i funzionari che intendono conseguire l'abilitazione di esaminatore, consentirebbe di assicurare i requisiti di competenza ed affidabilità allo svolgimento delle funzioni in argomento richiesti.

L'articolo 8 – introdotto a seguito dell'approvazione di un emendamento durante l'esame in Commissione presso il Senato – è volto a rimediare all'apertura della procedura di infrazione 2014/4187 in materia di regolazione del trasporto aereo. La procedura è allo stato della messa in mora.

La disposizione novella il decreto-legge 24 gennaio 2012 n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012 n. 27 sostituendone l'articolo 73.

La modifica è tesa ad assegnare all'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) la funzione di regolatore indipendente dei rapporti di concessione anche quando sussista tra l'ENAC e il concessionario dei servizi aeroportuali un contratto di programma.

Tale modificazione legislativa viene proposta per venire incontro alle obiezioni della Commissione europea, secondo cui l'ENAC non sarebbe idoneo a soddisfare i requisiti dell'autorità amministrativa indipendente, cui deve essere demandata la competenza di risolvere le controversie tra autorità aeroportuale e gestori dei relativi servizi.

Gli articoli 6 e 11 della direttiva 2009/12/CE, infatti, prevedono che, in caso di controversie sui diritti aeroportuali, che insorgano tra l'autorità aeroportuale e l'imprenditore che ne gestisca i servizi, sia prevista un'autorità terza, innanzi alla quale la lite possa essere sottoposta e risolta, in base a criteri e condizioni non discriminatori, trasparenti e obiettivi.

La disposizione introdotta in sede referente al Senato è pertanto volta a individuare nell'ART l'Autorità competente a dirimere le eventuali liti, anche nei casi in cui siano vigenti contratti di programma. L'ENAC – pertanto – non avrà più tale compito.

La disposizione introdotta stabilisce che l'ART attua le funzioni assegnate con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 9 disciplina il regime IVA applicabile ai servizi di trasporto e spedi-

zione dei beni in franchigia, allo scopo di archiviare la procedura di infrazione 2018/4000, attualmente allo stadio di messa in mora.

In particolare con le modifiche in commento si esentano da IVA le predette prestazioni, a condizione che il loro valore sia compreso nella base imponibile, in luogo di essere concretamente assoggettato a imposta in dogana. Il Governo – nella relazione illustrativa al provvedimento – ricorda che a parere della Commissione UE le vigenti disposizioni di cui all'articolo 9, comma 1, numeri 2 e 4, del decreto del Presidente della Repubblica IVA (decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 1972), confliggono con l'articolo 144 della Direttiva 2006/112/CE sul sistema comune dell'IVA. Nell'attuale formulazione dell'articolo 9, per applicare l'esenzione IVA ai servizi di trasporto e di spedizione dei beni in esportazione, in transito o in importazione temporanea, nonché ai trasporti relativi a beni in importazione, i relativi corrispettivi devono essere assoggettati all'imposta e scontare l'IVA in dogana all'atto dell'importazione, ai sensi del primo comma dell'articolo 69 del decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 1972.

La lettera *c*) modifica l'articolo 9, comma 1, n. 4-*bis*, del decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 1972, che nella formulazione vigente qualifica come non imponibili i servizi accessori relativi alle piccole spedizioni di carattere non commerciale e alle spedizioni di valore trascurabile purché i corrispettivi dei servizi accessori abbiano concorso alla formazione della base imponibile ai sensi dell'articolo 69 del decreto del Presidente della Repubblica IVA, ancorché la medesima base imponibile non sia stata assoggettata all'imposta.

In proposito segnala che la Commissione ha rilevato che detta disposizione non è in linea con l'articolo 144 della menzionata direttiva IVA, in quanto limita la prescrizione alle importazioni di beni di modico valore ed alle piccole spedizioni.

Alessandro MORELLI, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.55.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 9 gennaio 2019. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI.

La seduta comincia alle 14.55.

Modifiche al codice della strada.

C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1245 Mulè, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi e petizione n. 38.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 19 dicembre 2018.

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che in data 29 dicembre 2018 è stata assegnata la proposta di legge C. 681 Baldelli, che sarà abbinata alle proposte di legge in esame in quanto vertente su identica materia.

Ricorda che nella seduta del 19 dicembre 2018 sono state svolte le relazioni introduttive dei deputati De Lorenzis e Donina.

Giuseppe Cesare DONINA (Lega), *relatore*, anche a nome del collega De Lorenzis, propone lo svolgimento di un ciclo di audizioni al fine di approfondire le principali tematiche relative al codice della strada nonché l'istituzione di un Comitato ristretto al fine di elaborare un testo unificato ampiamente condiviso da sottoporre all'esame della Commissione plenaria.

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

La seduta termina alle 15.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15 alle 15.10.