

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2257

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

RACITI, FRAILIS

Disposizioni per garantire la continuità territoriale mediante i collegamenti aerei, marittimi e ferroviari della Sicilia, della Sardegna e delle isole minori con il continente

Presentata il 18 novembre 2019

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La continuità territoriale ha lo scopo di garantire i servizi di trasporto, per via aerea o marittima, ai cittadini abitanti in regioni disagiate e di rendere agevoli i collegamenti alle zone periferiche di un Paese o alle isole. L'esigenza avvertita dallo Stato di garantire determinati collegamenti può, tuttavia, scontrarsi con gli interessi economici delle compagnie aeree o marittime, che potrebbero essere portate ad abbandonare le rotte meno remunerative o a servirle solo nei periodi in cui è maggiore la domanda di trasporto o, comunque, a imporre prezzi di trasporto particolarmente elevati per evitare perdite finanziarie.

Con riferimento ai servizi marittimi in continuità territoriale occorre, peraltro, distinguere i servizi svolti tra le regioni insulari e il territorio extraregionale e i col-

legamenti interni alle regioni e tra queste e le loro isole minori: i primi sono disciplinati da convenzioni tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'impresa aggiudicataria; i secondi sono rimessi a contratti sottoscritti dalle regioni.

A livello di regolamentazione nazionale già le disposizioni dell'articolo 8 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, fissavano il principio per il quale i servizi di collegamento con le isole maggiori e minori, nonché eventuali prolungamenti tecnicamente ed economicamente necessari, debbono assicurare il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale delle aree interessate, e, in particolare, del Mezzogiorno.

L'articolo 1 della legge 19 maggio 1975, n. 169, stabiliva poi l'affidamento dell'esercizio delle linee marittime per l'espleta-

mento dei servizi postali e commerciali con le isole minori dell'arcipelago toscano, del Lazio, della Campania e della Sicilia a società partecipate dalla società Tirrenia di Navigazione, introducendo il principio della successiva privatizzazione delle società del gruppo.

Allo stato attuale, la continuità territoriale marittima con le isole maggiori è disciplinata dalla convenzione per l'esercizio di servizi di collegamento marittimo in regime di pubblico servizio con le isole maggiori e minori, stipulata ai sensi dell'articolo 1, comma 998, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), e dell'articolo 19-ter del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dalla Compagnia italiana di navigazione (CIN) Spa.

I collegamenti interni alle regioni e tra queste e le isole minori sono rimessi, invece, a contratti sottoscritti dalle regioni medesime, stipulati all'atto del completamento delle procedure di gara, concernenti sia le privatizzazioni sia i contenuti del contratto di servizio o della convenzione.

Per le regioni a statuto speciale, il conferimento delle funzioni e dei compiti avviene nel rispetto degli statuti speciali. Il citato articolo 19-ter del decreto-legge n. 135 del 2009, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 166 del 2009, ha previsto, in particolare, che, a decorrere dal 2010, i compiti di programmazione e di amministrazione relativi ai servizi di cabotaggio marittimo di servizio pubblico che si svolgono all'interno di una regione sono esercitati dalla regione stessa.

Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 13 marzo 2009 ha definito i criteri di privatizzazione nonché le modalità di dismissione della partecipazione detenuta dallo Stato, tramite Fintecna Spa, nel capitale di Tirrenia di Navigazione Spa, autorizzando il Ministero dell'economia e delle finanze ad alienare il 100 per cento della propria partecipazione indiretta nella società insieme alle partecipazioni totalitarie detenute da questa nelle società marit-

time regionali e non trasferite gratuitamente alle regioni.

Il 19 luglio 2012 si è conclusa la procedura di privatizzazione della società Tirrenia, con la sottoscrizione di una nuova convenzione tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la CIN. La convenzione, che recepisce le indicazioni dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, che ha valutato positivamente l'operazione di cessione, regola i collegamenti che la CIN dovrà assicurare per i successivi otto anni (quindi fino al 2020).

Con riferimento ai servizi aerei, la normativa in materia di continuità territoriale è contenuta in una serie di disposizioni sia europee che nazionali. Il regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, reca norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità; in particolare, l'articolo 16 contiene i principi generali per gli oneri di servizio pubblico intracomunitario, mentre l'articolo 17 definisce in dettaglio la procedura di gara d'appalto per gli oneri di servizio pubblico e prevede che lo Stato membro possa compensare il vettore aereo selezionato che soddisfi i requisiti di onere di servizio pubblico in misura da non superare l'importo necessario per coprire i costi netti sostenuti per la prestazione dell'onere di servizio pubblico, tenendo conto dei conseguenti ricavi ottenuti dal vettore aereo e di un margine di profitto ragionevole.

Con la recente comunicazione C/2017/3712, la Commissione europea ha chiarito l'interpretazione del regolamento (CE) n. 1008/2008 relativamente al ruolo e alle caratteristiche degli oneri di servizio pubblico nel settore aereo. I nuovi orientamenti sugli aiuti di Stato nel settore aereo sono stati definiti nella comunicazione della Commissione C/99 del 4 aprile 2014, recante «Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree».

L'articolo 36 della legge 17 maggio 1999, n. 144, ha assegnato al Ministro dei trasporti e della navigazione (ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti) la competenza di disporre, con proprio decreto, l'imposizione degli oneri di servizio pub-

blico sugli scali per le isole minori della Sicilia dotate di scali aeroportuali e per la Sardegna, in conformità con le disposizioni del regolamento (CE) n. 1008/2008.

La legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge finanziaria 2003), all'articolo 82, ha esteso le disposizioni di cui all'articolo 36 della citata legge n. 144 del 1999, anche alle città di Albenga, Cuneo, Taranto, Trapani, Crotone, Bolzano, Aosta e alle isole di Pantelleria e Lampedusa. Successivamente l'articolo 4, comma 206, della legge 24 dicembre 2003, n. 350 (legge finanziaria 2004), modificando l'articolo 82, comma 1, della citata legge n. 289 del 2002, ha esteso le disposizioni di cui al predetto articolo 36 della legge n. 144 del 1999 anche ai servizi aerei di linea effettuati tra gli scali aeroportuali di Reggio Calabria, Messina e Foggia e i principali aeroporti nazionali, nei limiti delle risorse già preordinate.

Il procedimento per l'imposizione degli oneri di servizio pubblico prevede che il presidente della regione interessata chieda al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il conferimento di una delega per indire una conferenza di servizi avente a oggetto la definizione dei contenuti degli oneri di servizio pubblico per il collegamento aereo con uno degli aeroporti previsti dalle disposizioni citate.

Con riferimento alle rotte siciliane è in vigore il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 550 del 28 luglio 2017, che ha imposto, a decorrere dal 1° luglio 2018, gli oneri di servizio pubblico per le rotte: Pantelleria-Trapani e viceversa; Pantelleria-Palermo e viceversa; Lampedusa-Palermo e viceversa e Lampedusa-Catania e viceversa. Tali collegamenti costituiscono un servizio d'interesse economico generale e le modalità di prestazione riguardano la frequenza, le fasce orarie, le tariffe e la continuità del servizio.

Con riferimento alla Sardegna, l'articolo 1, commi 837 e 840, della citata legge n. 296 del 2006, ha previsto il passaggio delle funzioni in materia di continuità territoriale alla regione autonoma della Sardegna e l'assunzione dei relativi oneri finanziari a carico della medesima regione. Il 7 settembre 2010 è stato firmato il pro-

tollo di intesa per la continuità territoriale aerea da e per la Sardegna tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e la regione autonoma della Sardegna.

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 61 del 21 febbraio 2013 sono stati imposti, per quattro anni, gli oneri di servizio pubblico sulle rotte: Alghero-Roma Fiumicino e viceversa; Alghero-Milano Linate e viceversa; Cagliari-Roma Fiumicino e viceversa; Cagliari-Milano Linate e viceversa; Olbia-Roma Fiumicino e viceversa; Olbia-Milano Linate e viceversa. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 91 del 23 marzo 2017 erano stati fissati, sulle stesse rotte, i nuovi oneri a partire dal 27 ottobre 2017, data differita al 9 novembre 2017 con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 13 giugno 2017.

Con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 367 del 8 agosto 2018 erano stati stabiliti, con decorrenza 1° aprile 2019, gli oneri di servizio pubblico sulle medesime rotte indicate nel decreto ministeriale n. 61 del 2013. Tale decorrenza è stata, tuttavia, differita al 17 aprile 2019 con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 483 del 21 novembre 2018. Tali collegamenti sono qualificati di interesse economico generale.

Inoltre, occorre tenere conto del fatto che l'Unione europea ha riconosciuto l'insularità come causa che condiziona negativamente lo sviluppo economico-sociale e che l'articolo 174 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea prevede politiche attive appunto per ridurre il divario tra i livelli di sviluppo delle varie regioni e di colmare il ritardo delle regioni meno favorite o insulari.

La presente proposta di legge, dunque, intende porsi come quadro normativo all'interno del quale la continuità territoriale sia garantita e normata non solo per le due più grandi isole italiane e non solo per via aerea, ma anche per ogni altro territorio isolano e, attraverso l'istituzione di regole e facilitazioni, anche attraverso i trasporti marittimi e ferroviari. Le regioni interes-

sate, oltre alla Sicilia e alla Sardegna, sono le regioni di cui fanno parte ulteriori isole minori, vale a dire Toscana, Lazio, Campania, Puglia.

Nel dettaglio, l'articolo 1 reca disposizioni finalizzate ad assicurare un servizio di trasporto sostenibile economicamente per ridurre lo svantaggio strutturale delle isole e garantire un sistema tariffario secondo modalità che assicurino certezza e trasparenza.

All'articolo 2, si prevede che la conferenza di servizi indetta dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce i contenuti degli oneri obbligatori di servizio pubblico ed è tenuta a presentare alle Camere una relazione annuale contenente il monitoraggio periodico delle compagnie che svolgono il servizio di trasporto da e per le isole. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in conformità alle disposizioni di cui al citato regolamento (CE) n. 1008/2008, successivamente, con proprio decreto, da adottare entro sessanta giorni dalla data di conclusione della conferenza di servizi, stabilisce l'imposizione di oneri obbligatori di servizio pubblico e indice una gara di appalto europea per l'assegnazione delle rotte interessate alle imprese che intendano istituire servizi di linea da e per le isole.

L'articolo 3 prevede la stipula del contratto di servizio pubblico e stabilisce le condizioni adeguate di servizio della rotta aerea, ferroviaria o marittima. Ciascuna regione interessata ad esperire la procedura di gara ne pubblica il bando nel proprio sito *internet* istituzionale. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti no-

tifica i contratti di servizio pubblico alla Commissione europea per la verifica della loro compatibilità con la disciplina dell'Unione europea.

L'articolo 4 dispone sanzioni amministrative pecuniarie per le gravi deficienze o le inadempienze, sanzioni che sono stabilite nel contratto di servizio pubblico. L'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e la revoca del contratto di servizio pubblico non esonerano la società incaricata dello svolgimento del servizio dalle eventuali responsabilità verso terzi.

Ai sensi dell'articolo 5, entro il mese di aprile di ogni anno, le imprese di trasporto incaricate dell'esercizio del servizio pubblico da e per le isole devono trasmettere una relazione economico-finanziaria per ciascuna rotta, il bilancio di esercizio e il piano industriale.

Ai sensi dell'articolo 6, il personale incaricato dei compiti di vigilanza ha facoltà di accedere agli uffici dell'impresa aerea, ferroviaria o marittima, per prendere visione degli atti e della documentazione necessari.

L'articolo 7 specifica chi sono i soggetti aventi diritto all'applicazione delle tariffe di cui all'articolo 1.

Ai sensi dell'articolo 8, in considerazione della difficoltà permanente rappresentata dall'insularità e dalle dimensioni ridotte del mercato interno, l'onere dei servizi previsti dai contratti di servizio pubblico è posto a carico delle regioni interessate; inoltre, è istituito, presso il Ministero dell'economia e delle finanze, il Fondo per la continuità territoriale.

PROPOSTA DI LEGGE

—

Art. 1.

(Finalità)

1. La presente legge, in conformità all'articolo 117 della Costituzione e nel rispetto della normativa dell'Unione europea in materia, reca disposizioni volte a garantire la continuità territoriale mediante i collegamenti aerei, marittimi e ferroviari della Sicilia, della Sardegna e delle isole minori con il continente.

2. Le disposizioni della presente legge sono finalizzate ad assicurare un servizio di trasporto aereo, ferroviario e marittimo efficace, efficiente, sicuro, sostenibile ed economicamente accessibile, al fine di ridurre lo svantaggio strutturale delle isole di cui al comma 1, nonché a favorire le condizioni per conseguire una crescita sostenibile, una migliore qualità della vita e la coesione economica, sociale e territoriale.

3. Il sistema tariffario dei servizi di trasporto di cui al comma 2 è definito, secondo modalità che ne assicurino la certezza e la trasparenza, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese interessate, l'efficienza e la produttività delle gestioni, la qualità del servizio e il contenimento dei costi.

Art. 2.

(Conferenza di servizi)

1. Al fine di realizzare la continuità territoriale da e per le isole di cui all'articolo 1, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti indice una conferenza di servizi, cui partecipano i presidenti delle regioni Sicilia, Sardegna, Toscana, Lazio, Campania e Puglia e i rappresentanti degli enti locali dei medesimi territori e delle società di trasporto aereo, marittimo e ferroviario interessate, con il compito di definire gli oneri

di servizio pubblico relativi alle rotte aeree, ferroviarie e marittime da e per le isole di cui all'articolo 1, i criteri per la fissazione delle tariffe, le condizioni minime di qualità, le modalità per il ricorso al bando di gara e i diritti risarcitori in favore degli utenti. L'imposizione di obblighi di servizio pubblico deve essere proporzionata all'obiettivo da perseguire ed effettuata in modo trasparente, con adeguata pubblicità e su base non discriminatoria nei confronti delle imprese aeree, ferroviarie e marittime europee.

2. La conferenza di servizi di cui al comma 1, convocata e presieduta dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti o da un suo delegato, definisce i contenuti degli oneri obbligatori di servizio pubblico in relazione:

- a)* alle tipologie e ai livelli tariffari;
- b)* al numero dei collegamenti da e per le isole di cui all'articolo 1;
- c)* agli orari dei collegamenti da e per le isole di cui all'articolo 1;
- d)* alla capacità dell'offerta;
- e)* all'entità dell'eventuale copertura finanziaria da porre a carico del bilancio dello Stato.

3. Qualora si ricorra alla gara di appalto europea, laddove nessun vettore accetti l'imposizione degli oneri di servizio pubblico di cui al comma 4, lettera *b)*, del presente articolo, lo Stato procede ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettere *d)*, *e)*, *f)*, *g)* e *h)*, del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008.

4. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in conformità alle disposizioni del regolamento (CE) n. 1008/2008, con proprio decreto, da comunicare alla Commissione europea e da adottare entro sessanta giorni dalla data di conclusione della conferenza di servizi di cui al comma 1 del presente articolo:

- a)* stabilisce l'imposizione degli oneri di servizio pubblico di cui al comma 1 del presente articolo, relativamente ai servizi

di collegamento aereo, marittimo e ferroviario tra le isole di cui all'articolo 1 e il continente;

b) indice una gara di appalto europea per l'assegnazione delle rotte di cui alla lettera *a)* del presente comma, con l'assunzione degli oneri di servizio pubblico di cui al comma 1.

5. La conferenza di servizi di cui al comma 1 presenta alle Camere una relazione annuale relativa al monitoraggio periodico delle compagnie che svolgono il servizio di collegamento da e per le isole di cui all'articolo 1 e delle rotte interessate.

Art. 3.

(Contratto di servizio pubblico)

1. Qualora, entro il termine previsto dal bando di gara di cui all'articolo 2, comma 4, lettera *b)*, nessuna impresa abbia accettato di istituire i servizi di collegamento da e per le isole di cui all'articolo 1, ciascuna regione di cui all'articolo 2, comma 1, indice una gara pubblica volta a selezionare un unico armatore europeo al quale affidare i medesimi servizi di collegamento. La regione stipula con l'armatore selezionato ai sensi del primo periodo un contratto di servizio pubblico, nel quale l'armatore espressamente accetta gli oneri di servizio pubblico di cui all'articolo 2, comma 1.

2. Il contratto di servizio pubblico, redatto nel rispetto della normativa dell'Unione europea, stabilisce le condizioni di trasporto relative alle rotte aeree, ferroviarie e marittime, nonché i requisiti di qualità del servizio reso.

3. Il bando della gara di cui al comma 1 è pubblicato nel sito *internet* istituzionale della regione, nel quale la regione medesima fornisce informazioni e mette a disposizione degli interessati, gratuitamente, la documentazione correlata alla procedura di gara e agli oneri di servizio pubblico.

4. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti notifica i contratti di servizio pubblico alla Commissione europea per la verifica della loro compatibilità con la disci-

plina dell'Unione europea e, ottenutone il consenso, approva e rende esecutivi i contratti medesimi con proprio decreto, da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*.

Art. 4.

(Obblighi e sanzioni)

1. Salvi i casi di forza maggiore, nello svolgimento dei servizi di trasporto aereo, ferroviario o marittimo di cui all'articolo 1, comma 2, costituiscono gravi inadempienze:

a) l'interruzione temporanea di una o di più rotte aeree, ferroviarie o marittime ovvero l'inosservanza degli orari in più del 20 per cento delle rotte;

b) l'esercizio delle rotte aeree, ferroviarie e marittime con mezzi non conformi, per quanto concerne le caratteristiche tecniche relative alla tipologia del vettore e di utilizzo del servizio, nonché la carenza nella manutenzione dei mezzi stessi;

c) l'impiego di mezzi non in regola per quanto attiene ai documenti di bordo o all'equipaggio;

d) il peggioramento della qualità del servizio;

e) la mancata o la ritardata presentazione della relazione, del bilancio e del piano industriale di cui all'articolo 5;

f) il mancato rispetto delle disposizioni in materia di trattamenti retributivi, contributivi e assicurativi relativi al personale imbarcato e di terra.

2. La misura delle sanzioni amministrative pecuniarie per le gravi inadempienze di cui al comma 1, nonché gli eventuali casi in cui si procede alla revoca, sono stabilite nel contratto di servizio pubblico.

3. L'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e la revoca del contratto di servizio pubblico non esonerano la società incaricata da eventuali responsabilità verso terzi. L'importo delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al presente articolo è prelevato automaticamente

dalle sovvenzioni o, in via sussidiaria, dalla cauzione.

Art. 5.

*(Relazione economico-finanziaria,
bilancio di esercizio e piano industriale)*

1. Entro il mese di aprile di ogni anno le imprese aeree, marittime e ferroviarie incaricate del servizio di collegamento da e per le isole di cui all'articolo 1 trasmettono alla regione interessata:

a) una relazione economico-finanziaria per ciascuna rotta aerea, ferroviaria e marittima;

b) il bilancio di esercizio, certificato da una società di revisione contabile;

c) il piano industriale, il cui contenuto deve essere coerente con le attività previste dagli oneri di servizio pubblico.

Art. 6.

(Vigilanza tecnica e amministrativa)

1. Ai fini di cui alla presente legge, le modalità per l'espletamento della vigilanza tecnica e amministrativa, a terra e sui mezzi di trasporto, sono definite nei contratti di servizio pubblico. Il personale incaricato dei compiti di vigilanza ha facoltà di accedere agli uffici dell'impresa aerea, ferroviaria o marittima, nonché a bordo dei mezzi di trasporto aereo, ferroviario o marittimo, per prendere visione degli atti e della documentazione necessari. Le spese per l'espletamento di tali attività sono a carico delle regioni interessate.

Art. 7.

(Soggetti aventi diritto)

1. Possono beneficiare del sistema tariffario di cui all'articolo 1, comma 3:

a) i cittadini nati o residenti nelle isole di cui all'articolo 1;

b) i giovani fino a ventuno anni di età;

c) gli studenti fino a ventisette anni di età;

d) le persone disabili;

e) gli anziani con più di settanta anni di età.

Art. 8.

(Copertura finanziaria)

1. L'onere dei servizi previsti dai contratti di servizio pubblico è a carico delle regioni interessate. In considerazione della condizione di difficoltà permanente rappresentata dall'insularità e dalle dimensioni ridotte del mercato interno, nonché del ruolo fondamentale della mobilità per la crescita economica ai fini di una maggiore coesione sociale, economica e territoriale, è altresì previsto un contributo dello Stato, per l'intera durata dei contratti di servizio pubblico, nella misura complessiva di 100 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2020. Tali risorse sono assegnate a ciascuna regione in proporzione alla spesa sostenuta.

2. Ai fini di cui al comma 1, presso il Ministero dell'economia e delle finanze è istituito il Fondo per la continuità territoriale, con una dotazione pari a 100 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2020.

3. Agli oneri derivanti dalle disposizioni della presente legge, pari a 100 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2020, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

PAGINA BIANCA



18PDL0088600