

BOZZA

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XVII<sup>^</sup> LEGISLATURA

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del Sen. ORRU'

Disposizioni per la continuità territoriale delle  
isole e delle isole minori italiane

## DISEGNO DI LEGGE

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 della nazione a cui appartengono.

Prevista dalla normativa europea, risponde altresì ai principi costituzionali, tra cui l'articolo 3 che prescrive la "rimozione degli ostacoli di ordine economico e sociale che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese" e l'articolo 16 relativo al diritto alla mobilità.

Ha lo scopo di permettere alle zone periferiche di un paese o le isole di essere agevolmente collegate. 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 ad imporre prezzi di trasporto particolarmente elevati per evitare perdite.

Nell'ordinamento nazionale sono state emanate una serie di disposizioni volte ad assicurare la continuità territoriale tra i principali aeroporti nazionali e le isole maggiori, alcune isole minori e alcuni territori svantaggiati per dislocazione o tipologia della domanda. E tuttavia, la materia non è stata mai normata in maniera organica.

La legge 17 maggio 1999, n. 144 all'art. 36 prevede infatti – a garanzia della continuità territoriale della sola regione Sardegna e delle isole minori della Sicilia in cui siano presenti scali aeroportuali - sulla base del regolamento comunitario CEE n. 2408/1992 - ora abrogato e sostituito dal regolamento (CE) n. 1008/2008, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008 -, le procedure e i contenuti degli oneri di servizio pubblico per i servizi aerei di linea esclusivamente alle zone oggetto dell'articolo. Va ricordato che il citato Regolamento europeo richiama l'art. 782 del codice della navigazione (modificato dapprima dal decreto legislativo n. 96 del 9 maggio 2005 e successivamente dal comma 4 dell'articolo 11 del decreto legislativo n. 151 del 2006, novellando la norma relativa agli oneri di servizio pubblico e introducendo la clausola che "i servizi pubblici di trasporto aereo di interesse esclusivamente regionale o locale sono disciplinati dalle regioni interessate") per imporre ai vettori aerei gli oneri di servizio pubblico rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, tariffazione o capacità minima, cui i vettori non si atterrebbero se pensassero unicamente al mero interesse commerciale. Le rotte sono solo quelle di linea che collegano un aeroporto comunitario ad un aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo o le rotte a bassa densità di traffico verso un qualsiasi aeroporto dello Stato stesso.

Per garantirla, sono previste due fasi consistenti una nell'imposizione a tutte le compagnie aeree che intendono operare su una determinata rotta di oneri di servizio pubblico e l'altra nella stipulazione, da parte dell'autorità competente dello Stato membro, di un contratto di servizio pubblico con una sola compagnia aerea vincitrice di una gara pubblica.

Uno Stato membro, dopo aver consultato gli altri Stati interessati e dopo aver informato la Commissione, gli aeroporti interessati e i vettori aerei operanti sulla rotta in questione, può imporre alle compagnie aeree, in modo trasparente e non discriminatorio, oneri di servizio pubblico in modo che su una determinata rotta siano prestati servizi minimi in termini di continuità, regolarità, tariffazione e capacità. È sempre lo Stato membro che si cura di valutare la necessità e l'adeguatezza degli oneri di servizio pubblico, imponendo gli oneri capaci di consentire la continuità e la regolarità del servizio aereo, a carico di tutti i vettori che desiderano svolgere quella determinata rotta. Il legislatore comunitario ha previsto che lo svolgimento dei servizi di linea su una determinata rotta possa essere riservato ad un unico vettore, determinato (per

garantire un'effettiva concorrenza) mediante gara pubblica comunitaria: il vincitore opera in esclusiva per un periodo di tempo predeterminato non superiore ai 4 anni, estendibili a 5 se presta servizio in una rotta verso un aeroporto che serve una regione periferica. Inoltre, oltre al monopolio della tratta, ottiene dallo Stato un compenso calcolato in modo da coprire i costi netti di produzione del servizio aereo onerato, tenendo conto dei ricavi e di un margine di profitto ragionevole e non può costituire un generico finanziamento al vettore, configurandosi altrimenti come aiuto di Stato.

Il succitato articolo 36 della legge 144/1999 dunque, regola di fatto la continuità territoriale della regione sarda e delle isole minori siciliane mentre la continuità territoriale della regione siciliana e delle altre isole italiane – minori e non - non è regolamentata da alcuna norma. Ne è prova il fatto che il tema della continuità territoriale abbia avuto un particolare rilievo nell'attività della IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati nella XIV legislatura e, nelle passate legislature ed anche nell'attuale, siano state presentate varie proposte e disegni di legge ma sempre e solo per normare alcune criticità legate a problematiche locali.

Vero è che l'articolo 135 della legge finanziaria per il 2001 (L. 388/2000) ha esteso l'ambito di applicazione della disciplina relativa agli oneri di servizio pubblico anche agli aeroporti siciliani per i collegamenti con i principali aeroporti nazionali e con quelli delle isole minori della Regione.

Successivamente, l'articolo 82 della legge 289 del 2002 ha esteso l'ambito di applicazione dell'articolo 36 della legge n. 144/1999 anche ai collegamenti con le città di Albenga, Cuneo, Taranto, Trapani, Crotone, Bolzano e Aosta, e con le isole di Pantelleria e Lampedusa.

Anche la legge 311 del 2004 all'articolo 1, comma 269 ha previsto stanziamenti a favore della continuità territoriale per Trapani, Pantelleria e Lampedusa (già previsti dalla legge finanziaria per il 2003) per il triennio 2005-2007 .

La legge n. 350 del 24 dicembre 2014, ai commi 206 e 207, intervenendo sull'articolo 82 della legge 289/2002, hanno rispettivamente esteso l'ambito di applicazione degli oneri di servizio pubblico al fine di garantire i collegamenti aerei di linea anche ai servizi aerei effettuati tra alcuni scali aeroportuali ed i principali aeroporti nazionali (comma 206), e aumentato il limite del rimborso al vettore aereo individuato a seguito della gara di appalto europea, da indire - ai sensi dell'articolo 36, comma 4, della legge n. 144 del 1999 - qualora nessun vettore accetti l'imposizione degli oneri di servizio pubblico (comma 207).

La legge di stabilità 2013 (legge 24 dicembre 2012, n. 228), all'art.1 comma 310 ha introdotto delle norme le quali dispongono che, per gli anni dal 2013 al 2016, al fine di garantire la continuità territoriale nei collegamenti aerei per le isole minori della Sicilia, che sia l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) a partecipare, con le risorse disponibili già finalizzate alla continuità territoriale del trasporto merci per via aerea con gli aeroporti siciliani, con lo Stato per la compensazione degli oneri di servizio pubblico.

Il Presidente della regione Sicilia ha indetto ai sensi della legge n. 388 del 2000 su delega del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti la Conferenza dei Servizi che ha individuato alcune rotte su cui, con il decreto ministeriale dell'11 gennaio 2002, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 20, del 24 gennaio 2002, erano stati imposti gli oneri di servizio pubblico. Le tratte interessate riguardavano Trapani-Lampedusa, Trapani-Pantelleria, Trapani-Roma, Trapani-Catania, Lampedusa-Palermo, Lampedusa-Catania, Pantelleria-Palermo, Milano-Trapani, Bari-Venezia.

Il decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti del 28 marzo 2006, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 20, del 24 gennaio 2002, ha imposto oneri di servizio pubblico, per i servizi aerei di linea Trapani-Roma, Trapani-Cagliari, Trapani-Bari, Trapani-Milano. Di conseguenza l'imposizione di oneri di servizio pubblico di cui al citato decreto ministeriale dell'11 gennaio 2002 è stata abrogata

limitatamente alle rotte Trapani-Catania, Trapani-Lampedusa, Trapani-Roma-Milano, Trapani-Bari-Venezia.

Il decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti del 13 marzo 2013, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 80, del 5 aprile 2013, ha stabilito che il servizio aereo di linea sulle rotte Pantelleria-Trapani e viceversa, Pantelleria-Palermo e viceversa, Lampedusa-Palermo e viceversa, Lampedusa-Catania e viceversa, costituisce un servizio d'interesse economico generale, vista la necessità di individuare nuovi parametri sui quali articolare una nuova imposizione di oneri di servizio pubblico sui collegamenti aerei tra gli scali aeroportuali della Sicilia e quelli delle due isole minori della Sicilia tramite una nuova Conferenza di servizi. Il decreto stabilisce, inoltre, che al fine di assicurare l'effettuazione di un collegamento aereo adeguato, regolare e continuativo, il servizio aereo di linea sulle rotte Pantelleria-Trapani e viceversa, Pantelleria-Palermo e viceversa, Lampedusa-Palermo e viceversa, Lampedusa-Catania e viceversa, è sottoposto ad oneri di servizio pubblico.

Discorso a parte merita la Sardegna per quanto attiene alla continuità territoriale aerea. In base alla normativa in materia di continuità territoriale (L. 144/1999), il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha conferito al Presidente della regione - per quanto attiene ai collegamenti aerei - la delega ad indire la conferenza dei servizi, una prima volta, il 15 febbraio 2000.

In esito alla conferenza, il contenuto degli oneri di servizio pubblico è stato determinato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 1 agosto 2000, n. 101/T, successivamente novellato dal DM 21 dicembre 2000, n. 150/T. Le rotte interessate erano quelle tra gli aeroporti di Cagliari, Olbia e Alghero e gli aeroporti di Roma e Milano.

Il decreto prevedeva, altresì, che, qualora nessun vettore avesse accettato l'imposizione degli oneri di servizio pubblico l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) procedesse ad esperire una gara europea, ai sensi dell' articolo 36 della legge 144/1999.

L'imposizione degli oneri fu accettata dai vettori Alitalia, Air One e Meridiana, che, nel biennio 2002-2003, hanno goduto di una compensazione finanziaria, attraverso la stipula di convenzioni: la compensazione non è stata più prevista nel 2004.

In effetti, alla scadenza delle convenzioni per gli anni 2002 e 2003, è stata sottoscritta con i medesimi vettori una nuova convenzione della durata di un anno e con scadenza 31 dicembre 2004, sulla base della quale i precitati collegamenti venivano assicurati alle medesime condizioni, sia di servizio sia tariffarie, senza tuttavia richiedere compensazioni da parte dello Stato, per esplicita rinuncia dei vettori stessi.

Il 5 ottobre 2004 una nuova delega è stata conferita dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti al Presidente della Regione Sardegna, su richiesta avanzata il 28 settembre 2004 da quest'ultimo, che ha poi proceduto ai sensi della normativa vigente ad indire e svolgere la conferenza dei servizi. Considerata l'urgenza di avviare la procedura di imposizione degli oneri in virtù della scadenza degli oneri imposti nel 2000, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con DM 8 novembre 2004, ha stabilito, a decorrere dal 1° gennaio 2005 e permanendo le esigenze di continuità territoriale, l'imposizione di oneri di servizio pubblico per diciannove rotte, poi ridotte a diciotto, da e per la Sardegna, in un'unica ed inscindibile soluzione, senza esclusiva e senza compensazione a carico dello Stato.

Le diciotto rotte sono state raggruppate in un unico pacchetto, in modo che i vettori fossero indotti a valutare il pacchetto stesso nella sua globalità, compensando le maggiori diseconomie generate dall'esercizio delle rotte meno redditizie con i vantaggi prodotti dall'esercizio delle rotte a più alto rendimento. Tra i punti caratterizzanti del decreto, si segnalano l'ampliamento della fascia dei passeggeri aventi diritto alla tariffa agevolata e, al fine di eliminare gran parte delle

rigidità che caratterizzavano il precedente regime, è stato previsto un numero di voli variabile tra il periodo estivo e quello invernale ed è stata lasciata al vettore la facoltà di aumentare il numero dei voli nei periodi di maggior traffico.

Sul decreto 8 novembre 2004 si è pronunciato il Tar Lazio, in relazione al ricorso presentato da Alitalia, Meridiana e Air One avverso il decreto medesimo; il Tar, con sentenza 17 marzo 2005, ha chiesto una parziale modifica del decreto ministeriale in oggetto.

Al riguardo, si ricorda che in data 4 marzo 2005 la Commissione europea ha avviato un procedimento formale di indagine - ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92 - sugli oneri di servizio pubblico previsti dall'Italia, il 10 dicembre 2004, sulle diciotto rotte aeree in questione, al fine di accertare se essi fossero conformi alla disciplina comunitaria relativa al mercato interno. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in considerazione della possibilità che uno dei vettori presentasse appello al Consiglio di Stato, ha ritenuto congruo comunicare alla Commissione europea la decisione di ritirare il decreto di imposizione degli oneri di servizio pubblico 8 novembre 2004, riservandosi di presentare un nuovo provvedimento di imposizione

Il 19 maggio 2005 il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha conferito al Presidente della regione Sardegna la delega ad indire la conferenza di servizi prevista dall'articolo 36 della legge 144/1999, per l'individuazione dei contenuti degli oneri di servizio pubblico finalizzati a garantire la continuità territoriale della regione stessa. La conferenza di servizi si è riunita in data 19 luglio, 28 luglio e 26 ottobre 2005, modificando sostanzialmente il contenuto della precedente imposizione effettuata con decreto ministeriale 8 novembre 2004, che è stato pertanto abrogato dal DM 15 novembre 2005 e sostituito da due DM emanati in data 29 dicembre 2005, il primo, relativo ai servizi aerei di linea per le rotte Alghero-Roma e vv., Alghero-Milano e vv., Cagliari-Roma e vv., Cagliari-Milano e vv., Olbia-Roma e vv., Olbia-Milano e vv., che ha imposto oneri obbligatori a partire dal 2 maggio 2006 e fino al 1° maggio 2009, il secondo, relativo ai servizi aerei di linea per altre rotte dalla Sardegna ad altri aeroporti nazionali, rispetto ai quali è stata demandata ad un successivo decreto la data dalla quale gli oneri divengono obbligatori.

La Legge 27 dicembre 2006, n. 296, articolo 1, commi 837 e 840 (legge finanziaria 2007), prevede il trasferimento dallo Stato alla Regione Sardegna delle funzioni relative alla continuità territoriale. Tale Legge rappresenta una svolta nel senso dell'attribuzione alla Regione Autonoma della Sardegna di un ruolo principale nella definizione della propria continuità territoriale aerea.

Sulla base del citato Regolamento comunitario n° 1008/2008 del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità) ha approvato il regime di oneri di servizio pubblico sulle rotte che collegano la Sardegna con le principali destinazioni nazionali.

La disciplina della Continuità territoriale aerea in Sardegna è regolata attraverso alcuni decreti ministeriali:

- il Decreto Ministeriale n. 103 del 05 agosto 2008 che impone oneri di servizio pubblico sui collegamenti con Roma e Milano dai tre principali aeroporti sardi in vigore sino al 26.10.2013;
- il Decreto Ministeriale n. 61 del 21 febbraio 2013 che impone oneri di servizio pubblico sui collegamenti con Roma e Milano dai tre principali aeroporti sardi in vigore a partire dal 27.10.2013;
- il Decreto Ministeriale n. 36 del 29 dicembre 2005 che impone oneri di servizio pubblico sulle rotte minori in vigore sino al 26.10.2013.

Il Decreto Ministeriale n. 103 del 05 agosto 2008 ed il Decreto Ministeriale n. 61 del 21 febbraio 2013 regolano l'imposizione di oneri di servizio pubblico, con riferimento a frequenze minime, orari, capacità offerta e tariffe, sulle rotte per Roma Fiumicino e Milano Linate dai tre principali aeroporti sardi.

Per le rotte che collegano Cagliari a Torino, Verona e Bologna, e per la rotta Olbia-Verona,

Meridiana ha accettato di operare senza compensazioni, secondo le condizioni imposte dalla RAS. Per tutte le restanti rotte sono invece state espletate le gare d'appalto che hanno permesso l'assegnazione della rotta e della relativa compensazione finanziaria in esclusiva al vettore aggiudicatario.

La legge regionale sarda n. 25 del 9 dicembre 2011 - in attuazione della legge finanziaria 2007 - ha autorizzato nell'anno 2012 e per ciascuno degli anni 2013 e 2014 la spesa di euro 57.500.000 finalizzata alla adozione di idonei programmi e/o interventi per favorire la continuità territoriale da e per la Sardegna.

La legge regionale sarda n. 11 del 13 giugno 2014 ha ampliato la copertura degli oneri relativi alla continuità territoriale delle isole minori prevista dalla legge finanziaria regionale 2014 portandola da 8.000.000 di euro a 16.000.000 di euro

Con riferimento ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, il quadro normativo fa riferimento al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 che la Commissione europea ha proposto di modificare il 30 gennaio 2013. Tale regolamento, nelle premesse della sua versione originaria, ai punti 4 e 5 sancisce, rispettivamente che :"(4)La politica europea dei trasporti consista nel garantire servizi di trasporto passeggeri sicuri, efficaci e di qualità grazie a una concorrenza regolamentata, che assicuri anche la trasparenza e l'efficienza dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri, tenendo conto, in particolare, dei fattori sociali, ambientali e di sviluppo regionale, o nell'offrire condizioni tariffarie specifiche a talune categorie di viaggiatori, ad esempio i pensionati, e nell'eliminare le disparità fra imprese di trasporto provenienti da Stati membri diversi che possono alterare in modo sostanziale la concorrenza.

Attualmente, molti servizi di trasporto terrestre di passeggeri che rappresentano una necessità sul piano dell'interesse economico generale non possono essere gestiti secondo una logica meramente commerciale. Occorre che le autorità competenti degli Stati membri abbiano la possibilità di intervenire per garantire la prestazione di tali servizi. Tra i meccanismi a disposizione delle autorità competenti per far sì che vengano forniti servizi di trasporto pubblico di passeggeri vi sono: l'attribuzione agli operatori del servizio pubblico di diritti di esclusiva, la concessione agli operatori del servizio pubblico di compensazioni finanziarie e la determinazione di regole generali, valide per tutti gli operatori, per l'esercizio dei trasporti pubblici.

Se gli Stati membri, a norma del presente regolamento, scelgono di escludere certe regole generali dall'ambito di applicazione del regolamento stesso, si dovrebbe applicare il regime generale per gli aiuti di Stato".

Rispetto alla continuità territoriale ferroviaria, garantita via mare, nei servizi di trasporto intermodale di cabotaggio tra le regioni insulari e quelli continentali, al fine di promuovere l'interconnessione con la rete primaria nazionale e centrale della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e il collegamento via mare tra i terminali ferroviari inclusi nel Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) o in altre rotte marittime di cabotaggio individuate con le modalità previste dall'articolo 37 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, della legge 24 marzo 2012, n. 27, occorre tener presente la necessità di assicurare un servizio di trasporto via mare dei passeggeri, con o senza veicoli al seguito, delle merci, caricate su veicoli commerciali, container o carri ferroviari, efficace, efficiente, sicuro, sostenibile ed economicamente accessibile al fine di ridurre lo svantaggio strutturale dovuto all'insularità delle regioni insulari e delle isole minori italiane e di favorire condizioni essenziali per conseguire una crescita sostenibile, una migliore qualità della vita e la coesione economica, sociale e territoriale.

In questo senso, è necessario prevedere che il sistema tariffario dei servizi, certo e trasparente, sia definito 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.

Per quanto attiene il traffico passeggeri via mare, nell'ottica di tutelare la continuità territoriale, va tenuto conto quanto previsto dal Regolamento (CE) n. 1177/2010 del 24 novembre 2010 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004. In effetti, il regolamento in questione introduce un regime di assistenza e di compensazione economica per i casi di cancellazione del viaggio e di lunghi ritardi (art. 16 ss.), che tende a dilatarsi a tutte le ipotesi di regolamentazione del trasporto di persone. Sarà, ovviamente, da verificare se ed in quale misura la prospettiva di dover fronteggiare le conseguenze economiche di ritardi e cancellazioni non indurrà le compagnie marittime ad una maggiore prudenza nella programmazione della sequenza di arrivi e partenze durante la stagione estiva, fino a questo momento caratterizzata dalla contrazione al minimo della sosta nei porti, per massimizzare il numero delle traversate e, quindi, i profitti. Ciò, paradossalmente, potrebbe anche riflettersi sui livelli tariffari in maniera negativa per gli utenti. Tuttavia, la problematica può trovare soluzione sulla base dell'art. 16 del Regolamento 1008/2008 del 24 settembre 2008, che è una delle poche norme dell'Unione europea che faccia riferimento specifico alla condizione delle isole. Anzi le sole deroghe possibili al superamento della riserva di cabotaggio e al libero mercato sono collegate alla condizione di isola, rispetto alla quale possono essere imposti oneri di servizio sia pure con caratteristiche un po' diverse, e senza esclusività, rispetto a quelle previste in tema di trasporto aereo dall'art. 16 del Regolamento 1008/2008 del 24 settembre 2008.

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 solo per via aerea, ma che possa al contrario regolamentare il rispetto del principio di continuità territoriale per tutti quei territori isolani e attraverso l'istituzione di regole e facilitazioni per garantire tale continuità anche attraverso i trasporti marittimi e ferroviari. Le regioni interessate, oltre alla Sicilia e alla Sardegna, sono le regioni sui cui territori insistono ulteriori isole minori e vale a dire Toscana, Lazio, Campania, Puglia.

E' necessario, quindi, creare un servizio qualitativamente confrontabile con la media nazionale per il trasporto merci e passeggeri e con tariffe sostenibili per i cittadini residenti in tutte le zone isolate, tale da ottenere condizioni paritarie alle altre regioni del nostro Paese. Inoltre, occorre tener conto anche che l'Unione europea ha riconosciuto l'insularità come causa che condiziona negativamente lo sviluppo economico-sociale al comma 2 dell'articolo 158 del Trattato che istituisce la Comunità europea, come modificato dal Trattato di Amsterdam, di cui alla legge 16 giugno 1998, n. 209, che prevede politiche attive per ridurre il divario tra i livelli di sviluppo delle varie regioni e per colmare il ritardo delle regioni meno favorite o insulari.

## DISEGNO DI LEGGE

### Art. 1.

#### *(Finalità)*

1. La presente legge reca, in conformità all'articolo 117 della Costituzione e nel rispetto della normativa dell'Unione europea in materia, la disciplina della continuità territoriale per le isole minori e non, appartenenti al territorio italiano.
2. Le disposizioni della presente legge sono finalizzate ad assicurare un servizio di trasporto aereo, ferroviario e via mare, efficace, efficiente, sicuro, sostenibile ed economicamente accessibile al fine di ridurre lo svantaggio strutturale delle isole e delle isole minori italiane e di favorire condizioni essenziali 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, certo e trasparente, è definito 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 dei servizi)*

1. Al fine di realizzare la continuità territoriale da e per le isole minori e non, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti indice una conferenza di servizi, con la partecipazione delle Regioni Sicilia, Sardegna, Toscana, Lazio, Campania e Puglia, di seguito Regioni, delle amministrazioni pubbliche e delle società di trasporto aereo, marittimo e ferroviario interessate, con il compito di definire gli oneri di servizio pubblico da imporre sulle rotte aeree, ferroviarie e marittime, da e verso le isole minori e non, 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 di tutti le imprese aeree, ferroviarie e marittime europee.
2. La conferenza dei 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 e le isole minori;
  - c) agli orari dei collegamenti da e per le isole e le isole minori;
  - d) alla capacità dell'offerta;
  - e) all'entità dell'eventuale copertura finanziaria da porre a carico del bilancio dello Stato qualora si proceda alla gara di appalto europea laddove nessun vettore accetti l'imposizione degli oneri di servizio pubblico di cui all'articolo 1, comma 4, lettera b), lo Stato procede secondo le procedure previste dall'articolo 3, comma 1, lettere d), e), f), g) e h), CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008.
3. Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) n. 1008/2008, con proprio decreto da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di conclusione della conferenza dei servizi di cui al comma 1, stabilisce:



- a) l'imposizione di oneri obbligatori di servizio pubblico, come stabiliti dalla conferenza di servizi di cui all'articolo 4, relativamente ai servizi aerei di linea effettuati tra tutti gli scali aeroportuali delle isole e delle isole minori e i principali aeroporti nazionali, nonché relativamente ai servizi marittimi e ferroviari di linea tra tutti i porti italiani;
- b) una gara di appalto europea per l'assegnazione delle tratte interessate alle imprese che intendano istituire servizi di linea con assunzione degli oneri obbligatori di servizio pubblico.
4. Il decreto di cui al comma 2 è comunicato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti alla Commissione europea.
5. La conferenza dei servizi presenta al Parlamento un monitoraggio periodico afferente le compagnie che svolgono il servizio in continuità territoriale e le singole tratte interessate

### Art. 3

#### *(Contratto di servizio pubblico)*

1. Qualora entro il termine previsto dal bando di gara per l'accettazione degli oneri di servizio pubblico nessuna impresa aerea o marittima abbia accettato di istituire i servizi di trasporto sulle rotte aeree, ferroviarie o marittime previste conformemente agli oneri di servizio pubblico, ciascuna Regione interessata individua tramite procedure di gara un unico armatore europeo con il quale stipula il Contratto di servizio pubblico relativo a tali rotte.
2. Il contratto di servizio pubblico, redatto nel rispetto della normativa comunitaria, stabilisce le condizioni per servire in modo adeguato una determinata rotta aerea, ferroviaria o marittima, compresi i requisiti di qualità.
3. Ciascuna regione interessata, è incaricata di esperire la procedura di gara di cui al comma 1, di pubblicare nel proprio sito *internet* istituzionale i bandi di gara, di fornire informazioni e di mettere a disposizione degli interessati, gratuitamente, la documentazione correlata alla precedenza di gara stessa 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 il regime dell'Unione europea e, ottenuto il consenso, approva e rende esecutivi i contratti di servizio pubblico con proprio decreto, da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*.

### Art. 4

#### *(Obblighi e sanzioni)*

1. Salvo i casi di forza maggiore, nello svolgimento dei servizi di trasporto aereo, ferroviario o marittimo di cui all'articolo 1, comma 2, costituiscono gravi deficienze o inadempienze:
  - a) l'interruzione temporanea di una o di più rotte aeree o marittime ovvero l'inosservanza degli orari in più del 20 per cento delle rotte;
  - b) l'esercizio delle rotte aeree, ferroviarie o marittime con mezzi non conformi, per quanto concerne le caratteristiche e l'età, allo svolgimento del servizio;
  - c) l'impiego di mezzi non in regola con i documenti di bordo o con gli equipaggi;
  - e) il peggioramento della qualità del servizio;
  - h) la mancata o ritardata presentazione delle relazioni, del bilancio e dei piani di cui all'articolo 5;
  - i) le inadempienze in materia di trattamenti retributivi, contributivi e assicurativi relativi al personale imbarcato e di terra.
2. Le misure delle sanzioni amministrative pecuniarie per le gravi deficienze o inadempienze di cui al comma 1, nonché le eventuali revoche, 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 dello svolgimento del servizio pubblico dalle 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 società aeree, marittime o ferroviarie incaricate dello svolgimento del servizio pubblico trasmettono a ciascuna regione interessata:

- a) una relazione economico-finanziaria per ciascuna rotta aerea, ferroviaria o 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 del 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, è definita nei contratti di servizio pubblico. Il personale incaricato dei compiti di vigilanza ha facoltà di accedere a tutti gli uffici della società aerea, ferroviaria o marittima e a bordo dei mezzi di trasporto aereo, ferroviario o marittimo per prendere visione di tutti gli atti e della documentazione necessari. Le spese per l'espletamento di tali compiti sono a carico di ciascuna regione interessata.

#### Art. 7

*(Soggetti aventi diritto)*

4. Possono beneficiare delle tariffe di trasporto aereo, ferroviario e marittimo di cui all'articolo 1, comma 3, da e verso le isole minori e non, compensate dagli oneri obbligatori di servizio pubblico:

- a) i cittadini nati in territori insulari del territorio italiano;
- b) i cittadini residenti in territori insulari del territorio italiano
- d) i giovani fino ai 21 anni d'età;
- e) gli studenti fino ai 27 anni d'età;
- f) i disabili;
- g) gli anziani, oltre i 70 anni.

#### Art. 8

*(Copertura finanziaria).*

1. L'onere dei servizi previsti dai contratti di servizio pubblico è posto a carico di ciascuna regione. Tenuto comunque conto della condizione di difficoltà permanente rappresentata dall'insularità, anche per le dimensioni ridotte del mercato interno, nonché del ruolo fondamentale della mobilità

per la crescita economica in quanto favorisce una maggiore coesione economica, sociale e territoriale, è inoltre previsto un contributo dello Stato, per tutta la durata dei contratti di servizio pubblico, nella misura di complessivi 100 milioni di euro a decorrere dall'anno 2016. Tali risorse sono assegnate in proporzione alla spesa sostenuta da ciascuna Regione.

2. Ai fini di cui al comma 1, istituito presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze un apposito fondo denominato "per la continuità territoriale delle isole e delle isole minori italiane", con dotazione pari a 100 milioni di euro a decorrere dall'anno 2016.

3. Ai maggiori oneri di cui alla presente legge, pari a 100 milioni a decorrere dall'anno 2016, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo 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](#).