

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

Sulla pubblicità dei lavori	58
5-11516 Bergamini: Tariffe e modalità di erogazione del servizio ferroviario sulla tratta Roma-Napoli	59
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i>	63
5-11517 Franco Bordo: Nuovi orientamenti strategici del gruppo Ferrovie dello Stato	59
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i>	64
5-11519 Oliaro: Destinazione d'uso dei proventi delle sanzioni per violazioni del codice della strada	60
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i>	69
5-11518 Minnucci: Inserimento dell'attività di trasloco nell'ambito dell'Albo nazionale degli autotrasportatori	60
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i>	66
5-11520 Spessotto: Violazioni del vincolo di destinazione d'uso dei proventi delle sanzioni per violazioni del codice della strada	60
<i>ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta)</i>	68

SEDE CONSULTIVA:

Sulla pubblicità dei lavori	61
Ratifica ed esecuzione della Convenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro C 188 sul lavoro nel settore della pesca, fatta a Ginevra il 14 giugno 2007. C. 3537 Venittelli (Parere alla III Commissione) (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	61
Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2017. C. 4505 Governo (Relazione alla XIV Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Relazione favorevole con osservazioni</i>)	61
<i>ALLEGATO 6 (Relazione approvata)</i>	69
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	62

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Mercoledì 7 giugno 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 12.45.

Sulla pubblicità dei lavori.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assicurata anche mediante la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito

chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

5-11516 Bergamini: Tariffe e modalità di erogazione del servizio ferroviario sulla tratta Roma-Napoli.

Deborah BERGAMINI (FI-PdL) illustra l'interrogazione in titolo, sottolineando il forte allarme degli utenti generato dall'improvviso aumento, seppur parzialmente rientrato, delle tariffe ferroviarie ed evidenziando come l'impossibilità di usufruire di un treno veloce per la tratta Napoli-Roma dopo le 19.30 costituisca una forte compressione nell'erogazione del servizio ferroviario.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Deborah BERGAMINI (FI-PdL), replicando, si dichiara insoddisfatta della risposta del rappresentante del Governo che, riportando la posizione di Trenitalia, ne sottolinea le scelte, operate secondo una logica meramente commerciale, come dimostra la circostanza che forti investimenti sono concentrati quasi esclusivamente sulla tratta Roma-Milano. Secondo quanto riportato nella risposta non vi sarebbero dunque per nulla situazioni problematiche, circostanza smentita dai fatti. Quanto all'impossibilità di raggiungere Roma da Napoli con tempi congrui dopo le 19.30, ritiene che quanto riportato dalla società per bocca del sottosegretario di fatto escluda Napoli dal novero delle principali città del Paese.

5-11517 Franco Bordo: Nuovi orientamenti strategici del gruppo Ferrovie dello Stato.

Franco BORDO (MDP) illustra l'interrogazione in titolo, evidenziando la forte preoccupazione per gli orientamenti strategici di Ferrovie dello Stato volti ad ampliare il proprio perimetro industriale – se non addirittura a spostarne il *core*

business – verso i servizi su gomma. Ritiene quindi opportuno sapere quanto le scelte annunciate dall'amministratore delegato di Trenitalia siano supportate dal Governo sia dal punto di vista politico che finanziario.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Franco BORDO (MDP), replicando, prende atto della risposta fornita dal rappresentante del Governo. Ritiene allarmanti le continue sollecitazioni dell'Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, manifestate a mezzo stampa, verso il potenziamento del settore del trasporto su gomma per le lunghe percorrenze e ritiene opportuno che la società Ferrovie dello Stato, anziché sostituirsi alle aziende che operano in questo segmento, collabori con esse e si coordini affinché le stazioni di arrivo dei mezzi che operano su gomma siano vicini alle stazioni ferroviarie. Sottolinea, come già fatto in altre occasioni, la debolezza del trasporto ferroviario regionale, utilizzato principalmente dai pendolari e giudica opportuna una forte collaborazione di Ferrovie dello Stato con le regioni, soprattutto nei territori del centro e del sud Italia per promuovere e rilanciare la cosiddetta « cura del ferro » che, come ricordato anche dal Ministro Delrio, costituisce una forte arma contro l'inquinamento ambientale.

Michele Pompeo META, *presidente*, preannuncia che, in sede di ufficio di presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi, avanzerà una proposta di audizione del Governo e dei vertici di Ferrovie dello Stato, sugli orientamenti strategici della società, anche al fine di rimettere l'accento sul trasporto regionale e interregionale che, malgrado gli investimenti previsti, ricordati nella risposta del sottosegretario, continua a rappresentare un punto di debolezza del trasporto ferroviario.

5-11519 Oliaro: Destinazione d'uso dei proventi delle sanzioni per violazioni del codice della strada.

Adriana GALGANO (CI), in qualità di cofirmataria, rinuncia all'illustrazione dell'interrogazione in titolo rinviando al testo pubblicato.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Adriana GALGANO (CI), replicando in qualità di cofirmataria, ringrazia il sottosegretario per la risposta che però, rileva, fornisce solo una soluzione di prospettiva alla questione posta nell'interrogazione, rimarcando, invece, che il problema della diversa destinazione d'uso dei proventi contravvenzionali esiste ad oggi e ha assunto contorni assai preoccupanti.

Fa presente che, ad esempio, la città di Napoli ha utilizzato un milione di euro di risorse vincolate per l'acquisto delle divise dei vigili urbani, anziché effettuare la manutenzione delle strade che in quel territorio, come peraltro in tutti gli altri del Paese, è a suo giudizio necessaria e indifferibile. Ciò, aggiunge, anche considerato il conseguente onere del Servizio sanitario nazionale causato dagli incidenti stradali, quantificabile in circa 30 miliardi di euro l'anno.

Ricorda che nel decreto-legge n. 50 del 2017, attualmente all'esame del Senato, è stata introdotta una disposizione che prevede una deroga al vincolo di destinazione d'uso di tali risorse per le province e le città metropolitane e invita il Governo, anche sulla scorta dell'appello sottoscritto da alcune associazioni dei consumatori, ad intervenire per scongiurarne l'approvazione.

5-11518 Minnucci: Inserimento dell'attività di trasloco nell'ambito dell'Albo nazionale degli autotrasportatori.

Emiliano MINNUCCI (PD) rinuncia all'illustrazione dell'interrogazione in titolo rinviando al testo pubblicato.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Emiliano MINNUCCI (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario per l'articolata e puntuale risposta resa alla sua interrogazione. Osserva che il settore del trasloco è molto variegato e caratterizzato da un forte abusivismo, ragione per cui, a suo giudizio, è urgente la costituzione del preannunciato tavolo tecnico presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con la partecipazione degli altri ministeri coinvolti e dei soggetti operanti nel settore, al fine di pervenire alla sua definitiva regolamentazione.

5-11520 Spessotto: Violazioni del vincolo di destinazione d'uso dei proventi delle sanzioni per violazioni del codice della strada.

Arianna SPESSOTTO (M5S) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Arianna SPESSOTTO (M5S), replicando, si dichiara insoddisfatta della risposta resa dal rappresentante del Governo, nella quale si rinvia ad ipotetiche modifiche del codice della strada quanto testi di riforma licenziati da questo ramo del Parlamento sono assolutamente fermi, da molto tempo, presso l'omologa Commissione del Senato e che, con tutta evidenza, non giungeranno a conclusione, vista anche la fine imminente della legislatura.

Osservato che la trasparenza circa l'uso delle risorse in questione è basso a tutti i livelli, tanto che non le risulta che i comuni ne riferiscano annualmente al Governo, come dovrebbe essere, invita al-

meno quest'ultimo a riferire, prima della fine della legislatura, al fine appunto di innalzarne il livello, sull'entità e sulla destinazione d'uso delle risorse derivanti dai proventi per violazioni del codice della strada, sottolineando che ciò costituisce un obbligo previsto nell'ordinamento finora mai ottemperato.

Michele Pompeo META, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 13.10.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 7 giugno 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 13.10.

Sulla pubblicità dei lavori.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che è stata avanzata la richiesta che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante l'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Ratifica ed esecuzione della Convenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro C 188 sul lavoro nel settore della pesca, fatta a Ginevra il 14 giugno 2007.

C. 3537 Venittelli.

(Parere alla III Commissione).

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 6 giugno 2017.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che nella seduta di ieri il relatore ha formulato alcune richieste di chiarimento al rappresentante del Governo in merito al provvedimento.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO fa presente che sui chiarimenti richiesti dal relatore è in corso di svolgimento la necessaria istruttoria, anche coinvolgendo il Comando delle capitanerie di porto, che ha specifiche competenze in materia. Si riserva pertanto di intervenire in una successiva seduta, comunque entro la prossima settimana.

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

Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2017.

C. 4505 Governo.

(Relazione alla XIV Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione – Relazione favorevole con osservazioni).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 6 giugno 2017.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che, entro il termine, non sono stati presentati emendamenti al provvedimento in esame. Ricorda che, in ogni caso, proposte emendative possono essere presentate direttamente presso la XIV Commissione Politiche dell'Unione europea e che quelle di competenza della nostra Commissione saranno comunque trasmesse alla Commissione che si esprimerà su di esse.

Elisa SIMONI (PD), *relatrice*, formula una proposta di relazione favorevole con osservazioni (*vedi allegato 6*).

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO esprime parere favorevole sulla proposta di relazione della relatrice.

La Commissione approva la proposta di relazione favorevole con osservazioni della relatrice (*vedi allegato 6*) e contestualmente conferisce alla deputata Elisa Simoni l'incarico di relatrice presso la

Commissione Politiche dell'Unione europea.

La seduta termina alle 13.20.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.20 alle 13.25.

ALLEGATO 1

5-11516 Bergamini: Tariffe e modalità di erogazione del servizio ferroviario sulla tratta Roma-Napoli.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Sulla tratta Roma-Napoli insistono 17 coppie di InterCity, oltre ad un numero considerevole di treni Regionali Veloci, che svolgono adeguatamente il servizio di trasporto passeggeri per i pendolari, che tipicamente ha la funzione di portare persone da piccoli e medi centri urbani verso la grande città e non di collegare due grandi città.

Quanto agli abbonamenti per i treni ad Alta Velocità, ricordo che sono una tipologia di titoli di viaggio emessa per autonoma scelta commerciale dell'impresa ferroviaria, nella fattispecie Trenitalia, nell'ambito di un segmento di mercato liberalizzato nel quale quest'ultima è l'unica impresa ad averli mantenuti e ad offrirli ai propri clienti pendolari. Trattandosi quindi di treni a mercato, Trenitalia sostiene l'intero onere economico degli abbonamenti AV, senza ricevere corrispettivi

pubblici da Stato o regioni, come accade invece per altre tipologie di servizi come Intercity e Regionali.

Per venire incontro alle diverse esigenze di viaggio dei pendolari, dallo scorso mese di febbraio l'abbonamento è stato declinato in quattro diverse versioni a prezzo crescente in relazione alla sua ampiezza d'uso. E infatti, l'attuale costo dell'abbonamento consente ai pendolari che ne fanno pieno utilizzo un forte risparmio su quanto spenderebbero acquistando singolarmente ogni viaggio; a seconda delle tratte e della tipologia di abbonamento, lo sconto varia dal 70 a oltre l'80 per cento.

Inoltre, come è noto, gli aumenti previsti a febbraio scorso erano stati poi ridotti, in via transitoria, del 50 per cento.

Oggi posso assicurare che tale riduzione prosegue, sempre nell'interesse dell'utenza.

ALLEGATO 2

5-11517 Franco Bordo: Nuovi orientamenti strategici del gruppo Ferrovie dello Stato.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Il *core business* del gruppo FSI, che incorporerà la società ANAS in un'ottica di sinergie industriali, è il ferroviario. Infatti, per quanto riferisce Ferrovie dello Stato, il piano industriale presentato a settembre 2016 prevede, nel decennio 2017-2026, un portafoglio di investimenti pari a 94 miliardi di euro di cui ben 62 miliardi destinati agli investimenti sulle infrastrutture ferroviarie e circa 14 miliardi per il materiale rotabile.

Sul fronte del trasporto regionale, si ricorda l'accordo quadro da circa 4 miliardi già firmato per la fornitura di 450 nuovi treni regionali, di cui 300 ad alta capacità e 150 a media capacità, ai quali si aggiungeranno 50 treni diesel. Ad oggi, comunque, già il 20 per cento della flotta

circolante è rinnovata, grazie agli arrivi dei nuovi treni consegnati a partire dal 2014.

Da parte del Governo si ritiene di condividere l'impostazione del piano industriale FS nei vari ambiti quali sicurezza, manutenzione, completamenti, trasporto pubblico locale, alta velocità e internazionalizzazione, in quanto coerente con gli obiettivi della politica nazionale dei trasporti.

Senza dubbio una maggiore presenza di FS sulla rete regionale potrà contribuire a incrementare qualità e sicurezza, anche attraverso un sistema di trasporti integrato e di adduzione ai servizi ferroviari per meglio servire aree del Paese che oggi non risultano collegate alla rete ferroviaria.

ALLEGATO 3

5-11519 Oliaro: Destinazione d'uso dei proventi delle sanzioni per violazioni del codice della strada.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

La questione sollevata è molto importante poiché la ripartizione dei proventi delle sanzioni amministrative ha come fine essenziale quello di realizzare interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, e certamente non deve costituire il mezzo dei comuni per fare cassa o per far quadrare i bilanci.

La suddetta ripartizione ricade nella sfera dei poteri dispositivi degli enti, i quali debbono rispettare l'elencazione riportata dalla apposita norma legislativa, avendo la stessa un valore tassativo e inderogabile.

Tuttavia, dall'analisi delle relazioni trasmesse al MIT non è possibile rilevare i casi in cui all'interno delle suddette voci vengono effettuate spese passibili di dubbia riferibilità alle finalità previste, trattandosi spesso di ipotesi controverse o non sufficientemente inquadrabili nelle categorie utilizzate dal legislatore.

Ad oggi, eventuali violazioni agli articoli 142 e 208 del CdS non possono che trovare tutela secondo le forme ordinarie dei rimedi amministrativi ovvero mediante ricorso all'autorità giurisdizio-

nale, sia per violazione dei profili di illegittimità delle attività amministrative che per la non corretta imputazione della spesa nei procedimenti contabili e di bilancio.

È dunque necessario un intervento normativo di sistema al fine di superare le criticità e gli effetti distorsivi sino ad oggi riscontrati.

Uno dei possibili strumenti, peraltro già all'esame del legislatore, riguarda le modifiche del CdS per la revisione della disciplina sanzionatoria, anche modificando l'entità delle sanzioni, secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità, effettività e non discriminazione, oltre a rivedere l'obbligo di rendicontazione, da parte degli enti titolari di funzioni di polizia stradale o proprietari di strade, dei proventi delle sanzioni amministrative, nonché la disciplina dei criteri della rendicontazione stessa e dei meccanismi sanzionatori per gli enti inadempienti.

Si potrà così evitare che i comuni utilizzino gli introiti derivanti dalle multe stradali per spese eterogenee e non per la sicurezza stradale.

ALLEGATO 4

5-11518 Minnucci: Inserimento dell'attività di trasloco nell'ambito dell'Albo nazionale degli autotrasportatori.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con l'atto di sindacato ispettivo in oggetto l'interrogante si fa portavoce della proposta di istituzione di una sezione speciale, in seno all'Albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, riservata alle imprese di trasloco che ne valorizzi la specificità e le peculiarità da un lato, e tuteli la professionalità della categoria dei traslocatori nei confronti dei soggetti che esercitano tale servizio saltuariamente in quanto in possesso dei requisiti normativamente previsti per l'esercizio dell'attività di autotrasporto.

La questione esposta dagli Onorevoli interroganti non è nuova.

Infatti le imprese di trasloco, tra le cui attività da svolgere è compreso il trasporto dei beni in conto terzi, rientrano nella disciplina dell'autotrasporto (legge n. 298/1974 e Regolamento europeo 1071/2009). Inoltre, per quanto riguarda il rapporto contrattuale traslocatore-cliente, in linea generale rilevano le norme del codice civile (articoli 1678 e seguenti Codice civile) relative al contratto di trasporto.

Tanto premesso, posto che il servizio di trasloco non si esaurisce nel mero trasporto delle cose ricomprendendo ulteriori servizi complementari (imballaggio, carico e scarico ecc.) che in qualche modo ne valorizzino una sua autonoma configurabilità economico-sociale, si tratta di comprendere quali siano le norme applicabili e quindi se nel caso concreto il servizio debba rientrare semplicemente nell'ambito del trasporto di cose, oppure si caratterizzi per una propria tipicità. Secondo la giurisprudenza, se non è stato concordato nulla di particolare rispetto al classico trasporto di cose – e quindi le operazioni

di imballo, carico e scarico a destinazione delle masserizie sono meramente accessorie e complementari rispetto al trasporto – tale stato di cose non vale a snaturarlo e a trasformarlo in un contratto innominato o misto.

In altre parole, il contratto di trasloco è un contratto atipico caratterizzato dal fatto che vi concorrono elementi propri del contratto di trasporto (trasferimento della cosa da un luogo a un altro) e attività (smontaggio e rimontaggio del bene) distinte da quella del trasferimento.

L'istituzione di una sezione speciale in seno al Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori postulerebbe, quindi, che la tipicità del servizio di trasloco – soprattutto per quanto riguarda i requisiti professionali per il suo esercizio – venisse pienamente e definitivamente riconosciuta e disciplinata dalla legge, distinguendola da quella di autotrasporto.

Pertanto, e con particolare riferimento al tema del pieno riconoscimento giuridico del settore, va valutato se per valorizzare le attività di trasloco si debba incidere sulla regolazione dell'autotrasporto mediante la istituzione di una sezione speciale nell'Albo ovvero se sia più opportuna una disciplina specifica del contratto e delle attività di trasloco, da individuare più propriamente nell'ambito delle Camere di Commercio e del Ministero dello sviluppo economico.

Al riguardo occorre rilevare come il settore dei trasporti su strada sia assolutamente ricco di tipologie di trasporto che richiedono veicoli con dotazioni particolari, peraltro spesso anche soggette a normativa comunitaria armonizzata quali, gli

ATP per i veicoli adibiti al trasporto di merci deperibili, o gli ADR per il trasporto di merci pericolose; ovvero i veicoli adibiti al trasporto di bestiame vivo, e così via.

Tipologie di veicoli alle quali corrisponde spesso anche una qualificazione *ad hoc* per il conducente, ma per i quali non è a parlarsi di sezione speciale nell'Albo.

Ed invero, la finalità dell'Albo – e successivamente e nell'ambito di propria applicabilità anche del REN – sembra essere quella di disciplinare l'accesso rispettivamente alla professione ed al mer-

cato dell'impresa di autotrasporto in quanto tale, indipendentemente dalla tipologia di trasporto effettuata, nonché di disciplinare il corretto esercizio della professione e controllare sul corretto esercizio dell'impresa e sanzionare eventuali violazioni di legge e/o abusi.

Al fine di definitivamente chiarire la questione, nulla osta alla condivisione di un tavolo tecnico che, evidentemente, richiede il contributo di Amministrazioni diverse ed ulteriori rispetto a quella dei trasporti.

ALLEGATO 5

5-11520 Spessotto: Violazioni del vincolo di destinazione d'uso dei proventi delle sanzioni per violazioni del codice della strada.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Come evidenziato in risposta al precedente *question time*, la ripartizione dei proventi da sanzioni previste dal Codice della Strada ricade nella sfera dei poteri dispositivi degli enti, i quali debbono rispettare l'elencazione riportata dalla apposita norma legislativa, avendo la stessa un valore tassativo e inderogabile.

Tuttavia, dalle relazioni trasmesse al MIT non è possibile rilevare i casi in cui all'interno delle suddette voci vengono effettuate spese passibili di dubbia riferibilità alle finalità previste.

Ferme restando le forme di tutela in via amministrativa o giurisdizionale, la problematica richiede, come detto, una revisione complessiva delle norme codicistiche, peraltro già prevista nel disegno di legge per la riforma del CdS.

Infine, per lo specifico caso del comune di Campobasso, il Ministero dell'interno ha riferito che la vicenda è stata oggetto di una istruttoria interna da parte del Collegio dei revisori dei conti e ogni altro approfondimento potrà essere fornito dal dicastero stesso.

ALLEGATO 6

Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2017 (C. 4505 Governo).

RELAZIONE APPROVATA

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge recante Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2017 (C. 4505 Governo);

rilevato che l'articolo 7 estende il regime fiscale agevolato – già previsto per le navi iscritte al Registro Internazionale Italiano che svolgono traffico a livello nazionale – anche alle navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo che svolgono traffici internazionali, precisando che operano anche a favore dei soggetti – residenti e non – aventi stabile organizzazione nel territorio dello Stato;

evidenziato che viene dunque modificato l'ambito applicativo dell'articolo 4 della legge n. 457 del 1997, su cui è recentemente intervenuto il decreto legislativo 29 ottobre 2016, n. 22;

ricordato che il citato schema di decreto era stato oggetto di parere delle Commissioni riunite VI e IX, che nel parere espresso hanno richiesto al Governo un monitoraggio dell'attuazione della normativa, al fine di verificare che non si determinino – a causa dell'eventuale cambio di bandiera delle navi interessate verso altri Paesi con regole più favorevoli – effetti penalizzanti per il settore marittimo;

preso atto che la nuova disciplina discende dalla necessità di definire la

procedura EU Pilot 7060/14/TAXU, con la quale la Commissione europea ha posto la questione della compatibilità con il diritto dell'Unione europea delle vigenti disposizioni concernenti i regimi di determinazione del reddito imponibile delle imprese marittime;

segnalato inoltre che, nel corso del dibattito, è stata altresì richiamata l'esigenza di affiancare alle norme del regolamento (UE) 2015/2120, che garantisce la libertà di scelta delle apparecchiature terminali da parte dell'utente, un meccanismo sanzionatorio adeguato a rendere efficace l'attività di vigilanza dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (Agcom),

delibera di

RIFERIRE FAVOREVOLMENTE

con le seguenti osservazioni:

a) abbia cura il Governo di conformarsi ai rilievi espressi dalle Commissioni parlamentari in occasione dell'esame dell'Atto n. 321, trasposto nel decreto legislativo 29 ottobre 2016, n. 221, adottato in attuazione della delega prevista dall'articolo 24, comma 11, della legge n. 122 del 2016 (legge europea 2015/2016), con particolare riguardo alla richiesta di monitoraggio sull'attuazione della normativa, al fine di verificare che non si determinino – a causa dell'eventuale cambio di bandiera delle navi interessate verso altri Paesi con regole più favorevoli – effetti penalizzanti per il settore marittimo;

b) per quanto detto in premessa dovrebbe valutarsi l'opportunità – come peraltro risulta essere in corso di valutazione da parte del Ministero competente – di introdurre una specifica previsione volta a dotare l'Agcom di un adeguato potere sanzionatorio per consentire di esercitare i compiti di vigilanza che gli sono affidati dal regolamento (UE) 2015/2120, attualmente insufficienti.