

VI COMMISSIONE PERMANENTE

(Finanze)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione dei rappresentanti della Commissione per la responsabilità civile dell'Organismo unitario dell'avvocatura italiana (OUA), nell'ambito della discussione della risoluzione n. 7-00060 Gutgeld, relativa alle tematiche concernenti il meccanismo per il risarcimento dei danni biologici derivanti da sinistri nell'ambito dell'assicurazione RC auto, nonché le misure in materia di prezzi delle polizze	36
---	----

SEDE CONSULTIVA:

Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali. Nuovo testo C. 730 Velo (Parere alla IX Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	36
Ratifica ed esecuzione del Protocollo concernente le preoccupazioni del popolo irlandese relative al Trattato di Lisbona. C. 1619 Governo (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	40

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizioni sulle tematiche delle accise.

Audizione dei rappresentanti dell'Associazione nazionale produttori fumo elettronico (ANAFE)	42
Audizione dei rappresentanti di Assopetroli-Assoenergia	42
AVVERTENZA	42

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 12 novembre 2013.

Audizione dei rappresentanti della Commissione per la responsabilità civile dell'Organismo unitario dell'avvocatura italiana (OUA), nell'ambito della discussione della risoluzione n. 7-00060 Gutgeld, relativa alle tematiche concernenti il meccanismo per il risarcimento dei danni biologici derivanti da sinistri nell'ambito dell'assicurazione RC auto, nonché le misure in materia di prezzi delle polizze.

L'audizione informale è stata svolta dalle 10.20 alle 11.10.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 12 novembre 2013. — Presidenza del presidente Daniele CAPEZZONE.

La seduta comincia alle 11.10.

Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali.

Nuovo testo C. 730 Velo.

(Parere alla IX Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Marco DI MAIO (PD), *relatore*, rileva come la Commissione sia chiamata ad esaminare, ai fini dell'espressione del parere alla IX Commissione Trasporti, il nuovo testo della proposta di legge C. 730 Velo, recante la legge quadro in materia di interporti e di piattaforme territoriali logistiche, come risultante dalle proposte emendative approvate nel corso dell'esame in sede referente.

Ricorda preliminarmente che la Commissione Finanze ha già esaminato, nella precedente legislatura, il nuovo testo unificato delle proposte di legge C. 3681 Velo e C. 4296 Nastri, recante norme di analogo contenuto, esprimendo su di esso nulla osta nella seduta del 21 febbraio 2012.

L'articolo 1 definisce, al comma 1, l'ambito di applicazione della legge, la quale è volta a stabilire i principi fondamentali in materia di interporti e piattaforme logistiche territoriali, ai fini dell'esercizio della potestà legislativa concorrente tra Stato e regioni, nell'ambito delle materie relative ai porti e aeroporti civili e alle grandi reti di trasporto e di navigazione.

In particolare, il comma 2 specifica che le finalità del provvedimento sono: il miglioramento e l'incremento della concentrazione dei flussi di trasporto; la razionalizzazione dell'utilizzo del territorio in funzione del trasporto; la diminuzione dell'impatto ambientale delle attività di trasporto; il superamento dei limiti del trasporto ferroviario tradizionale e intermodale terrestre e marittimo; perseguire la sostenibilità economica, sociale ed ambientale delle attività di trasporto merci e logistica; fornire gli strumenti per l'utilizzo di un unico standard di comunicazione delle informazioni riguardanti il trasporto merci e le merci.

Il comma 3 fa salve le competenze delle regioni a statuto speciale delle province autonome di Trento e di Bolzano, mentre il comma 4 reca invece le definizioni dei termini utilizzati dall'intervento legislativo.

L'articolo 2 prevede, al comma 1, che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provveda entro un anno, previo parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la

logistica, ad emanare uno o più decreti per effettuare la ricognizione degli interporti già esistenti e di quelli in corso di realizzazione, la ricognizione delle infrastrutture intermodali e la ricognizione delle piattaforme logistiche territoriali.

Ai sensi del comma 2 il Dipartimento dei trasporti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti elabora il Piano generale per l'intermodalità, che, in base al comma 3, è approvato, previa valutazione ambientale strategica e previa intesa in sede di Conferenza unificata, con decreto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il quale provvede anche alla definizione delle piattaforme logistiche territoriali e alla relativa disciplina amministrativa.

Secondo quanto specificato dal comma 5, con il medesimo decreto, o con altro ulteriore decreto, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti determina l'ambito di influenza di ciascuna piattaforma territoriale, in coerenza con i corridoi transeuropei di trasporto.

Il comma 4 prevede che lo schema del decreto ministeriale di cui al comma 3 è sottoposto al parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia.

Il comma 6 stabilisce altresì che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, provveda con decreti all'individuazione di nuovi interporti, nonché all'individuazione di nuove infrastrutture intermodali.

Il comma 7 prevede che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto da emanare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con la Conferenza unificata, individui i criteri per l'utilizzo delle risorse finanziarie finalizzate alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche territoriali.

Il comma 1 dell'articolo 3 definisce i requisiti territoriali cui è subordinata l'individuazione di un nuovo interporto, consistenti: nella disponibilità di un territorio

privo di vincoli paesaggistici, naturalistici o urbanistici che ne compromettano la fattibilità; nella presenza di collegamenti stradali diretti con la viabilità di grande comunicazione; nella presenza di collegamenti ferroviari diretti con la rete ferroviaria nazionale prioritaria; nella sussistenza di adeguati collegamenti stradali e ferroviari con almeno un porto ovvero un aeroporto; nella coerenza con i corridoi transeuropei di trasporto.

Il comma 2 stabilisce che i progetti di nuovi interporti, nel rispetto del Testo Unico in materia di tutela dell'ambiente di cui al decreto legislativo n. 152 del 2006, devono prevedere alcune strutture.

In tale ambito segnala, in quanto rilevante per i profili di interesse della Commissione Finanze, il riferimento alla presenza del servizio doganale.

Inoltre si richiede la sussistenza di un terminale ferroviario intermodale, idoneo a formare o ricevere treni; di un'area attrezzata di sosta per i veicoli industriali; di un centro direzionale; di un'area per i servizi alle persone e di una per i servizi ai veicoli industriali; di aree diverse destinate alle funzioni di trasporto intermodale, di logistica di approvvigionamento, di logistica industriale, di logistica distributiva e di logistica distributiva urbana; di sistemi che garantiscano la sicurezza delle merci, delle aree e degli operatori; di interconnessioni con piattaforme info-teleumatiche per la gestione dei processi logistici e del trasporto merci attraverso l'utilizzo dei dati di tipo aperto.

Il comma 3 reca una norma di natura intertemporale, prevedendo che gli interporti già operativi e quelli in corso di realizzazione devono garantire il rispetto dei requisiti indicati dai commi 1 e 2 entro il terzo anno successivo a quello della data di entrata in vigore della legge.

Ai sensi del comma 4 la progettazione, la realizzazione e la gestione di un interporto devono rispondere a criteri di trasparenza e di unitarietà tra le diverse funzioni previste e prevedere adeguati e certificati sistemi di sicurezza e di controllo, nonché di risparmio energetico.

Il comma 5 demanda ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della pubblica amministrazione e della semplificazione, l'individuazione dei soggetti incaricati di definire uno standard per i dati di tipo aperto, finalizzato alla gestione, archiviazione e trasmissione in via telematica delle informazioni riguardanti le merci, i mezzi di trasporto e ogni altro elemento necessario alla gestione efficiente delle attività logistiche degli interporti.

L'articolo 4 disciplina il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, il quale, ferme restando le competenze delle autorità portuali, svolge i seguenti compiti:

a) indirizzo, programmazione, coordinamento di tutte le iniziative inerenti lo sviluppo delle piattaforme logistiche territoriali, ai fini dell'integrazione dei sistemi di trasporto terrestre, marittimo, fluviale ed aereo e per facilitare le operazioni ed i servizi intermodali e logistici delle merci;

b) promozione dello sviluppo economico delle aree facenti parte della piattaforma logistica territoriale.

Ai sensi del comma 2 la composizione, l'organizzazione e la disciplina amministrativa e contabile del Comitato sono disciplinati con regolamento ministeriale. In particolare, la norma specifica che il Comitato è presieduto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, o da un suo delegato, che di esso fanno parte del Comitato, quali membri di diritto, i presidenti delle regioni nel cui territorio sono ubicate le piattaforme logistiche territoriali, o loro delegati, e che ai componenti del Comitato non spettano emolumenti, compensi o rimborsi di spese a qualsiasi titolo erogati.

Inoltre si stabilisce che la composizione, l'organizzazione e il funzionamento del Comitato sono disciplinati in funzione degli ambiti territoriali interessati dalle iniziative volte alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche territoriali, anche prevedendo la costituzione di appositi sottocomitati.

Il comma 3 modifica l'articolo 46, comma 1, del decreto-legge n. 201 del 2011, recante norme in materia di collegamenti infrastrutturali e di logistica portuale, al fine di prevedere, nel quadro delle attività di promozione per la realizzazione di infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retro portuali, che gli atti d'intesa e di coordinamento promossi dai sistemi logistici costituiti dalle autorità portuali riguardino anche il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, oltre che, come già previsto, le regioni, le province, i comuni interessati e i gestori delle infrastrutture ferroviarie.

Per quanto riguarda gli ambiti di competenza della Commissione Finanze, il comma 1 dell'articolo 5 prevede che la gestione di un interporto costituisce attività di prestazione di servizi rientrante tra le attività aventi natura commerciale.

La previsione, che pure è formulata in termini piuttosto generici, ha ricadute sotto i profili del regime tributario di tali soggetti, sia per quanto riguarda le imposte dirette, sia per quanto riguarda l'IVA. Infatti, il carattere di commercialità dell'attività rappresenta un elemento tenuto in considerazione dall'ordinamento al fine di definire il regime tributario applicabile ai contribuenti, ad esempio per quanto riguarda la qualificazione dei redditi d'impresa (ai sensi dell'articolo 55 del Testo unico delle imposte sui redditi di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 917 del 1986 – TUIR), la classificazione dei soggetti passivi IRES (ai sensi dell'articolo 73 del predetto TUIR), la definizione dell'imponibilità a fini IVA delle operazioni effettuate nell'esercizio imprenditoriale di attività commerciali (ai sensi degli articoli 1 e 4 del decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 1972).

Il comma 2 precisa che i soggetti gestori di interporti agiscono in regime di diritto privato, ribadendo inoltre che l'utilizzo di risorse pubbliche è disciplinato dalle norme sulla contabilità di Stato e dal codice dei contratti pubblici. Si precisa che i soggetti gestori realizzano i nuovi interporti nel rispetto delle previsioni di cui ai commi 1 e 2 dell'articolo 3, e

provvedono ad adeguare a tali criteri gli interporti già operativi o in corso di realizzazione, sia pure compatibilmente con i propri equilibri di bilancio.

Il comma 3 specifica che, per quanto riguarda gli interporti i quali, alla data di entrata in vigore della legge, sono costituiti in forma di ente pubblico economico, le disposizioni dell'articolo si applicano compatibilmente con la loro natura giuridica.

L'articolo 6 prevede, al comma 1, che, in conformità all'attività di pianificazione e programmazione delle strutture interportuali prevista dall'articolo 2, entro il 31 maggio di ogni anno, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica e previa intesa in sede di Conferenza unificata, individua i progetti relativi alla realizzazione e sviluppo degli interporti, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche territoriali, nell'ambito delle risorse stanziato dallo stesso articolo 6.

A tal fine il comma 2 autorizza la spesa di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016, mentre per gli anni successivi le risorse sono indicate nella tabella, allegata alla legge di stabilità, che rifinanzia o rimodula gli stanziamenti relativi alle leggi che dispongono spese a carattere pluriennale in conto capitale.

L'articolo 7 prevede che con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e previa intesa con la Conferenza unificata, siano disciplinate le modalità di gestione dei rifiuti speciali e delle merci pericolose, nel rispetto della normativa dell'Unione europea e nazionale vigente in materia di rifiuti e trasporto delle merci pericolose e al fine di favorire la diversificazione modale e la sicurezza dei trasporti nell'ambito delle piattaforme logistiche territoriali.

L'articolo 8 prevede che i progetti relativi alla realizzazione e sviluppo degli interporti, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche territoriali di cui all'articolo 6, elaborati sulla base del Piano generale per l'intermodalità previsto

dall'articolo 2 siano approvati mediante accordo di programma, al quale partecipano i presidenti delle Autorità portuali nel cui ambito territoriale sono ubicate le piattaforme logistiche territoriali. La norma specifica che, in caso di mancata approvazione dell'accordo di programma, i progetti decadono dall'assegnazione dei finanziamenti effettuata ai sensi dell'articolo 6 e le risorse rimaste inutilizzate sono nuovamente assegnate.

L'articolo 9 reca la copertura finanziaria degli oneri determinati dal provvedimento, pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016, ai quali si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2013, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

L'articolo 10 dispone l'abrogazione degli articoli da 1 a 5 e da 7 a 10 della legge n. 240 del 1990, nonché dell'articolo 6 del decreto-legge n. 98 del 1995, recanti norme di varia natura in materia di interporti, facendo comunque salvi gli eventuali procedimenti già avviati e gli effetti già prodotti ai sensi delle disposizioni abrogate e non ancora conclusi alla data di entrata in vigore della legge.

Propone quindi di esprimere parere favorevole sul provvedimento.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore.

Ratifica ed esecuzione del Protocollo concernente le preoccupazioni del popolo irlandese relative al Trattato di Lisbona.

C. 1619 Governo.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Michela ROSTAN (PD), rileva come la Commissione sia chiamata oggi ad esprimere un parere alla III Commissione Affari Esteri sul disegno di legge C. 1619, contenente le norme di ratifica ed esecuzione del Protocollo relativo alle preoccupazioni del popolo irlandese sul Trattato di Lisbona.

Il Protocollo è stato stilato a Bruxelles il 13 giugno del 2012.

Ricorda, al riguardo che il 12 giugno 2008, l'Irlanda, attraverso un *referendum* interno, ha respinto, con il 53,4 per cento di voti contrari, in prima battuta, la ratifica del Trattato di Lisbona, impedendone, conseguentemente, l'entrata in vigore anche nel resto dell'Unione Europea.

Al fine di dare una risposta alle preoccupazioni espresse dal popolo irlandese, che avevano portato quest'ultimo a respingere la ratifica del Trattato, il Consiglio Europeo di Bruxelles del 18-19 giugno 2009 ha adottato una decisione giuridicamente vincolante, che avrebbe costituito il presupposto di un protocollo da ratificare da parte di tutti gli Stati membri e da allegare al Trattato sull'Unione Europea ed al Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea.

Pochi mesi dopo, e precisamente in data 2 ottobre 2009, con una seconda consultazione referendaria, il popolo irlandese ha, finalmente, approvato il Trattato di Lisbona, consentendone l'entrata in vigore il 1° dicembre dello stesso anno.

Tuttavia, le preoccupazioni e le perplessità del popolo irlandese rispetto ai contenuti del Trattato di Lisbona, specie per quanto concerne alcune disposizioni relative al diritto alla vita, alla famiglia, all'istruzione, alla fiscalità, alla sicurezza ed alla difesa, sono rimaste intatte, tanto che, successivamente alla ratifica, il Governo irlandese ha, comunque, presentato il Protocollo, della cui ratifica la Commissione è chiamata a discutere, contenente un progetto di modifica del Trattato di Lisbona.

A tale progetto di modifica, il Parlamento Europeo e Commissione europea hanno, insieme alla conferenza intergovernativa, dato parere favorevole, tanto che

l'atto, come ricordato in precedenza, è stato sottoscritto il 13 giugno scorso a Bruxelles.

In estrema sintesi, il Protocollo è composto da un preambolo e da 5 articoli.

L'articolo 1 contiene una vera e propria clausola di salvaguardia di alcune norme della Costituzione irlandese, che viene esplicitamente richiamata dal testo del Protocollo, in particolar modo: nell'articolo 40, comma 3, primo punto, che attiene ai diritti personali del cittadino; nell'articolo 40, comma 3, secondo punto, relativo alla protezione dagli attacchi illegali della vita, della persona, del buon nome e dei diritti di proprietà di ciascun cittadino; nell'articolo 40, comma 3, terzo punto, concernente il diritto alla vita del nascituro; nell'articolo 41, sulla famiglia e sul matrimonio; nell'articolo 42, relativo all'educazione dei minori; nell'articolo 44, comma 2, quarto punto, sulla scuole, confessionali e non, e sulle istituzioni per scopi religiosi e caritatevoli.

Rispetto a tali articoli della Costituzione irlandese, l'articolo 1 del Protocollo stabilisce che nessuna disposizione del Trattato di Lisbona che conferisce *status* giuridico alla carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea, così come nessuna disposizione del Trattato di Lisbona concernente lo spazio di libertà, sicurezza e giustizia, può pregiudicare in alcun modo l'applicabilità della tutela del diritto alla vita come prevista nella Costituzione irlandese, né della protezione della famiglia e dei diritti in materia di istruzione, quali previsti nelle norme costituzionali che richiamavo poc'anzi.

L'articolo 2 del Protocollo disciplina l'unica fattispecie di competenza della Commissione Finanze, e prevede che nessuna disposizione contenuta nel Trattato di Lisbona possa modificare in alcun modo, per alcuno Stato membro, la portata o l'esercizio delle competenze dell'Unione Europea in materia di fiscalità.

L'articolo 3 del Protocollo è dedicato alle questioni della sicurezza e difesa: in particolare, il primo capoverso ribadisce che l'azione dell'Unione Europea sulla scena internazionale si fonda sui principi

della democrazia, dello stato di diritto, dell'universalità e indivisibilità dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali, sul rispetto della dignità umana, sui principi di uguaglianza e solidarietà e sul rispetto dei principi della Carta delle Nazioni Unite e del diritto internazionale.

Il secondo capoverso ribadisce che la politica di sicurezza e difesa comune dell'unione è parte integrante della politica estera e di sicurezza comune, e che è prevista una capacità operativa dell'Unione Europea, anche mediante missioni all'esterno del territorio dell'unione per il mantenimento della pace, la prevenzione dei conflitti e il rafforzamento della sicurezza internazionale in conformità della carta delle nazioni unite.

Il terzo capoverso salvaguarda la politica di sicurezza e difesa di ciascuno degli Stati membri, inclusa ovviamente l'Irlanda, come anche gli obblighi di ciascuno di tali Stati.

Il quarto capoverso prevede che il Trattato di Lisbona non condiziona, né pregiudica, la tradizionale politica di neutralità militare della Repubblica d'Irlanda.

Gli articoli 4 e 5 regolano l'entrata in vigore del Protocollo, stabilita alla data del 30 giugno 2013, ovvero, in carenza delle ratifiche da parte di tutti gli Stati membri, il primo giorno del mese successivo al deposito dell'ultimo strumento di ratifica, e indicano le lingue facenti fede ai fini del medesimo Protocollo.

Per quanto riguarda, infine, il contenuto del disegno di legge di ratifica, lo stesso presenta il contenuto tradizionale delle legge di ratifica e si compone di tre articoli.

L'articolo 1 reca l'autorizzazione alla ratifica del protocollo, l'articolo 2 contiene il relativo ordine di esecuzione, mentre l'articolo 3 dispone in merito all'entrata in vigore del provvedimento.

Nel merito, per quanto concerne l'articolo 2 del Protocollo in esame, che dispone testualmente: «nessuna disposizione del Trattato di Lisbona modifica in alcun modo, per alcuno stato membro, la portata o l'esercizio della competenza dell'Unione Europea in materia di fiscalità»,

non ritiene emergano particolari profili di criticità rispetto alle più significative finalità di progresso e maggiore coordinamento economico dell'Unione Europea, come affermato dallo stesso Parlamento Europeo, in occasione della risoluzione del 18 aprile 2012.

Sottolinea quindi la necessità di procedere celermente alla ratifica del Protocollo, giacché la sua entrata in vigore e, quindi, l'effettiva operatività del Trattato di Lisbona, non possono prescindere dall'ultimazione, in tutti i Paesi dell'Unione Europea, dei procedimenti di ratifica.

Propone quindi di esprimere parere favorevole sul provvedimento.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore.

Daniele PESCO (M5S) sottolinea come le tematiche affrontate dai provvedimenti esaminati in sede consultiva avrebbe dovuto essere discusse in modo più approfondito.

Girolamo PISANO (M5S) lamenta come i lavori odierni della Commissione si siano svolti in modo affrettato.

Daniele CAPEZZONE, *presidente*, con riferimento ai rilievi dei deputati Pesco e Pisano, rileva come, nell'organizzazione dei lavori della Commissione, siano stati utilizzati tutti i tempi di lavoro lasciati disponibili dalle sedute dell'Assemblea, al fine di consentire la trattazione dei numerosi punti all'ordine del giorno della

Commissione stessa, che, in molti casi, derivano da richieste avanzate dal gruppo del Movimento 5 Stelle. Si riserva, comunque, di individuare ulteriori spazi di esame, anche fissando sedute in orari notturni.

La seduta termina alle 11.20.

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 12 novembre 2013.

Audizioni sulle tematiche delle accise.

Audizione dei rappresentanti dell'Associazione nazionale produttori fumo elettronico (ANAFE).

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.15 alle 14.50.

Audizione dei rappresentanti di Assopetroli-Assoenergia.

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.50 alle 15.20.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI