

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 119/2018: Disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria. C. 1408 Governo, approvato dal Senato (Parere alla VI Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>)	200
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	202
ALLEGATO 2 (<i>Proposta alternativa di parere del Gruppo PD</i>)	204
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	201

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 6 dicembre 2018. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI.

La seduta comincia alle 14.45.

DL 119/2018: Disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria.

C. 1408 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla VI Commissione).

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

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 5 dicembre.

Massimiliano CAPITANIO (Lega), *relatore*, chiede una breve sospensione della seduta al fine di mettere a punto la proposta di parere sul provvedimento in esame.

Raffaella PAITA (PD) sottolinea come la richiesta di sospensione non debba intendersi connessa con la presentazione

da parte del suo gruppo di una proposta alternativa di parere.

La seduta, sospesa alle 14.50 è ripresa alle 15.30.

Alessandro MORELLI, *presidente*, invita il relatore a formulare la propria proposta di parere.

Massimiliano CAPITANIO (Lega), *relatore*, illustra una proposta di parere favorevole con due osservazioni sul provvedimento in esame.

Giorgio MULÈ (FI) propone una limitata correzione formale alla prima osservazione della proposta di parere.

Massimiliano CAPITANIO (Lega), *relatore*, accoglie la correzione formale proposta (*vedi allegato 1*).

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che il gruppo del Partito Democratico ha presentato una proposta alternativa di parere (*vedi allegato 2*).

Antonino GERMANÀ (FI) dichiara di non comprendere appieno il significato dell'osservazione di cui della lettera *a*) della proposta di parere, soprattutto relativamente alla questione dell'assetto dell'Autorità portuale calabrese, chiedendosi se tale osservazione, così come formulata, non si ponga in contrasto con le modifiche introdotte al Senato nel provvedimento in esame.

Diego SOZZANI (FI), nel ricordare che il parere che la Commissione si accinge a votare è destinato alla VI Commissione Finanze e non ha natura vincolante, sottolinea come la questione dell'assetto dell'Autorità portuale calabrese sia stata discussa in modo approfondito anche nella seduta di ieri. Al riguardo ritiene che l'osservazione contenuta nella proposta di parere – volta a ricomprendere i porti di Gioia Tauro, Villa San Giovanni e Reggio Calabria nell'ambito di competenza di un'unica autorità di sistema portuale calabrese – sia finalizzata ad assicurare che il futuro assetto delle autorità di sistema portuale tenga conto non solo delle problematiche di carattere fiscale ma anche delle prospettive di sviluppo commerciale di tali aree del Mezzogiorno.

Raffaella PAITA (PD) evidenzia come nella proposta alternativa di parere presentata dal gruppo del Partito Democratico siano affrontati vari profili problematici del decreto-legge fiscale in esame, tra i quali anche quello dell'assetto delle autorità di sistema portuale delle regioni Sicilia e Calabria.

A tale riguardo chiede alla presidenza che la proposta di parere in discussione

sia posta in votazione per parti separate, al fine di consentire al suo gruppo di esprimersi in senso contrario sul complesso del provvedimento e di pronunciarsi in senso favorevole sulle osservazioni che affrontano questioni meritevoli di rilievo.

Alessandro MORELLI, *presidente*, sulla base della richiesta formulata dal gruppo del Partito Democratico, pone quindi in votazione per parti separate la proposta di parere del relatore.

In particolare, pone in votazione la parte premissiva della proposta di parere ed il dispositivo favorevole.

La Commissione approva (*vedi allegato 1*).

Alessandro MORELLI, *presidente*, pone quindi in votazione le due osservazioni della proposta di parere.

La Commissione approva (*vedi allegato 1*).

Alessandro MORELLI, *presidente*, dichiara conseguentemente preclusa la proposta alternativa di parere presentata dal gruppo del Partito Democratico.

La seduta termina alle 15.40.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.40 alle 15.50.

ALLEGATO 1

**DL 119/2018: Disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria
(C. 1408 Governo, approvato dal Senato).****PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119, recante disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria (C. 1408 Governo, approvato dal Senato),

preso atto che l'articolo 22-*bis* del decreto-legge in esame istituisce la nuova Autorità di sistema portuale dello Stretto, scorporandola dall'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio e dello Stretto e assegnandole i porti di Messina (ivi incluso l'approdo di Tremestieri) e Milazzo in Sicilia e di Villa San Giovanni e Reggio Calabria, in Calabria;

ricordato che l'articolo 6, comma 2-*bis*, della legge n. 84 del 1994 disciplina il procedimento per il trasferimento di un porto ad una diversa autorità di sistema portuale, con regolamento da adottare previa intesa con le regioni interessate;

sottolineata l'opportunità di assicurare un coinvolgimento delle Regioni nell'individuazione dei porti rientranti nell'ambito di competenza di ciascuna autorità di sistema portuale;

considerata altresì l'opportunità di valutare un accorpamento dei porti calabresi sotto un'unica autorità di sistema portuale;

espressa soddisfazione per le misure previste dall'articolo 23, che aumenta la dotazione finanziaria relativa alle agevolazioni per interventi per la ristruttura-

zione dell'autotrasporto, incrementa le risorse del Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti da assegnare all'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale ed attribuisce ulteriori risorse per il trasporto merci ferroviario;

evidenziato che l'articolo 23-*ter* del decreto-legge in esame, introdotto dal Senato, modifica i criteri, previsti dal codice delle comunicazioni elettroniche, in base ai quali l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM) ha la facoltà di ordinare alle imprese verticalmente integrate la separazione funzionale, in un'entità indipendente, delle attività relative alla fornitura all'ingrosso (*wholesale*) di determinati prodotti di accesso;

sottolineato che il medesimo articolo 23-*ter* modifica la disciplina della separazione volontaria della rete di cui all'articolo 50-*ter* del codice delle comunicazioni elettroniche, disponendo che, al fine di favorire lo sviluppo di investimenti efficienti in infrastrutture nuove e avanzate a banda ultralarga, qualora il trasferimento dei beni relativi alla rete di accesso appartenenti a diversi operatori sia finalizzato all'aggregazione volontaria dei medesimi beni in capo a un soggetto giuridico non verticalmente integrato e appartenente a una proprietà diversa o sotto controllo di terzi indipendenti, ossia diversi da operatori di rete verticalmente integrati, l'AGCOM determina adeguati meccanismi incentivanti di remunerazione del capitale investito;

rilevata l'opportunità di affrontare nelle competenti sedi parlamentari le que-

stioni relative al futuro della banda ultralarga e all'impatto sui cittadini-utenti delle operazioni che riguardano la rete,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) con riferimento all'articolo 22-*bis*, si valuti l'opportunità di assicurare un coinvolgimento delle Regioni nell'individuazione dei porti rientranti nell'ambito di competenza dell'autorità di sistema portuale, anche con l'eventuale attivazione del procedimento di cui all'articolo 6, comma 2-*bis*, della legge n. 84 del 1994, e di ricomprendere – nel rispetto delle speci-

ficità regionali e dell'autonomia del porto di Messina, Milazzo e Tremestieri rispetto alle autorità di sistema portuali – i porti di Gioia Tauro, Villa San Giovanni e Reggio Calabria nell'ambito di competenza di un'unica autorità di sistema portuale calabrese, in una prospettiva di sviluppo commerciale e di riorganizzazione del sistema portuale, evitando la congestione di traffico nella città di Reggio Calabria;

b) con riferimento all'articolo 23-*ter*, appare opportuno attivare meccanismi di coinvolgimento delle competenti Commissioni parlamentari sulle questioni relative al futuro della banda ultralarga e sulle operazioni che riguardano la rete, al fine di valutarne l'impatto sui cittadini-utenti.

ALLEGATO 2

**DL 119/2018: Disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria
(C. 1408 Governo, approvato dal Senato)****PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE DEL GRUPPO PD**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

premessi che:

il presente provvedimento in linea generale presenta rilevanti perplessità sotto il profilo della legittimità costituzionale per l'assenza dei requisiti essenziali per l'uso del decreto-legge;

le misure tra loro estremamente eterogenee previste nel decreto costituiscono, infatti, di per sé l'evidente dimostrazione della carenza del requisito della straordinarietà del caso e della necessità e urgenza di provvedere;

si registra una palese articolazione in micro provvedimenti del tutto eterogenei che si è ulteriormente aggravata dopo l'esame da parte del Senato della Repubblica;

vi sono una serie di misure il cui finanziamento ordinario non può essere considerato un caso straordinario di impellente necessità e urgenza, come ad esempio nel caso del finanziamento previsto per il contratto di programma con RFI;

per quel che concerne l'esame del provvedimento per le parti concernenti le competenze della Commissione Trasporti si evidenzia come si tratti di misure, alcune anche condivisibili in linea di principio, che cadono in un contesto del tutto estemporaneo e comunque da valutare anche alla luce di ciò che è contenuto all'interno della legge di stabilità per l'anno 2019;

il finanziamento di cui all'articolo 21 va comunque valutato alla luce del defianziamento contenuto all'interno della legge di bilancio che prevede ben 1640 milioni di euro in meno per il contratto di programma con RFI;

le suddette risorse fanno riferimento all'anno 2018 e comunque l'assenza di una seria prospettiva di stabilità delle risorse rischia di pregiudicare complessivamente l'azione di investimenti in questo settore strategico;

sulle disposizioni di cui all'articolo 21-bis, riguardanti i criteri di riparto del Fondo per il trasporto pubblico locale che differisce al 2021 la riduzione delle risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, nel caso di mancato affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale attraverso procedure di evidenza pubblica, si registra come, in appena nove mesi di legislatura, questo sia il secondo intervento di differimento che segue quello già previsto dal decreto-legge n. 91 del 2018, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 108 del 2018, recante « Proroga di termini previsti da disposizioni legislative »;

il suddetto nuovo differimento costituisce oggettivamente un pregiudizio delle politiche poste in essere nella scorsa legislatura dall'allora Ministro Delrio, supportate da finanziamenti mai registrati prima nel settore, per giungere ad un nuovo quadro di affidamento del servizio di trasporto pubblico attraverso gare di

evidenza pubblica finalizzato ad assicurare un effettivo miglioramento di un servizio essenziale per la mobilità dei cittadini;

si prende atto della formulazione della disposizione e pur comprendendo le difficoltà sollevate dai vari soggetti istituzionali competenti, in particolare per quanto attiene le gare per i servizi ferroviari, si manifesta la più assoluta preoccupazione per l'assenza di una politica nel settore da parte dell'attuale esecutivo per superare la fase del differimento di termini e giungere all'affidamento attraverso procedure di evidenza pubblica per assicurare ai cittadini un servizio di trasporto pubblico locale davvero efficiente;

le misure di cui all'articolo 23 sono un altro tassello per il sostegno nei confronti della città di Genova a seguito del crollo del Ponte Morandi per quel che concerne il supporto al comparto dell'autotrasporto e dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, ma inserito in maniera disomogenea rispetto a quanto previsto nel decreto-legge n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 130 del 2018 (« decreto-legge Genova ») e comunque non si può non evidenziare che occorrerebbero interventi strutturali per affrontare una criticità che ha un orizzonte temporale che si sta oggettivamente, purtroppo allungando, in netto contrasto con le dichiarazioni dell'Esecutivo;

si prende atto delle disposizioni di cui agli articoli 23-*bis*, recante disposizioni in materia di circolazione, e 23-*ter*, recante misure per potenziare gli investimenti in reti a banda ultralarga;

particolarmente critica risulta essere invece la norma di cui all'articolo 22-*bis*, introdotta al Senato, che istituisce la nuova Autorità di sistema portuale dello Stretto;

la richiamata previsione normativa risulta essere oggettivamente priva dei requisiti di necessità e urgenza;

è in palese contrasto con quanto previsto dal decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera *f*), della legge 7 agosto 2015, n. 124;

la legge 7 agosto 2015, n. 124, all'articolo 8, comma 1, lettera *f*), prevedeva tra i principi e criteri direttivi per l'esercizio della delega in materia di riorganizzazione dell'amministrazione dello Stato, con riferimento anche all'individuazione di Autorità di sistema portuale nonché alla *governance*, anche quello di tenere nella dovuta considerazione il ruolo delle regioni e degli enti locali interessati;

in questo caso si è assistito ad un intervento privo di questo requisito che disattende tra l'altro la normativa vigente, nonché il rispetto delle specificità delle realtà portuali in oggetto rischiando di pregiudicarne potenzialità e prospettive;

la materia portuale rientra tra le materie su cui vi è competenza concorrente e vi sono già stati interventi da parte della Corte Costituzionale a tutela delle prerogative regionali e sulla riforma di cui al richiamato decreto legislativo si è espressa altresì la Conferenza unificata;

anche la previsione del riferimento alla ZES, nell'ambito del comma 3 dell'articolo 22-*bis*, rischia solo di accentuare la confusione normativa senza rispondere alle legittime domande di crescita e sviluppo di ciascuno dei porti interessati anche perché tra merci e passeggeri vi è una evidente differenza che non può essere affrontata con un atto d'imperio mediante un articolo aggiuntivo inserito in un decreto-legge in materia fiscale,

esprime

PARERE CONTRARIO.

Pizzetti, Bruno Bossio, Cantini, Gariglio, Giacomelli, Nobili, Paita, Romano Andrea.