

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizioni nell'ambito dell'esame dello schema di contratto di programma 2020-2024 tra il Ministero dello sviluppo economico e la società Poste italiane Spa (atto n. 128).	
Audizione di rappresentanti della Federazione Italiana Editori Giornali (FIEG) e della Federazione Italiana Settimanali Cattolici (FISC)	69
Audizione di rappresentanti della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra) e di Assopostale	69
Audizione dell'Associazione Nazionale Comuni Italiani (ANCI) e dell'Unione Nazionale Comuni, Comunità, Enti Montani (UNCEM)	69

SEDE CONSULTIVA:

DL 124/2019: Disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili. C. 2220 Governo (Parere alla VI Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	69
---	----

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 5 novembre 2019.

Audizioni nell'ambito dell'esame dello schema di contratto di programma 2020-2024 tra il Ministero dello sviluppo economico e la società Poste italiane Spa (atto n. 128).

Audizione di rappresentanti della Federazione Italiana Editori Giornali (FIEG) e della Federazione Italiana Settimanali Cattolici (FISC).

L'audizione informale è stata svolta dalle 11.55 alle 12.30.

Audizione di rappresentanti della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra) e di Assopostale.

L'audizione informale è stata svolta dalle 12.30 alle 12.55.

Audizione dell'Associazione Nazionale Comuni Italiani (ANCI) e dell'Unione Nazionale Comuni, Comunità, Enti Montani (UNCEM).

L'audizione informale è stata svolta dalle 13 alle 13.20.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 5 novembre 2019. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI.

La seduta comincia alle 13.45.

DL 124/2019: Disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili.

C. 2220 Governo.

(Parere alla VI Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Luciano NOBILI (IV), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare il disegno di legge di conversione del decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, recante disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili, ai fini dell'espressione del parere, per i profili di competenza, alla VI Commissione Finanze.

Rileva che il provvedimento consta di 60 articoli, suddivisi in 5 Capi. I primi quattro contengono norme di natura tributaria, mentre il Capo V contiene disposizioni eterogenee, emanate per esigenze indifferibili.

Ricorda preliminarmente che nella valutazione generale del disegno di legge che la Commissione è chiamata ad esaminare non si può non tenere conto degli oggettivi vincoli entro i quali si è mossa l'azione del governo. In particolare, evidenzia l'ingentissima mole di risorse necessarie a scongiurare l'aumento delle aliquote IVA, con un peso sulla prossima legge di bilancio di circa 23,2 miliardi.

Si tratta, a suo giudizio, di una scelta fondamentale per evitare il rischio di una depressione dei consumi nel Paese accompagnata da scelte che nel loro insieme chiariscono un obiettivo di rilancio economico e industriale.

Con riferimento agli ambiti di interesse della Commissione segnala prioritariamente le seguenti disposizioni.

L'articolo 8 prevede che, dall'anno 2020, sia individuato un importo massimo agevolabile dell'accisa sul gasolio utilizzato come carburante, in favore di alcuni esercenti attività di trasporto merci e passeggeri.

In particolare, si interviene sull'articolo 24-ter del testo unico delle accise, che al comma 4 prevede che gli operatori esercenti attività di trasporto merci e passeggeri possano ottenere il rimborso della differenza tra l'aliquota di accisa applicata al gasolio usato come carburante e quella agevolata stabilita al punto 4-bis della tabella A allegata al citato testo unico (pari a 403,22 euro per mille litri, in luogo dell'ordinaria misura di 617,40 euro per mille litri).

Il limite massimo all'importo rimborsabile introdotto dalla disposizione in esame è parametrato in un litro di gasolio, consumato da ciascuno dei veicoli che possono beneficiare dell'agevolazione di accisa, per ogni chilometro percorso. La norma dunque introduce una percorrenza specifica minima di 1 km per litro di carburante; qualora siano registrate percorrenze specifiche al di sotto di tale soglia, l'agevolazione è riconosciuta fino a tale limite.

L'articolo 32 interviene sulla questione dell'applicazione dell'IVA sulle prestazioni delle autoscuole, materia oggetto di alcune risoluzioni all'esame delle Commissioni riunite Finanze e Trasporti.

In particolare, la disposizione, volta a recepire nell'ordinamento interno il dispositivo della sentenza della Corte di giustizia UE 14 marzo 2019, C-449/1, limita, a decorrere dal 1° gennaio 2020, il perimetro delle prestazioni didattiche delle autoscuole esenti dall'imposta sul valore aggiunto (IVA), specificando che in tale perimetro non ricade l'insegnamento finalizzato a conseguire le patenti di guida delle categorie B e C1. Secondo quanto chiarito dalla relazione illustrativa, la formazione per l'ottenimento delle altre categorie di patenti di guida può essere esente da IVA in quanto queste patenti sono ordinariamente preordinate all'esercizio di una attività professionale. Viene così superata l'applicazione della sentenza indicata nella risoluzione dell'Agenzia delle entrate n. 79/E, che aveva tra l'altro riconosciuto efficacia *ex tunc* alla sentenza della Corte di giustizia UE.

Sono fatti salvi i comportamenti difformi adottati dal contribuente anteriormente alla data di entrata in vigore della disposizione in esame per effetto della sentenza della Corte di giustizia UE. I rappresentanti dell'Agenzia delle entrate, nel corso dell'audizione svolta presso le Commissioni riunite Finanze e Trasporti del 24 ottobre 2019, hanno chiarito che con tale disposizione si intendono far salvi i comportamenti dei contribuenti che, in applicazione della sentenza della Corte europea, hanno assoggettato ad IVA le

prestazioni didattiche delle autoscuole prima dell'entrata in vigore del decreto-legge in esame.

La disposizione riconduce infine le autoscuole nell'ambito dei soggetti obbligati alla trasmissione telematica dei dati dei corrispettivi giornalieri, prevedendo tuttavia che l'obbligo di trasmissione telematica decorra dal 30 giugno 2020.

L'articolo 40, comma 1, esclude la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) dall'applicazione dei vincoli o obblighi di contenimento della spesa pubblica attualmente previsti a carico delle pubbliche amministrazioni inserite nell'elenco redatto dall'ISTAT ai fini dell'elaborazione del conto economico consolidato delle pubbliche amministrazioni. L'esclusione dai vincoli ha la finalità di assicurare il pieno ed efficace svolgimento delle attività funzionali al raggiungimento degli obiettivi istituzionali e societari attribuiti a RFI.

L'articolo 41, comma 2, prevede la concessione di garanzie a titolo gratuito da parte di ISMEA a favore delle imprese agricole che intendano chiedere finanziamenti per iniziative di sviluppo delle tecnologie innovative, tra le quali, quelle collegate all'agricoltura di precisione o alla tracciabilità dei prodotti attraverso l'utilizzo della *blockchain*. La garanzia è concessa nel limite di 20.000 euro di costo per una spesa complessiva di 30 milioni di euro per l'anno 2019.

L'articolo 47, mediante una serie di modifiche all'articolo 27 del decreto-legge n. 50 del 2017, dispone il rinvio al 2020 della riforma del sistema di ripartizione del Fondo per il trasporto pubblico locale (TPL), nonché l'applicazione dal 2021 della ripartizione della quota residua del Fondo sulla base di livelli adeguati di servizio, in vista del definitivo abbandono del criterio della spesa storica.

In dettaglio, con il comma 1, lettera *a*), viene innanzitutto differita dal 2018 al 2020 l'applicazione dei nuovi criteri di riparto del Fondo TPL.

Con il comma 1, lettera *c*), si specifica che il meccanismo di anticipazione in acconto dell'80 per cento del Fondo TPL,

si applica non solo nelle more dell'operatività della riforma, ma anche a partire dal 2018.

La lettera *e*) del comma 1 prevede invece che il DPCM 11 marzo 2013, che definisce i criteri di ripartizione del Fondo TPL in attesa della riforma, conservi efficacia fino al 31 dicembre dell'anno precedente alla data di entrata in vigore del decreto di riforma (il decreto MIT/MEF di riparto del Fondo secondo i nuovi criteri), quindi fino al 31 dicembre 2019, atteso che la riforma è prevista ora dal 2020.

Con la lettera *d*) del comma 1, si fissa all'anno 2020 il termine, entro il quale dovranno essere definiti con decreto ministeriale, per il riparto del Fondo, i criteri con cui le regioni ordinarie dovranno determinare i livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale con tutte le modalità, in coerenza con il raggiungimento di obiettivi di soddisfazione della domanda di mobilità, nonché assicurando l'eliminazione di duplicazioni di servizi sulle stesse direttrici e l'applicazione delle disposizioni sul riordino dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale, secondo bacini territoriali ottimali e affidati con procedure competitive ad evidenza pubblica, privilegiando soluzioni innovative e di minor costo per fornire servizi di mobilità nelle aree a domanda debole, quali scelte di sostituzione modale.

Le regioni, inoltre, dovranno provvedere alla determinazione degli adeguati livelli di servizio entro l'anno 2021 (anziché entro centoventi giorni) e contestualmente ad una riprogrammazione dei servizi anche modificando il piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale. In caso di inadempienza della regione entro il 2021 (anziché entro i centoventi giorni), si applica la norma vigente in base alla quale si procede ai sensi dell'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131, che disciplina l'esercizio del potere sostitutivo in attuazione dell'articolo 120 della Costituzione.

In proposito evidenzia che andrebbe valutata la congruità del termine del 2021, considerato che, entro il 30 giugno del medesimo anno, il ministero dovrebbe procedere all'emanazione del decreto di ripartizione del Fondo.

Per quanto concerne i criteri dei canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria il comma 1, lett. b), sostituisce il comma 2-bis dell'articolo 27, relativamente alle modalità per tenere conto, in sede di riparto del Fondo TPL, dei costi del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria di RFI. La disposizione conferma, come già previsto, che si dovrà tenere annualmente conto delle variazioni per ciascuna Regione, in incremento o decremento rispetto al 2017, dei costi del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria introdotte da RFI, con decorrenza dal 1° gennaio 2018, in ottemperanza ai criteri stabiliti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Tali variazioni, anziché comportare una modifica delle percentuali di attribuzione del Fondo tra le regioni, sono determinate a preventivo e consuntivo rispetto al riparto di ciascun anno, a partire dal saldo del 2019. Viene poi specificato in dettaglio il funzionamento di questo nuovo meccanismo di determinazione a preventivo e consuntivo.

L'articolo 49 dispone misure volte ad ampliare l'utilizzo di risorse assegnate alle regioni per interventi territoriali.

Nello specifico, viene modificato l'articolo 1, commi 134 e 135, della legge di bilancio 2019, al fine di estendere l'ambito degli investimenti, ivi previsti per il periodo 2021-2033, a favore delle regioni a statuto ordinario, anche al settore dei trasporti e della viabilità, con la finalità di ridurre l'inquinamento ambientale, e di favorire investimenti finalizzati alla rigenerazione urbana, alla riconversione energetica verso fonti rinnovabili, ad infrastrutture sociali e alle bonifiche ambientali.

L'articolo 51 prevede che la SOGEI possa offrire servizi informatici, da erogare tramite apposite convenzioni, al Consiglio di Stato, all'Avvocatura dello Stato, al Comando generale del Corpo delle Ca-

pitanerie di porto, all'INVIMIT SGR e alla società per la gestione della piattaforma tecnologica dei pagamenti alle pubbliche amministrazioni (pagoPA). In particolare, il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto può avvalersi di SOGEI, dal 1° gennaio 2020, al fine di rendere effettive le norme relative all'istituzione di un « sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale » ivi incluso il sistema denominato *Port Management and Information System* (PMIS) inerente la digitalizzazione dei procedimenti amministrativi afferenti le attività portuali.

L'articolo 52 prevede che le agevolazioni fiscali previste all'articolo 3 della legge n. 117 del 2018 – legge che ha introdotto l'obbligo di installazione di dispositivi per prevenire l'abbandono di bambini nei veicoli chiusi – possano essere concesse nella forma anche di contributo. Viene dunque prevista (con una novella al comma 296 dell'articolo 1 della legge di bilancio per il 2019) la concessione di un contributo di 30 euro per ciascun dispositivo di allarme acquistato, fino ad esaurimento delle risorse complessivamente disponibili pari a 15,1 milioni di euro per l'anno 2019 e a 1 milione di euro per l'anno 2020, istituendo a tal fine un fondo presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Si demanda ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore del decreto in esame, l'individuazione delle modalità attuative della disposizione, anche al fine di garantire il rispetto del limite di spesa.

Con riferimento alla copertura degli oneri si segnala che, ai sensi dell'articolo 59, comma 1, lettera d), è previsto l'utilizzo delle somme precedentemente stanziati per l'istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) per l'anno 2019, pari a 14,1 milioni di euro (che si aggiungono a 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020 già stanziati dalla legge di bilancio 2019).

In proposito la relazione tecnica precisa che tali risorse, non essendo ancora operativa l'agenzia, non sarebbero state utilizzate.

L'articolo 53 stanziava ulteriori risorse, pari a complessivi 12,9 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, per gli investimenti da parte delle imprese di autotrasporto al fine di accrescere la sicurezza del trasporto su strada e di ridurre gli effetti climalteranti derivanti dal trasporto merci su strada. Le risorse sono destinate al rinnovo del parco veicolare delle imprese attive sul territorio italiano che siano iscritte al Registro elettronico nazionale e all'Albo nazionale degli autotrasportatori.

I contributi sono destinati agli investimenti avviati a far data dall'entrata in vigore della disposizione in esame, che siano finalizzati alla radiazione, per rottamazione, dei veicoli a motorizzazione termica fino a euro IV, adibiti al trasporto merci e di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 3,5 tonnellate, con la contestuale acquisizione – anche mediante locazione finanziaria – di autoveicoli, nuovi di fabbrica, che abbiano una trazione alternativa a metano, gas naturale liquefatto, ibrida e elettrica ovvero che siano a motorizzazione termica e conformi alla normativa euro VI di cui al Regolamento (CE) n. 595/2009 (commi 1 e 2). I contributi – previsti nei limiti delle risorse stanziato – non possono essere cumulati con altre agevolazioni, relative alle medesime tipologie di investimenti (comma 3).

L'entità del contributo può variare da un minimo di 2 mila euro ad un massimo di 20 mila per ciascun veicolo, in ragione della massa complessiva a pieno carico del nuovo veicolo e della sua modalità di alimentazione (comma 4). Si rinvia ad un decreto di natura non regolamentare del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'attuazione della disposizione, prevedendo, tra l'altro, che i criteri di valutazione delle domande devono assicurare la priorità del finanziamento degli investi-

menti relativi alla sostituzione dei veicoli a motorizzazione termica maggiormente inquinanti (comma 5).

L'articolo 59, comma 1, lettera g), dispone in proposito l'utilizzo di 12,9 milioni di euro, per l'anno 2020, relativi all'autorizzazione di spesa recata dall'articolo 1, comma 150, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, relativa al fondo per interventi in favore del settore dell'autotrasporto di cui all'articolo 1, lettera d), del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 6 giugno 2019, registrato alla Corte dei Conti il 28 giugno 2019 con n. 1-2304, per il triennio 2019/2021.

L'articolo 54 prevede la concessione per l'anno 2019 di un finanziamento a titolo oneroso di 400 milioni di euro della durata di sei mesi, in favore di Alitalia S.p.a. e delle altre società del gruppo in amministrazione straordinaria, per le loro indilazionabili esigenze gestionali.

Il comma 1 dispone in particolare che il finanziamento sia disposto con un decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, e sia finalizzato a consentire di pervenire al trasferimento dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia – Società Aerea Italiana – S.p.A. in amministrazione straordinaria ed alle altre società del medesimo gruppo anch'esse in amministrazione straordinaria. Per quanto riguarda il tasso di interesse da applicare al finanziamento concesso, è prevista l'applicazione di interessi al tasso Euribor a sei mesi pubblicato il giorno lavorativo antecedente la data di erogazione, maggiorato di 1.000 punti base.

Per quanto riguarda la restituzione, essa è prevista in prededuzione, con priorità rispetto a ogni altro debito della procedura, entro sei mesi dalla erogazione e, in ogni caso, entro 30 giorni dall'intervenuta efficacia della cessione dei complessi aziendali. La disposizione prevede altresì che il finanziamento possa essere erogato anche mediante anticipazioni di tesoreria da estinguere nel medesimo anno 2019 con l'emissione di ordini di pagamento sul pertinente capitolo di spesa. Le

somme corrisposte in restituzione del finanziamento sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate al Fondo per l'ammortamento dei titoli di Stato.

In linea più generale, sottolinea la necessità che si pervenga in tempi rapidi ad un serio e rigoroso piano industriale, evitando l'ennesima soluzione-tampone e

perseguendo l'obiettivo di un vero risanamento e del rilancio della compagnia.

Alessandro MORELLI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.55.