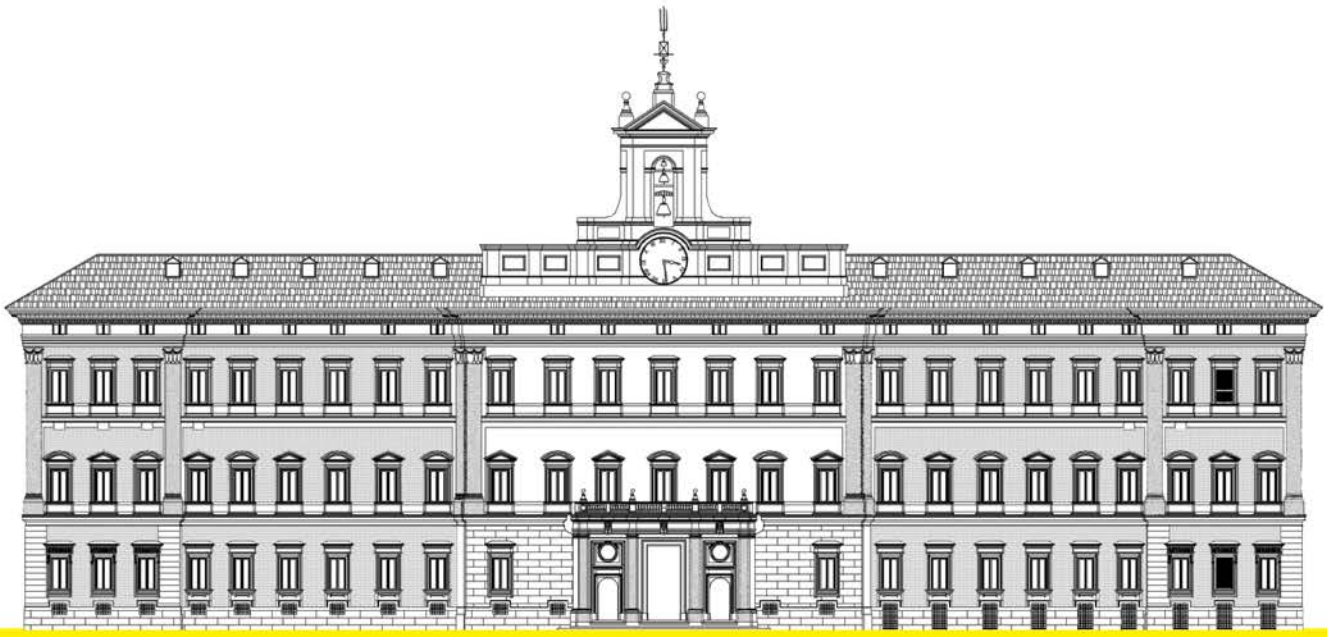
Camera dei deputati

XVII LEGISLATURA



Verifica delle quantificazioni

A.C. 3444

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato
(Legge di stabilità 2016)

Emendamenti del Governo

4.258, 10.99, 16.292, 21.81, 22.78, 23.40, 27.233, 33.426, 40.78

N. 301 – 12 dicembre 2015

Camera dei deputati

XVII LEGISLATURA

Verifica delle quantificazioni

A.C. 3444

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2016)

Emendamenti del Governo

4.258, 10.99, 16.292, 21.81, 22.78, 23.40, 27.233, 33.426, 40.78

N. 301 – 12 dicembre 2015

La verifica delle relazioni tecniche che corredano i provvedimenti all'esame della Camera e degli effetti finanziari dei provvedimenti privi di relazione tecnica è curata dal Servizio Bilancio dello Stato.
La verifica delle disposizioni di copertura, evidenziata da apposita cornice, è curata dalla Segreteria della V Commissione (Bilancio, tesoro e programmazione).
L'analisi è svolta a fini istruttori, a supporto delle valutazioni proprie degli organi parlamentari, ed ha lo scopo di segnalare ai deputati, ove ne ricorrano i presupposti, la necessità di acquisire chiarimenti ovvero ulteriori dati e informazioni in merito a specifici aspetti dei testi.

SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO – Servizio Responsabile
☎ 066760-2174 / 066760-9455 – ✉ *bs_segreteria@camera.it*

SERVIZIO COMMISSIONI – Segreteria della V Commissione
☎ 066760-3545 / 066760-3685 – ✉ *com_bilancio@camera.it*

La documentazione dei servizi e degli uffici della Camera è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. La Camera dei deputati declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

INDICE

ARTICOLO 1, COMMI 23 E 24 (*EMENDAMENTO 4.258*) ..... - 3 -

SOSPENSIONE DEGLI AUMENTI DI TRIBUTI REGIONALI E COMUNALI ..... - 3 -

ARTICOLO 1, COMMI DA 72 A 79-*QUINQUIES* (*EMENDAMENTO 10.99*) ..... - 3 -

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI CANONE RAI ..... - 3 -

ARTICOLO 1, COMMI DA 126-*BIS* A 126-*QUINQUIES* (*EMENDAMENTO 16.292*) ..... - 5 -

FONDO PER IL FUNZIONAMENTO DELLE ISTITUZIONI SCOLASTICHE E *SCHOOL BONUS* ..... - 5 -

ARTICOLO 1, COMMI DA 178-*BIS* A 178-*QUATER* (*EMENDAMENTO 21.81*) ..... - 7 -

AGEVOLAZIONI PER IL SETTORE CINEMA ..... - 7 -

ARTICOLO 1, COMMI DA 190-*BIS* A 190-*QUATER* (*EMENDAMENTO 22.78*) ..... - 8 -

NORME IN MATERIA DI FONDAZIONI LIRICHE ..... - 8 -

ARTICOLO 1, COMMA 196-*BIS* (*EMENDAMENTO 23.40*) ..... - 9 -

CONTRIBUTO PER IL SOSTEGNO ALL'ESPORTAZIONE ..... - 9 -

ARTICOLO 1, COMMA 254 (*EMENDAMENTO 27.233*) ..... - 10 -

ENIT – AGENZIA NAZIONALE DEL TURISMO ..... - 10 -

ARTICOLO 1, COMMI DA 371 A 372-*DODICIES*, 496 E 496 *BIS* (*EMENDAMENTO 33.426*) ..... - 11 -

NORME IN MATERIA DI AUTOTRASPORTO ..... - 11 -

ARTICOLO 1, COMMA 471 (*EMENDAMENTO 40.78*) ..... - 27 -

SENTENZE DELLA CORTE DI GIUSTIZIA UE - POTERI SOSTITUTIVI DELLO STATO ..... - 27 -

PREMESSA

Gli emendamenti, presentati dal Governo, sono corredati di relazioni tecniche, positivamente verificate dalla RGS.
Si esaminano di seguito le disposizioni considerate dalle relazioni tecniche e le ulteriori previsioni che presentano profili di carattere finanziario.

VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI

ARTICOLO 1, commi 23 e 24 (*Emendamento 4.258*)
Sospensione degli aumenti di tributi regionali e comunali

Le norme sostituiscono i commi 23 e 24 dell'art. 1 del disegno di legge di stabilità 2016, disponendo la sospensione dell'efficacia (in luogo del divieto) degli incrementi delle aliquote di tributi regionali e comunali deliberati rispetto alle aliquote applicate nel 2015.
Si conferma che la deroga per i ripiani finanziari del settore sanitario nonché l'esclusione dalla sospensione per la TARI (comma 23).
Per l'anno 2016, limitatamente agli immobili non esentati dal provvedimento in esame, i comuni possono mantenere la maggiorazione TASI deliberata ed applicata nel 2015 (comma 24).

La relazione tecnica, in riferimento al comma 23, afferma che non si stimano effetti finanziari rispetto all'attuale gettito tributario delle PA. Precisa inoltre che, rispetto al testo del comma 24 approvato dal Senato, viene abrogata la sanatoria delle deliberazioni 2015 relative a regolamenti, aliquote e tariffe di tributi adottate dai comuni dopo il termine di approvazione dei bilanci che per il 2015 era fissato al 30 luglio 2015. La RT afferma pertanto che, in coerenza con quanto indicato nella relazione tecnica dell'emendamento che aveva introdotto la disposizione in esame non si stimano effetti finanziari.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare per i profili di quantificazione.

ARTICOLO 1, commi da 72 a 79-*quinquies* (*Emendamento 10.99*)
Disposizioni in materia di canone RAI

La norma:

- apporta modifiche di carattere ordinamentale ai commi 72, 75 e 78 (lett. a), b) e c));

- sostituisce il comma 77 stabilendo che dall'entrata in vigore del disegno di legge in esame non è più esercitabile la facoltà di presentare la denuncia di cessazione dell'abbonamento radiotelevisivo per sugellamento (lett. d));
- sostituisce il comma 79 prevedendo, in particolare, che (lett. e), per gli anni dal 2016 al 2018, le maggiori entrate versate a titolo di canone di abbonamento televisivo rispetto alle somme già iscritte a tale titolo nel bilancio di previsione per l'anno 2016 sono riservate all'Erario per una quota pari al 33 per cento del loro ammontare per l'anno 2016 e del 50 per cento per ciascuno degli anni 2017 e 2018 per essere destinate:

a) all'ampliamento sino ad euro 8.000 della soglia reddituale ai fini dell'esenzione dal pagamento del canone in favore di soggetti di età pari o superiore a 75 anni;
b) al finanziamento, fino ad un importo massimo di 50 milioni di euro in ragione di anno, di un apposito Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione, da istituire nello stato di previsione del MISE;
c) al Fondo per la riduzione della pressione fiscale.

Viene prevista l'assegnazione alla RAI della restante quota delle eventuali maggiori entrate versate a titolo di abbonamento.

Nel Fondo suddetto confluiscono altresì le risorse iscritte nello stato di previsione del MISE relative ai contributi in favore delle emittenti radiofoniche e televisive in ambito locale (comma 79-*ter*).

Viene infine disposta l'abrogazione delle disposizioni vigenti relative alle provvidenze in favore delle emittenti radiofoniche e televisive operanti in ambito locale (comma 79-*quater*).

La relazione tecnica afferma che la norma non comporta nuovi oneri per la finanza pubblica ed evidenzia che la stessa prevede la finalizzazione, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di una quota parte delle eventuali maggiori entrate versate a titolo di canone di abbonamento alla televisione rispetto alle somme già iscritte a tale titolo nel bilancio di previsione per l'anno 2016 e seguenti, per il triennio 2016-2018 ad interventi di esenzione dal pagamento del canone di abbonamento televisivo per gli anziani ultra settantacinquenni con reddito inferiore agli 8.000 euro, nonché al finanziamento di un fondo iscritto nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico finalizzato a garantire il pluralismo nell'informazione su reti radiofoniche e televisive locali, fino ad un importo massimo di 50 milioni di euro annui e al Fondo per la riduzione della pressione fiscale. La RT ricorda che la quota residua delle predette maggiori entrate resta destinata alla RAI - Radiotelevisione spa secondo la legislazione vigente.

La RT afferma inoltre che le maggiori risorse disponibili potranno essere quantificate solo una volta acquisito all'erario l'effettivo gettito delle disposizioni concernenti il canone televisivo.
La RT ricorda, infine, che nel predetto Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione confluiscono le risorse iscritte nel capitolo 3121 del Ministero dello sviluppo economico per i contributi in favore della radiodiffusione sonora e televisiva locale (piani gestionali 1 e 6) ad eccezione dei rimborsi per la trasmissione di messaggi autogestiti (piano gestionale 2), come nella tabella di seguito riportata.
Dall'iniziativa non derivano quindi effetti finanziari negativi sui saldi di finanza pubblica.

MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

Cap. 3121 – Contributi e rimborso oneri sostenuti dalel emittenti radiofoniche e televisive in ambito locale.

Autorizz.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Dal 2025 a decorrere
(P.G. 1)	28.079.890	27.871.017	26.665.403	25.312.178	25.988.645	26.380.806	26.380.806	26.380.806	37.680.806	37.680.806
(P.G. 6)	20.000.000	20.000.000	19.681.807	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000
Totale	**48.079.890**	**47.871.017**	**46.347.210**	**46.312.178**	**45.988.645**	**46.380.806**	**46.380.806**	**46.380.806**	**57.680.806**	**57.680.806**

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare per i profili di quantificazione.

ARTICOLO 1, commi da 126-*bis* a 126-*quinquies* (*Emendamento 16.292*)
Fondo per il funzionamento delle istituzioni scolastiche e *school bonus*

Le norme dispongono:

- lo slittamento di un anno del periodo (triennio 2016-2018 in luogo del triennio 2015-2017) interessato dal credito d'imposta[1] in favore delle persone fisiche, degli enti non commerciali e dei soggetti titolari di reddito d'impresa che effettuano erogazioni liberali in denaro destinate a specifici investimenti in favore degli istituti del sistema nazionale di istruzione (comma 126-*ter*).

  Gli effetti finanziari della predetta agevolazione fiscale sono valutati in 7,5 milioni per il 2016, 15 milioni per l'anno 2017, in 20,8 milioni per l'anno 2018, in 13,3 milioni per l'anno 2019, e in 5,8 milioni per l'anno 2020. Nella seguente tabella si riportano gli effetti finanziari recati dallo slittamento di un anno della disposizione in esame.

[1] Di cui alla legge n. 107/2015, art. 2, comma 145.

milioni di euro

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Oneri legge n. 107/2015	7,5	15,0	20,8	13,3	5,8	0
Oneri comma 126-*ter* in esame	0	7,5	15,0	20,8	13,3	5,8
Differenza	7,5	7,5	5,8	-7,5	-7,5	-5,8

Segno "-" = peggioramento dei saldi

- l'incremento di 23,5 milioni per l'anno 2016 del Fondo per il funzionamento delle istituzioni scolastiche[2] (comma 126-*bis*);
- l'incremento di 7,5 milioni nel 2017 e di 5,8 milioni nel 2018 del Fondo per il funzionamento delle istituzioni scolastiche (comma 126-*quater*).

Alla copertura finanziaria dell'onere recato dal comma 126-*bis* pari a 23,5 milioni per il 2016 si provvede (comma 126-*quater*):

a) quanto a 7,5 milioni, dallo slittamento del credito d'imposta di cui al comma 126-*ter*;
b) quanto a 16 milioni, mediante versamento all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse[3] (giacenti sul conto corrente postale) relative alle somme da attribuire alle persone fisiche a titolo di contributo "finalizzato alla riduzione degli oneri effettivamente rimasti a carico per l'attività educativa di altri componenti del medesimo nucleo familiare presso scuole paritarie, nel limite complessivo massimo di 30 milioni di euro per ciascuno degli anni 2003, 2004 e 2005". Nelle more del versamento di tali somme al bilancio dello Stato, è accantonata e resa indisponibile per l'anno 2016 la somma di 16 milioni di euro nello stato di previsione del MIUR a valere sulle disponibilità di cui all'art. 1, c. 601, della legge n. 296/2006.

Alla copertura finanziaria degli oneri recati dalla proroga dello *school bonus* di cui al comma 126-*ter* pari a 7,5 milioni annui per il 2019 e 2020 e a 5,8 milioni per il 2021 si provvede con le medesime risorse di cui al punto sub *b)*.

La relazione tecnica, oltre a ribadire il contenuto della disposizione, afferma che il comma 126-*ter* posticipa di un anno l'entrata in vigore del cd *school bonus* , prevedendo un credito d'imposta del 65% per le erogazioni liberali effettuate nel 2016 e nel 2017 e del 50% per quelle effettuate nel 2018.

[2] Di cui all'art. 1, c. 601, della legge n. 296/2006.
[3] Di cui all'art. 1, c. 7, della legge n. 289/2002.

La stima degli effetti finanziari è effettuata considerando quella indicata nella relazione tecnica riferita alla legge n. 107/2015 e slittando di un anno gli effetti finanziari già quantificati.

Al riguardo, in merito all'utilizzo delle risorse giacenti sul conto corrente postale - relative ad un contributo da corrispondere ai beneficiari nel limite complessivo di 30 milioni per ciascuno degli anni 2003, 2004 e 2005 – andrebbero acquisite informazioni in merito all'entità delle risorse disponibili e agli impegni assunti nei confronti beneficiari al fine di confermare le effettive possibilità di utilizzo delle risorse medesime.

Andrebbero inoltre acquiiste indicazioni circa le modalità di compensazione dei possibili effetti sui saldi di fabbisogno e di indebitamento.

ARTICOLO 1, commi da 178-*bis* a 178-*quater* (*Emendamento 21.81*)
Agevolazioni per il settore cinema

Normativa vigente: L'art. 1, commi da 325 a 333, della legge n. 244/2007 istituiscono, in via transitoria, dei crediti d'imposta in favore del settore cinema.

L'art. 8 del DL n. 91/2013 (come modificato dal DL n. 83/2014, art. 6, commi 1 e 2) è intervenuto sui benefici fiscali introdotti dalla legge n. 244/2007, ampliandone l'ambito di applicazione e rendendoli permanenti. Ha altresì stabilito che i benefici sono concessi nel limite massimo complessivo di spesa di 110 milioni per il 2014 e di 115 milioni annui a decorrere dal 2015.

L'art. 6, commi da 2-*bis* a 2-*sexies* del DL n. 83/2014 introducono un ulteriore credito d'imposta, la cui copertura finanziaria è disposta nel comma 2-*sexies.*

Le norme prevedono:

- modifiche alle discipline sui crediti d'imposta (*tax credit)* di cui ai commi 325-333 della legge n. 244/2007, intervenendo sull'ambito applicativo e sulle misure del beneficio previsto (comma 178-*bis);*
- la soppressione dell'articolo 15 del d.lgs. n. 28/2004 che disciplina l'erogazione di contributi per favorire interventi di ristrutturazione nelle sale cinematografiche (comma 178-*ter*);
- la soppressione dei commi da 2–*bis* a 2-*sexies* dell'art. 6 del DL n. 83/2014, che disciplinano un credito d'imposta per il ripristino, il restauro e l'adeguamento strutturale e tecnologico delle sale cinematografiche e la relativa copertura finanziaria (comma 178-*sexies*).

La relazione tecnica afferma che le modifiche proposte si muovono tutte nell'ambito delle risorse già stanziate per il *tax credit* al cinema e non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al riguardo non si hanno osservazioni nel presupposto che le modifiche introdotte al credito d'imposta previsto dalla legge n. 244/2007 rientrino comunque nel limite massimo di spesa previsto dal decreto legge n. 91 del 2013. In proposito appare necessaria una conferma.

ARTICOLO 1, commi da 190-*bis* a 190-*quater* (*Emendamento 22.78*)
Norme in materia di Fondazioni liriche

La norma:

- proroga al 2018, per le Fondazioni lirico-sinfoniche che hanno presentato il piano di risanamento ai sensi dell'art. 11 del DL 91/2013, il termine per il raggiungimento dell'equilibrio strutturale di bilancio, previa integrazione del piano di risanamento per il triennio 2016-2018. La mancata presentazione dell'integrazione del piano nei termini previsti comporta la sospensione dell'erogazione dei contributi a valere sul Fondo unico per lo spettacolo (comma 190-*bis*);
- incrementa di 10 milioni di euro per l'anno 2016, il fondo di rotazione di rotazione previsto dall'art. 11, comma 6, del DL 91/2013 (comma 190-*ter*);
- proroga fino al 31 dicembre 2018 le funzioni del commissario straordinario nominato ai sensi dell'art. 11, comma 3, del DL 91/2013 prevedendo la misura massima del compenso non superiore a 100.000 euro annui. A supporto dell'attività del Commissario è previsto un massimo di tre incarichi di collaborazione, per la durata massima di ventiquattro mesi, entro il limite di spesa complessivo di 75.000 euro annui. Ai relativi oneri, pari a 175.000 euro annui per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018 si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'art. 2, comma 1, della legge n. 163/1985 concernente il Fondo unico per lo spettacolo.

La relazione tecnica afferma che la proroga al 2018, per le fondazioni lirico sinfoniche che hanno presentato il piano di risanarnento di cui all'articolo 11 del decreto legge n. 91 del 2013, del termine per il raggiungimento dell'equilibrio strutturale di bilancio non comporta oneri in quanto non sono autorizzate nuove spese in favore delle fondazioni, ma si creano i presupposti affinché le risorse già erogate ai sensi della predetta legge consentano il raggiungimento degli obiettivi in essa prefissati. La RT ricorda che, in ogni

caso, il raggiungimento nell'anno 2016 dell'equilibrio strutturale di bilancio delle fondazioni non era scontato nelle previsioni, ai fini del fabbisogno e dell'indebitamente netto, anche considerati i tempi con cui le anticipazioni sono state erogate.
La RT ribadisce che viene inoltre incrementata di 10 milioni di euro per l'anno 2016 la dotazione del fondo di rotazione di cui al comma 6 del citato articolo 11, al fine di consentire l'accesso alle anticipazioni ivi previste anche alle fondazioni lirico-sinfoniche che non versano nelle condizioni previste al comma 1 dell'articolo 11 come previsto dal comma 190-*ter*. La RT specifica che all'onere si provvede mediante. corrispondente riduzione del Fondo per gli interventi strutturali di politica economica (FISPE), di cui al comma 369.
Con riferimento al comma 190-*quater* la RT ricorda che si dispone che il compenso per il Commissario sia determinato nel limite massimo di 100.000 euro e che sia possibile conferire sino a tre incarichi di collaborazione nel limite di spesa complessivo di 75.000 euro annui. All'onere pari a 175.000 euro annui per il 2016, 20 I 7 e i] 2018 si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'art. 2, comma l, della legge 30 aprile 1985, n. 163 concernente il Fondo unico dello spettacolo.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare per i profili di quantificazione.

ARTICOLO 1, comma 196-*bis* (*Emendamento 23.40*)
Contributo per il sostegno all'esportazione

Normativa vigente. L'articolo 7, comma 2-bis, del D. Lgs. 143/1998, relativo ai compiti dell' Istituto per i servizi assicurativi del commercio estero (SACE), dispone che le somme recuperate, riferite ai crediti indennizzati dalla SACE inseriti negli accordi bilaterali intergovernativi di ristrutturazione del debito, stipulati dal Ministero degli affari esteri d'intesa con il Ministero dell'economia, affluite sino alla data di trasformazione della SACE nella SACE S.p.A. nell'apposito conto corrente acceso presso la Tesoreria centrale dello Stato, restino di titolarità del Ministero dell'economia e delle finanze, Dipartimento del tesoro. Questi è autorizzato ad avvalersi delle disponibilità di tale conto corrente per finanziare la sottoscrizione di aumenti di capitale della SACE S.p.A. e per onorare la garanzia statale degli impegni assunti dalla SACE S.p.A., ai sensi delle disposizioni vigenti, nonché per ogni altro scopo e finalità connesso con l'esercizio dell'attività della SACE S.p.A. nonché con l'attività nazionale sull'estero, anche in collaborazione o coordinamento con le istituzioni finanziarie internazionali, nel rispetto delle esigenze di finanza pubblica. Gli stanziamenti necessari relativi agli utilizzi del conto corrente sono determinati dalla legge finanziaria e iscritti nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, Dipartimento del tesoro.

Le norme dispongono che la somma di 300 milioni di curo delle disponibilità giacenti sul conto corrente di tesoreria di cui all'articolo 7, comma 2-*bis*, del D. Lgs. 143/1998 sia versata all'entrata del bilancio dello Stato nel 2016, a cura del titolare del medesimo conto, per essere riassegnata al Fondo per le attività connesse al pagamento dei contributi agli interessi previsti in favore di soggetti operanti nel commercio con l'estero[4] per le finalità connesse all'attività di credito all'esportazione e di internazionalizzazione del sistema produttivo.
Alla compensazione degli effetti finanziari in termine di fabbisogno e indebitamento netto, pari a 30 milioni di euro annui dal 2016 al 2025, si provvede mediante corrispondente utilizzo del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali.

La relazione tecnica, oltre a descrivere le norme, afferma che, in termini di saldo netto da finanziare, al relativo onere si provvede mediante corrispondente versamento all'entrata del bilancio dello Stato delle disponibilità giacenti sul conto corrente di tesoreria di cui all'articolo 7, comma 2-*bis*, del D. Lgs. 143/1998.
La RT ferma altresì che la disposizione ha effetti in termini di fabbisogno e indebitamento netto secondo il profilo atteso dell'erogazione dei contributi in conto interessi a valere sul Fondo per le attività connesse al pagamento dei contributi agli interessi previsti in favore di soggetti operanti nel commercio con l'estero. All'onere, pari a 30 milioni di euro annuì dal 2016 al 2025, si provvede mediante corrispondente utilizzo del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali.

Al riguardo, non vi sono osservazioni da formulare per quanto attiene ai profili di quantificazione.

ARTICOLO 1, comma 254 (*Emendamento 27.233*)
ENIT – Agenzia Nazionale del turismo

La norma modifica il comma 254 al fine di escludere l'ENIT – Agenzia Nazionale del turismo – dalle misure di contenimento della spesa della P.A.
Per la copertura finanziaria si provvede alla riduzione della Tabella A per un importo pari a 730.000 euro annui a decorrere dal 2016.

[4] Di cui all'articolo 3 della L. 295/1973.

La relazione tecnica afferma che le misure di contenimento a carico dell'Ente sono state quantificate in 730.000 euro annui a decorrere dal 2016.

Al riguardo non si hanno osservazioni da formulare sulla base di quanto indicato dalla relazione tecnica.

ARTICOLO 1, commi da 371 a 372-*dodicies*, 496 e 496 *bis* (*Emendamento 33.426*)
Norme in materia di autotrasporto

Le norme dispongono, in primo luogo, l'incremento dell'autorizzazione di spesa prevista dal comma 371 (da 5 mln nel 2016, 13 mln nel 2017 e 15 mln nel 2018 a 18 mln per il 2016, 38 mln per il 2017 e 38 mln per il 2018) (commi 371 e 372).
Per la copertura finanziaria si dispone l'esclusione dal beneficio del credito d'imposta per autotrasportatori in relazione alle vetture di categoria euro 2 o inferiore. I risparmi sono valutati in 160 milioni dal 2016 al 2020, in 80 milioni nel 2021 e in 40 milioni nel 2022. E' previsto altresì un monitoraggio degli effetti finanziari. In caso di maggiori risparmi le risorse sono assegnate al Ministero delle infrastrutture e trasporti per essere destinati a finalità di spesa indicate dal comma 372-*ter*. In caso di minori risparmi, il ministero provvede alla rideterminazione delle dotazioni finanziarie delle risorse assegnate agli interventi di cui ai commi 371 ed ai 372-*quater* a 372-*dodicies*, 496, oppure attraverso tagli di spesa modulabili (comma 372-*bis*).
Sono autorizzate ai fini dello sviluppo dei trasporti intermodali e delle autostrade del mare, le seguenti spese:

- euro 45,4 milioni per il 2016, 44,1 milioni per il 2017 e 48,9 milioni per il 2018 per la concessione di contributi finalizzati all'attuazione di progetti per migliorare l'intermodalità, decongestionare la rete viaria e favorire l'avvio e la realizzazione di nuovi servizi marittimi per il trasporto delle merci (comma 372-*quater*);
- euro 20 milioni per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018 per la concessione di contributi per i servizi di trasporto ferroviario intermodale, prevedendo la possibilità di utilizzare per le medesime finalità quota parte delle risorse destinate al settore dell'autotrasporto dall'art. l, comma 150, della legge n. 190/2014[5] (comma 372-*quinquies*);

L'individuazione dei beneficiari, la commisurazione degli aiuti, le modalità e le procedure di attuazione dei summenzionati commi vengono demandati all'adozione di un decreto interministeriale, previa notifica alla Commissione europea, ai sensi dell'articolo 108 del TFUE (comma 372-*sexies*);

[5] L'art. 1, comma 150, della legge di stabilità 2015 ha autorizzato la spesa di 250 milioni di euro annui a decorrere dal 2015 per interventi in favore del settore dell'autotrasporto.

- euro 10 milioni, per il 2016, per l'operatività della Sezione speciale per l'autotrasporto istituita nell'ambito del Fondo di garanzia per le piccole e medie imprese[6] (comma 372-*septies*).

Le norme dispongono altresì che, a decorrere dal 1° gennaio 2016, a titolo sperimentale per un periodo di tre anni, per i conducenti che esercitano la propria attività con veicoli a cui si applica il Regolamento (CE) n. 561/2006), equipaggiati con tachigrafo digitale e prestanti la propria attività in servizi di trasporto internazionale per almeno 100 giorni annui, sia riconosciuto, a domanda, un esonero dei complessivi contributi previdenziali a carico dei datori di lavoro, con esclusione dei premi e contributi dovuti all'INAIL, nella misura dell'80 per cento nei limiti di quanto stabilito dai periodi successivi. A tal fine è autorizzata la spesa di 65,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018. L'esonero contributivo è riconosciuto dall'ente previdenziale in base all'ordine cronologico di presentazione delle domande e, nel caso di insufficienza delle risorse indicate, valutata anche su base pluriennale con riferimento alla durata dell'esonero, l'ente previdenziale non prende in considerazione ulteriori domande, fornendo immediata comunicazione anche attraverso il proprio sito internet. L'ente previdenziale provvede al monitoraggio delle minori entrate, valutate con riferimento alla durata dell'incentivo, inviando relazioni mensili al Ministero del lavoro, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'economia (comma 372-*octies*).

Il comma 372-*nonies* interviene sulle deduzioni forfetarie previste a normativa vigente[7] in favore delle imprese autorizzate all'autotrasporto di merci per conto di terzi. In particolare, nei limiti delle dotazioni di bilancio previste per lo scopo, viene stabilita un'unica misura della deduzione forfetaria per i trasporti personalmente effettuati dall'imprenditore oltre il comune in cui ha sede l'impresa. Per i trasporti effettuati all'interno del comune, si applica una deduzione forfetaria di importo corrispondente al 35% di quello indicato nel periodo precedente.

Viene inoltre inserito nella legge n 298/1974[8] l'articolo 46-*ter*, che introduce l'obbligo[9] di esibire agli organi di controllo la prova documentale relativa al trasporto internazionale di merci, da chiunque effettuato, anche da un vettore nazionale diretto all'estero (comma 372-*decies*).

---

[6] Di cui all'art. 2, comma 100, lett. a) della legge n. 662/1996.

[7] Articolo 66, comma 5, del TUIR. e articolo 1, comma 106, della legge n. 266/2005.

[8] Recante l'istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada.

[9] Soppresso dalla legge n. 190/2014 (legge di stabilità 2015)

La norma prevede, in particolare, l'applicazione:

- di una sanzione amministrativa e il fermo amministrativo del veicolo fino a quando non viene esibita la predetta documentazione;
- di una più grave sanzione amministrativa (senza alcuna sanzione accessoria), laddove la predetta documentazione non sia stata compilata, risulti mancante di una o più delle indicazioni prescritte ovvero sia stata compilata non correttamente;
- delle sanzioni in materia di trasporti abusivi, di cui all'art. 46, commi l e 2, della legge n. 298/1974, qualora l'omessa o incompleta compilazione dovesse impedire all'organo di controllo di verificare la regolarità del trasporto internazionale di merci;
- delle disposizioni dell'art. 207 del Codice della strada e dell'art. 214, per tutte le sopra esposte fattispecie sanzionatorie, in caso di veicolo immatricolato all'estero.

Si prevede altresì che per la copertura degli oneri connessi al funzionamento dell'Autostrada ferroviaria alpina, attraverso il tunnel del Frejus, sia autorizzata la spesa complessiva di euro 29.026.383 per il periodo dal l° gennaio 2013- 30 giugno 2018. Le norme specificano la ripartizione temporale della spesa, precisando la stessa viene suddivisa in ragione di 21.026.383 euro per l'anno 2016, di 5,4 milioni di euro per l'anno 2017 e di 2,6 milioni di euro per l'anno 2018.

Il Ministero delle infrastrutture e trasporti provvede a stipulare l'Accordo di programma con l'impresa ferroviaria Trenitalia SpA, beneficiaria del contributo per l'Autostrada ferroviaria alpina, nonché a modificare la Convenzione stipulata con Cassa Depositi e Prestiti al fine di provvedere, a condizioni più vantaggiose, all'erogazione da parte di quest'ultima dei relativi finanziamenti all'impresa ferroviaria Trenitalia SpA, secondo le modalità indicate dal citato Ministero in un apposito *addendum* alla Convenzione già stipulata.

Per ciascuno degli anni dal 2018 al 2022 è altresì autorizzato un contributo di 10 milioni di euro finalizzato alla compensazione parziale degli oneri derivanti dall'espletamento dei servizi ferroviari di Autostrada ferroviaria alpina. I predetti contributi sono concessi alle imprese aggiudicatarie dei servizi di Autostrada ferroviaria alpina mediante gara ad evidenza pubblica (comma 372-*undecies*).

E' ancora autorizzata la spesa di 5 milioni di euro nell'anno 2016 per l'avvio di un programma straordinario di prove su veicoli nuovi di fabbrica e su veicoli circolanti tese a verificare l'effettività dei livelli di emissioni inquinanti su strada (comma 372-*duodecies*).

Al Fondo di cui al comma 496 sono assegnati 210 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, nonché 130 milioni di euro per l'anno 2021 e 90 milioni di euro per l'anno 2022.

Viene infine inserito il comma 496-*bis* che dispone il commissariamento dell'Azienda Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici, attraverso la nomina di un Commissario e

di eventuali sub commissari, con la funzione di predisporre un piano industriale per il risanamento che preveda, tra l'altro, la riduzione dei costi di funzionamento. Nelle more dell'attuazione del piano, al fine di assicurare la continuità operativa della Società, è autorizzata la spesa di 70 milioni per l'esercizio 2016.

Infine, l'emendamento prevede i seguenti interventi:

- una rimodulazione in tabella E alla voce relativa all'art. 1, co. 68, della legge di stabilità 2014 (ANAS – 9.12 – cap. 7372/p). La rimodulazione prevede una riduzione nel 2016 per 90 mln, trasferiti in parte (40 mln) all'esercizio 2017 e in parte (50 mln) all'esercizio 2018;
- una riduzione della tabella B, voce ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per 40 mln nel 2017 e 60 mln per il 2018.

La relazione tecnica specifica che la modifica prevista al comma 371 riformula la destinazione delle risorse per le ciclovie definendo delle priorità mentre al comma 372 si provvede a finanziare l'ulteriore importo aggiuntivo di 13 milioni di euro per l'anno 2016, 25 milioni di euro per l'anno 2017 e 23 milioni di euro per l'anno 2018.

Con riferimento al comma 372-*bis,* la RT chiarisce che si dispone l'esclusione dallo sconto delle accise dei veicoli fino alla classe Euro 2. In proposito la RT ricorda che la legge di stabilità 2015 ha escluso i veicoli di categoria Euro 0 o inferiore dalla fruizione dell'agevolazione sul gasolio per autotrazione degli autotrasportati. In considerazione dei risparmi valutati con tale esclusione le attuali agevolazioni venivano mantenute fino a tutto il 2018. Pertanto, prosegue la RT, allo stato attuale, sulla base dei dati dell'archivio nazionale veicoli istituito presso il Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, i veicoli merci con massa complessiva a pieno carico superiore o uguale a 7,5 tonnellate oggi in circolazione di classe Euro inferiore, che fruiscono del credito di imposta sul gasolio di autotrazione sono i seguenti (su un totale di 432.547 veicoli con carico superiore o uguale a 7,5 tonnellate).

	CONTO PROPRIO	CONTO TERZI
Euro	Veicoli	Veicoli
1	23.226	11.038
2	45.844	31.889

A tali veicoli vanno aggiunti tutti gli autobus che effettuano servizi di linea e trasporto pubblico locale.

Tenuto conto di quanto sopra, la norma prevede dal 1 º gennaio 2016 l'esclusione dallo sconto delle accise dei veicoli fino alla classe Euro 2.

Per calcolare i risparmi, oltre al numero di veicoli circolanti va considerato il fisiologico rinnovo del parco circolante dovuto all'invecchiamento dei veicoli. Sulla base delle nuove immatricolazioni storicamente registrate negli anni scorsi, pur considerando un possibile incremento del rinnovo del parco in virtù della norma che penalizza i veicoli più vecchi ed inquinanti, le nuove immatricolazioni (che andrebbero in parte a sostituire veicoli non più beneficiari dello sconto sulle accise) si possono stimare in circa 10.000 all'anno.

Considerando che un veicolo più recente viene utilizzato in media per 100.000 km l'anno con un consumo di circa 3 km per litro, lo sconto di accisa usufruito dai veicoli più recenti (0,21 euro per litro per oltre 33.000 litri annui) può essere calcolato in circa 7.000 euro annui a veicolo. Pertanto, considerando 10.000 nuovi veicoli immatricolati annualmente, i minori risparmi sono pari a 70 mln nel 2016, 140 mln nel 2017 e 210 mln nel 2018.

La RT considera inoltre che i veicoli con più anzianità sono utilizzati per meno chilometri (50.000 km annui per gli euro 1 e 60.000 km annui per gli euro 2) anche se consumano di più (2,5 km per litro).

Nella seguente tabella è riportato il risparmio conseguito in relazione al parco veicoli euro 1 e euro 2 nonché la riduzione dei risparmi recata dai nuovi veicoli.

Veicoli in circolazione – Euro 1 e Euro 2

	Anno	Numero	Percorrenza annua	Consumo Km/l	Risparmio a veicolo (*)	Risparmio complessivo (in mln di euro)
Euro 1	2016	34.200	50.000 km	2,5	4.200	143,64
Euro 2	2016	77.700	60.000 km	2,5	5.000	388,50
TOTALE RISPARMI ANNUI						**532,14**

(*) Il risparmio per veicolo è calcolato moltiplicando il numero dei litri (percorrenza annua/consumo) per 0,21 euro.

Veicoli nuove immatricolazioni dal 2016

Anno	Nuove immatricol. (cumulato)	Percorrenza annua	Consumo Km/l	Risparmio a veicolo (*)	Minore risparmio annuo (in mln di euro)
2016	10.000	100.000 km	3	7.000	70,00
2017	20.000	100.000 km	3	7.000	140,00
2018	30.000	100.000 km	3	7.000	210,00

(*) Il risparmio per veicolo è calcolato moltiplicando il numero dei litri (percorrenza annua/consumo) per 0,21 euro.

I risparmi netti derivanti dagli effetti di segno opposto indicati nelle precedenti tabelle risultano quindi – in termini di competenza - pari a 462,14 mln nel 2016, 392,14 nel 2017 e a 322,14 nel 2018.

Per la stima degli effetti di cassa, la RT considera che la fruizione del credito d'imposta avviene trimestralmente e in piccola parte mediante rimborsi diretti e tiene conto degli effetti di risparmio conseguenti dalle disposizioni previste dalla legge di stabilità 2015 (che ha escluso dal beneficio i veicoli Euro 0). Alla luce di tali considerazioni, la RT afferma che, in via prudenziale, i risparmi sono valutati in 160 milioni annui dal 2016 al 2020, in 80 milioni nel 2017 e in 40 milioni nel 2022.

La RT ricorda infine che gli effetti finanziari sono soggetti a monitoraggio e che, in presenza di scostamenti, si provvede, in caso di maggiori risparmi rispetto a quanto stimato, all'assegnazione degli importi allo stato di previsione del Ministero infrastrutture e trasporti, mentre, in caso di minori risparmi, si provvede alla rideterminazione delle dotazioni finanziarie delle risorse assegnati agli interventi di cui ai commi 371, 372-*quater*, 372-*quinquies*, 372 *septies*, 372 *octies*, 372 *undecies*, 372 *dodicies*, 496, oppure di altre spese rimodulabili iscritte sullo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in modo da assicurare la neutralità sui saldi di finanza pubblica.

La RT ricorda altresì che il comma 372-*ter* prevede che, qualora dalle misure previste dal comma 372-*bis* si verificassero maggiori risparmi rispetto a quelli previsti, questi saranno assegnati fino al 15 per cento del loro ammontare per il finanziamento di misure volte a favorire l'acquisto di mezzi di ultima generazione destinati al servizio dell'autotrasporto di merci su strada, e fino all'85 per cento al fondo di cui al comma 496.

La RT ricorda inoltre che i commi 372-*quater*, 372-*quinquies* e 372-*sexies* stabiliscono misure per sviluppare l'intermodalità e le Autostrade del mare, in conformità alle linee di politica europea dei trasporti in materia e alla relativa normativa comunitaria.

In particolare:

- il comma 372-*quater* autorizza la spesa di euro 45,4 milioni per l'anno 2016, 44,1 milioni per l'anno 2017 e 48,9 milioni per l'anno 2018 per la concessione di contributi finalizzati all'attuazione di progetti per migliorare l'intermodalità e decongestionare la rete viaria e l'avvio e realizzazione di nuovi servizi marittimi per il trasporto delle merci;
- il comma 372-*quinquies* autorizza la spesa annua di euro 20 milioni per ciascuno degli anni 2016 - 2017-2018 per la concessione di contributi per i servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e/o in partenza dai nodi logistici e portuali italiani, prevedendo la possibilità di utilizzare per le medesime finalità quota parte delle risorse destinate al settore dell'autotrasporto dall'articolo l, comma 150 della legge 23 dicembre 2014, n. 190;
- il comma 372-*sexies* stabilisce che l'individuazione dei beneficiari, la commisurazione degli aiuti, le modalità e le procedure di attuazione saranno disciplinate con regolamento, adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa notifica alla Commissione europea, ai sensi dell'articolo 108 del TFUE.

Il comma 372-*septies* autorizza la spesa di euro 10 milioni, limitatamente all'anno 2016, per consentire l'immediata ripresa dell'operatività della Sezione speciale per l'autotrasporto istituita nell'ambito del Fondo di garanzia per le piccole e medie imprese, di cui all'articolo 2, comma 100, lettera a) della legge 23 dicembre 1996, n. 662, garantendone la prosecuzione senza soluzione di continuità. Tale Sezione speciale è stata istituita nel 2009 con una dotazione iniziale di 50 milioni di euro, incrementata per ulteriori 8.209.000 euro circa, a valere sulle risorse stanziate con la Legge di Stabilità 2014 e destinate ad interventi a favore dell'autotrasporto.

Il comma 372-*octies* prevede che venga riconosciuto, a domanda, un esonero dei complessivi contributi previdenziali a carico dei datori di lavoro, con esclusione dei premi e contributi dovuti all'INAIL, nella misura dell'ottanta per cento e comunque nei limiti di 65,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018. L'esonero contributivo di cui al primo periodo del presente comma è riconosciuto dall'ente previdenziale in base all'ordine cronologico di presentazione delle domande.
Dalla disposizione conseguono minori entrate contributive in termini di Conto delle PA per 65,5 mln di euro annui per ciascuno degli anni 2016-2018 e una maggiore spesa in termini di saldo netto da finanziare per 65,5 mln di euro annui per ciascuno degli anni 2016-2018.
Al fine di acquisire elementi di valutazione e verificare la congruità del limite finanziario posto la RT rappresenta quanto segue.
La norma prevede che la misura sia adottata in via sperimentale per un periodo limitato di tre anni (2016-2018) e, comunque, incide sui tassi e sul pagamento dei contributi in misura

inferiore al 50%. Infatti i contributi previdenziali ed assistenziali incidono per circa il 42% sull'imponibile, di cui circa il 33% a carico dell'impresa ed il resto a carico del lavoratore.
L'abbattimento del 80% dei contributi previdenziali ed assistenziali a carico dell'impresa presso cui sono in servizio i conducenti comporta oneri a carico dello Stato che si possono calcolare come segue (i calcoli sono effettuati tenendo a riferimento impresa con dipendenti, mentre in caso di artigiani che guidano il proprio veicolo i contributi sono inferiori).
L'imponibile medio uomo/mese di un autista (Livello 3S del CCNL autotrasporto e logistica) può essere stimato per eccesso in euro 2.000 (prendendo a riferimento la base di computo utilizzata per calcolare gli aumenti contrattuali pari a 1.779 euro, cui aggiungere l'aumento contrattuale attualmente in trattativa con i sindacati, nonché aggiungendo una quota per tener conto dell'incidenza del lavoro straordinario, ecc.).
Il 33% a carico dell'impresa è quindi pari a circa 660 euro. L'80% è pari a circa 528 euro, che diviso per 22 giorni lavorativi al mese comporta una decontribuzione pari a circa 24 euro a giornata lavorativa.
Per calcolare le necessità finanziarie va ipotizzato quanti viaggi internazionali annui (di durata media di 3 giorni) possano essere computati. Partendo dall'utilizzo delle copie certificate conformi della licenza comunitaria (che ogni veicolo utilizzato per servizi internazionali deve avere a bordo- attualmente rilasciate circa 57.000) e considerando che meno di un terzo di tali veicoli è di categoria Euro superiore a 4 (veicoli dotati di tachigrafo digitale) e di questi solo una parte (circa due terzi) viene utilizzata per almeno l00 giorni per servizi internazionali, si può effettuare il seguente calcolo:

- veicoli utilizzati 13.000 con numero di conducenti equivalente,
- viaggi internazionali anno possibili 75 (durata viaggio media 3 giorni); va considerato che non tutti gli autisti saranno impiegati integralmente solo su viaggi internazionali, ma anche in trasporti nazionali o in cabotaggio nel Paese estero. I viaggi effettivi da considerare possono essere pertanto individuati in un massimo di 70.
- totale viaggi internazionali anno 910.000,
- giorni uomo impiegati 2.730.000. Onere complessivo circa 65,5 milioni all'anno

Il comma 372-*nonies* introduce ulteriori limiti rispetto a quelli già operati negli anni precedenti in materia di deduzioni forfettarie delle spese non documentate riconosciute agli autotrasportatori. Fin dal 2005 le risorse da destinare alla copertura della deduzione forfetaria di spese non documentate spettante agli autotrasportatori per conto di terzi per i trasporti effettuati personalmente dall'imprenditore sono state definite con provvedimenti ministeriali a valere sulle risorse destinate al settore. Tale misura, che si traduce in una forma di rimborso di spese correnti, e dunque come contributi ai costi di

esercizio, deve considerarsi aiuto di Stato, ed è suscettibile di essere fruita in regime "de minimis", ai sensi del Regolamento (UE) n. 1407/2013 del 18 dicembre 2013 relativo agli aiuti di importanza minore, stante la scarsa entità degli importi.

Dal 2015 le risorse per il settore sono stanziate con carattere strutturale e continuativo (articolo l, comma 250 della legge di stabilità 2015) e i conseguenti provvedimenti di riparto sono intervenuti ispirandosi a criteri di razionalità ed efficacia, privilegiando, nei limiti del possibile, una prospettiva di superamento della vecchia logica dell'erogazione di meri sussidi, per introdurre nuove forme di aiuti con l'intenzione di rimettere in moto lo sviluppo del settore dell'autotrasporto gravemente penalizzato dal concorso della congiuntura negativa dell'economia, e degli effetti della liberalizzazione del mercato.

Per tali motivi le risorse destinate alle deduzioni forfettarie in parola sono state significativamente ridotte rispetto a quanto previsto per gli anni precedenti, ciò anche in relazione ad una stima dell'utilizzo di siffatta agevolazione da parte dei potenziali beneficiari.

Nel corso del 2015, poiché le risorse destinate allo scopo non risultavano sufficienti a garantire una adeguata quantificazione delle deduzioni forfetarie di spese non documentate, comportando una notevole riduzione dell'importo delle deduzioni forfetarie fruibili rispetto a quanto avvenuto nel passato, al fine di garantire una congrua misura delle deduzioni stesse, tenuto conto delle difficoltà in cui versa il settore ed in particolare le imprese artigiane, si è reso necessario incrementare il fondo previsto da 60 milioni di euro a 95 milioni di euro.

Al fine di scongiurare il rischio che l'importo destinato a tale deduzione (60 milioni per gli anni 2016 e 2017) non sia sufficiente per una congrua quantificazione degli importi delle singole agevolazioni da parte del Ministero dell'economia e delle finanze e dell'Agenzia delle Entrate, si rende opportuno ridurre gli importi delle deduzioni forfetarie spettanti.

Negli anni 2013 e 2014 tali importi sono stati fissati dall'Agenzia delle Entrate in euro 56,00 per i trasporti all'interno della Regione in cui ha sede l'impresa e delle Regioni confinanti e in euro 92,00 per i trasporti effettuati oltre tale ambito.

Nel 2015, invece, tali importi sono stati fissati dall'Agenzia delle Entrate in euro 44,00 per i trasporti all'interno della Regione in cui ha sede l'impresa e delle Regioni confinanti e in euro 73,00 per i trasporti effettuati oltre tale ambito.

Per i trasporti effettuati sempre personalmente dall'imprenditore·all'interno del Comune ove ha sede l'impresa le deduzioni erano fissate al 35% dell'importo previsto per i trasporti in ambito regionale (articolo 1, comma 106, della legge 23 dicembre 2005, n. 266).

La norma proposta, limitando l'agevolazione ad un unico importo (oltre a quello ridotto per i trasporti in ambito comunale) garantirà il rispetto di quanto già previsto a

legislazione vigente. La disposizione quindi non determina nuovi oneri per la finanza pubblica.

Il comma 372-*decies* reintroduce l'obbligo di esibire agli organi di controllo la prova documentale relativa al trasporto internazionale di merci, da chiunque effettuato, anche da un vettore nazionale diretto all'estero, in quanto la soppressione di tale documentazione disposta dalla legge 23 dicembre 2014, n.190 (legge di stabilità 2015), relativa alla merce trasportata, anche per i veicoli immatricolati all'estero nello svolgimento di trasporti internazionali, ha determinato, per gli organi di controllo, l'impossibilità di individuare i soggetti della filiera del trasporto e le direttrici di traffico, con conseguenti ricadute negative sui controlli dei vettori stranieri, sia comunitari che extracomunitari.

Il medesimo comma prevede:

- l'applicazione di una sanzione amministrativa, oltre alla somma da pagare, disponendo il fermo amministrativo del veicolo fino a quando non sarà esibita la predetta documentazione e, comunque, non oltre sessanta giorni dall'accertamento;
- la possibilità di produrre la prova documentale in esame mediante qualsiasi documento di accompagnamento delle merci previsto da norme nazionali o internazionali. Considerato che generalmente, durante l'effettuazione dei trasporti internazionali, viene prodotta la lettera di vettura internazionale «CMR», la nuova previsione normativa non introduce alcun onere aggiuntivo a carico dei vettori interessati;
- l'applicazione di una più grave sanzione amministrativa (senza alcuna sanzione accessoria), laddove la predetta documentazione non sia stata compilata, risulti mancante di una o più delle indicazioni prescritte ovvero sia stata compilata non correttamente, ferma restando la possibilità di contestare anche l'illecito di cui all'articolo 46 della legge n. 298/1974 (trasporto abusivo), qualora si accertasse comunque che il vettore stava operando in assenza di idoneo titolo autorizzativo o in violazione delle relative prescrizioni;
- l'applicazione delle sanzioni di cui all'art. 46, commi l e 2, della legge 6 giugno 1974, n. 298, qualora l'omessa o incompleta compilazione dovesse impedire all'organo di controllo di verificare la regolarità del trasporto internazionale di merci;
- ·l'applicazione delle disposizioni dell'art. 207 del Codice della strada e dell'art. 214, per tutte le sopra esposte fattispecie sanzionatorie, in caso di veicolo immatricolato all'estero.

Il comma 372-*undecies* autorizza la spesa necessaria per far fronte agli obblighi derivanti dall'accordo con il Governo francese sul tunnel storico del Fréjus (tra Orbassano e Aiton), che prevedono un servizio ferroviario per il trasporto di merci e merci pericolose (combinato accompagnato e non accompagnato), denominato Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA), che utilizza la tecnologia "Modalohr" (carri ribassati per trasporto su rotaia

di TIR e camion, anche telonati, per il trasporto di container, rimorchi e semirimorchi, oltre alle motrici).

La configurazione societaria di AFA s.r.l. è stata sin dall'inizio paritaria tra Trenitalia e SNCF ed il servizio, denominato sperimentale, ha avuto inizio nel 2003. Infatti, il Progetto di Autostrada Ferroviaria Alpina è stato regolato inizialmente, in Italia, tramite un Accordo di Programma triennale (2004-2006) stipulato ai sensi dell'art. 38, comma 7, della legge n. 166/2002 e del relativo DPR n. 340/2004 di attuazione, che prevedeva il finanziamento in via prioritaria del progetto stesso, mentre, in Francia, tramite una convenzione, rinnovata annualmente, fra il Ministero dei Trasporti e la Società di scopo costituita per l'erogazione del servizio (AFA s.r.l. di diritto italiano - sopra citata).

Dal punto di vista tecnico, la RT segnala che il servizio commerciale dell'Autostrada Ferroviaria Alpina effettua 4 coppie di treni al giorno dal lunedì al venerdi, collegando Orbassano con Aiton attraverso il valico del Frejus. La massima capacità di carico, per ogni singolo collegamento, è di 22 unità per treno, che corrisponde ad una massima capacità giornaliera, nei due sensi di marcia, di 176 unità (contenitori tipo: container, rimorchi, semi- rimorchi o telonati).

La capacità effettiva tuttavia può essere minore e varia a seconda del tipo di servizio richiesto dagli autotrasportatori (trasporto accompagnato con autista: motrice e contenitore - o non accompagnato: solo contenitore) a causa delle configurazioni tecniche necessarie per accogliere sia le unità di carico sia le motrici. Dal punto di vista formale, il Progetto ha ottenuto le necessarie autorizzazioni da parte della Commissione europea, sia sotto il profilo della concentrazione sul mercato, sia per quanto riguarda la coerenza degli aiuti concessi con il Trattato istitutivo della Comunità Europea nel corso del 2003. Successivamente l'Accordo è stato rinnovato per l'anno 2007, poi per il biennio 2008-2009 e successivamente prorogato annualmente, con reperimento di specifici fondi, per ciascuno degli anni 2010, 2011 e 2012 previa autorizzazione agli aiuti di Stato da parte della Commissione europea.

Ciononostante a seguito dell'ultima richiesta di autorizzazione alla concessione dell'aiuto di Stato, la Commissione europea, con decisione n. C(2012)4636 dell'11.7.2012, ha prorogato la possibilità di concedere l'aiuto di Stato soltanto al giorno 30 del mese di giugno 2013. Si segnala per altro che nel 2009 era stata avviata una procedura di gara per l'assegnazione dei servizi a mercato, la quale tuttavia non è mai stata portata a conclusione in ragione della mancanza di certezza finanziaria circa la copertura degli oneri conseguenti.

In conseguenza di quanto sopra il servizio sperimentale dell'AFA si è concluso il 30 giugno 2013 e l'Italia, in via cautelativa, ha ritenuto opportuno non procedere all'erogazione del finanziamento già impegnato e previsto per il I semestre 2013. Infatti, con riferimento a fondi residui 2012 (sul capitolo 7290, impegnati con DD n. 83 del 4.12.2012), è stato predisposto uno specifico Accordo di programma (AdP) per il primo semestre dell'anno 2013 firmato in data 6.11.2012 e approvato con decreto dirigenziale n. 75 dell'8.11.2012 e, quindi, inoltrato alla Corte dei Conti per il tramite degli Uffici Centrali di Bilancio presso il MIT. Tuttavia l'AdP relativo al primo semestre 2013, è stato oggetto di osservazioni da parte della stessa Corte dei Conti che, avendo ricevuto l'Accordo in data 18.02.2014, ha restituito il provvedimento non

registrato perché aveva, ormai, esaurito i propri effetti essendo terminata in data 30.6.2013 l'attività del contratto in questione.

Al fine di non interrompere il servizio, che a metà del 2013 iniziava a beneficiare degli effetti positivi della ristrutturazione della galleria del Frejus, ed in considerazione dell'importanza che lo stesso riveste, in un'area delicata come quella delle Alpi, sia per ragioni ambientali che politiche, Trenitalia, pur in mancanza di Accordo tra le Parti, ha continuato per tutto il 2013 e fino ad oggi il servizio di trasporto intermodale AFA. In particolare, dal l luglio 2013 il servizio è stato denominato "transitorio", ovvero propedeutico alla definizione e preparazione della procedura di gara con la quale si prevede di poter assegnare tali servizi per un periodo di concessione decennale a partire tendenzialmente dal 111/2018, ovvero dal 1/7/2018, con conclusione rispettivamente il

31/12/2027, ovvero il 30/6/2028.

Per chiedere l'autorizzazione a tale servizio transitorio, di passaggio fra il periodo "sperimentale" ed il successivo servizio definitivo da aggiudicare mediante la sopra richiamata gara internazionale, è stata presentata nel corso del 2014 apposita comunicazione di notifica per aiuti di stato compatibili, ai sensi dell'art. 93 del TFUE, alla Commissione europea. La procedura, avviata d'intesa con le Autorità francesi, era pertanto orientata alla regolarizzazione ed al riconoscimento da parte della Commissione europea della contribuzione pubblica di tutto il periodo transitorio e del successivo periodo definitivo, al fine di poter arrivare quanto prima ad avviare la procedura di gara internazionale e trovare i necessari finanziamenti a copertura dei servizi erogati da Trenitalia nelle more della conclusione di tale procedura di notifica. In particolare in data 23 dicembre 2014 e 9 gennaio 2015 le autorità italiane e francesi hanno rispettivamente notificato alla Commissione europea, conformemente alle disposizioni dell'art. 108, paragrafo, 3 del trattato sul funzionamento dell'UE, il finanziamento del servizio transitorio di autostrada ferroviaria alpina in oggetto. La Commissione ha chiesto, il 6 marzo 2015, informazioni supplementari alle autorità dei due Stati coinvolti ricevendo risposta il 31 marzo 2015.

L'iter della notifica si è quindi concluso positivamente per AFA con la Decisione della Commissione europea n. C(2015)3455 del 26.5.2015. Con tale Decisione si è dimostrata la correttezza giuridica e la possibilità di procedere alla erogazione del contributo statale per i servizi AFA nel periodo l luglio 2013 - 30 giugno 2018 (denominato periodo transitorio) e per il successivo periodo post-gara di dieci anni.

Pertanto, la proposta emendativa consente di addivenire alla conseguente sottoscrizione, in tempo utile, dell'Accordo di Programma con Trenitalia in considerazione del fatto che l'impresa ferroviaria ha continuato ad espletare i servizi AFA dal l gennaio 2013, su indicazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, senza ricevere alcun contributo. Si segnala infine che l'approvazione di tale norma è propedeutica alla successiva individuazione di nuove fonti di finanziamento per il periodo di concessione decennale da aggiudicare mediante gara internazionale e che· tale ultimo finanziamento è indispensabile per il lancio della medesima procedura di consultazione pubblica che, in base ai tempi autorizzati dalla CE, dovrebbe partire entro giugno 2016.

La RT precisa inoltre che risulta fondamentale, urgente ed indispensabile l'approvazione della norma per il periodo transitorio, anche in base agli accordi bilaterali fra i Ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti presi negli ultimi tre incontri fra Italia e Francia.
Per coprire tutto il periodo transitorio, si intende procedere alla definizione dell'Accordo di programma per il periodo transitorio, autorizzato dalla CE, e precisamente dal 1 gennaio 2013 al 30 giugno 2018. La relativa spesa è di euro 21.026.383 milioni per l'anno 2016, 5,4 milioni per l'anno 2017 e 2,6 milioni per l'anno 2018.
La proposta emendativa, inoltre, si prefigge, l'obiettivo di trovare le risorse necessarie ad aggiudicare tale servizio AFA mediante una concessione ad una impresa ferroviaria. La stessa norma prevede quindi anche di incentivare lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci attraverso le Alpi, limitando l'attraversamento dei valichi fra Italia e Francia da parte dei mezzi pesanti (TIR e camion con rimorchi e semi-rimorchi). A tal fine è autorizzata l'ulteriore spesa per 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2018 al 2022.

Il comma 372-*dodicies* prevede un'autorizzazione di spesa, nell'anno 2016, di 5 milioni, al fine di avviare un programma straordinario di prove su veicoli nuovi di fabbrica e su veicoli circolanti, tese a verificare l'effettività dei livelli di emissioni inquinanti su strada comparati con i valori rilevati durante le prove di omologazione sui rulli, nonché incrementare le verifiche di conformità su veicoli e dispositivi a tutela della sicurezza stradale e della salute pubblica, e ciò a seguito dei recenti eventi che hanno riguardato le emissioni inquinanti di veicoli diesel del gruppo Volkswagen. Più in generale, la rinnovata attenzione alla salute dei cittadini e alla sicurezza della circolazione, assieme alla sempre crescente maggiore complessità dei veicoli e della loro componentistica meccanica ed elettronica, rende necessario implementare il livello e la qualità delle verifiche e prove e dotare le strutture delle risorse necessarie per far fronte a tale attività.

La RT afferma che sono in corso di approfondimento le specifiche tecniche al fine di individuare le prove più efficaci per evidenziare (con strumenti e modalità non contestabili) la eventuale sussistenza di alterazioni artificiose dei dati di emissione in particolari condizioni di prova, quali quelle di omologazione sui rulli. Sono previste prove su veicoli nuovi e usati, prodotti da diversi costruttori, che montino motori diesel Euro 5 con cilindrate tra i 1200 e i 220 cm3. Le prove saranno effettuate a valle di un'accurata selezione dei modelli in funzione delle numerosità di esemplari circolanti. E' inoltre in corso l'individuazione, con procedure ad evidenza pubblica, dei laboratori indipendenti cui sarà affidata l'esecuzione della campagna di prove da condursi alla presenza di tecnici del Dipartimento dei trasporti.

La modifica prevista al comma 496, punto 1) è volta a specificare che il nuovo sistema è finalizzato non solo all'acquisto ma anche al noleggio mentre al punto 2) prevede ulteriori risorse finanziarie all'istituendo Fondo destinato al rinnovo del parco mezzi adibiti al servizio di trasporto pubblico locale. Tali risorse sono pari a 210 milioni di euro per

ciascuno degli anni 2019 e 2020, nonché 130 milioni di euro per l'anno 2021 e 90 milioni di euro per l'anno 2022.

Il comma 496-*bis*, destina 70 milioni di euro per l'anno 2016 per fronteggiare la grave situazione finanziaria dell'Azienda Ferrovie del Sud Est e servizi Automobilistici nelle more dell'attuazione del piano di risanamento e per assicurare la continuità operativa della Società.

La ferrovia del Sud est è una Società a Responsabilità Limitata a Socio Unico Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che esercisce servizi di trasporto ferroviario ed automobilistico di competenza della regione Puglia. In particolare la società in parola serve un'utenza annuale pari a 17 milioni di passeggeri, ha una rete ferroviaria estesa per circa 470 km ed ha un organico pari a circa 1300 unità.

Attualmente la situazione finanziaria ed economica della società, che è stata oggetto, il 24 novembre u.s., di cambiamento della govemance, ha assunto gravi profili di criticità che non consentono la continuazione dell'attività aziendale con la conseguenza che, in assenza di un intervento straordinario, si produrranno già dal corrente mese di dicembre effetti negativi significativi sulla regolarità e continuità dei servizi di trasporto pubblico eserciti sul territorio della regione Puglia nonchè effetti traumatici di carattere economico e sociale conseguenti all'impatto che la crisi in parola produrrà sull'organico dell'azienda e sull'indotto economico che ruota attorno ad essa.

La norma proposta prevede un intervento straordinario volto ad assicura la continuità aziendale e con essa la continuità e la regolarità del servizio pubblico mediante l'intervento di un Commissario che persegua un percorso di efficientamento aziendale imposto dalla legge al fine di produrre gli effetti attesi senza condizionamenti esterni pena la messa in liquidazione dell'azienda. L'esigenza finanziaria, quantificata in 70 milioni di euro, rinviene da una analisi economico-finanziario che è stato possibile effettuare a seguito del richiamato cambio di govemance. In particolare la nuova governance ha potuto riscontrare d'intesa con il Collegio sindacale della Società una difficoltà finanziaria di circa 70 milioni di euro conseguente allo squilibrio finanziario derivante dal rapporto debiti crediti; all'assorbimento dell'accantonamento del T.F.R., all'assorbimento del Capitale sociale, alla sussistenza di crediti di dubbia esigibilità.

L 'importo di 70 milioni di Euro viene considerato congruo per il risanamento aziendale se autorizzato per effettivi interventi di efficientamento aziendale ricorrendo eventualmente anche alle procedure di ristrutturazione del debito previsto dalla legge n. 2 del 16 marzo 1942.

Infine, la rimodulazione della tabella E prevista dall'emendamento (Missione- Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto, Programma- Sostegno allo sviluppo del trasporto, voce Ministero dell'economia e delle finanze, legge di stabilità n. 147 del 2013, articolo l comma 68, ANAS, interventi nel settore dei trasporti (9.l - cap. 7372/p))

garantisce la copertura finanziaria per l'anno 2016, mentre determina un maggior onere pari a 40 milioni nel 2017 e 50 milioni nel 2018.
La riduzione della Tabella B, relativa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per 40 milioni nel 2017 e 60 milioni per il 2018 e successivi garantisce le ulteriori risorse necessarie alla copertura dell'emendamento nel suo complesso.

La RT riporta quindi la seguente tabella riepilogativa degli effetti dell'emendamento.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Risorse emendamento	- 250.000.000	- 200.000.000	- 220.000.000	- 220.000.000	- 220.000.000	-140.000.000	- 100.000.000
Credito d'imposta agev. gasolio – Esclusione Euro 1 e 2	- 160.000.000	- 160.000.000	- 160.000.000	- 160.000.000	- 160.000.000	-80.000.000	-40.000.000
Tabella B MIT	0	-40.000.000	-60.000.000	-60.000.000	-60.000.000	-60.000.000	-60.000.000
Tabella E – MEF – Risorse Anas cap. 7372	-90.000.000						
Utilizzi proposti	249.926.383	200.000.000	220.000.000	220.000.000	220.000.000	140.000.000	100.000.000
Sistema nazionale di ciclovie turistiche (incremento risorse)	13.000.000	25.000.000	23.000.000				
Marebonus – contributi decong. rete viaria	45.400.000	44.100.000	48.900.000				
Ferrobonus – contributi decong. rete ferrov.	20.000.000	20.000.000	20.000.000				
Fondo di garanzia piccole e medie imprese – Sez. Autotrasporto	10.000.000						
Decontribuz. Imprese autotrasporto	65.500.000	65.500.000	65.500.000				
Autostrada ferroviaria Alpina–Frejus	21.026.383	5.400.000	2.600.000				
Autostrada ferroviaria Alpina–Frejus (ulteriore finanziamento)			10.000.000	10.000.000	10.000.000	10.000.000	10.000.000
Programma controllo emissioni inquinanti veicoli	5.000.000						
Rinnovo Parco autobus (incremento risorse)				210.000.000	210.000.000	130.000.000	90.000.000
Ferrovie del Sud Est	70.000.000						
Tabella E – MEF – Risorse ANAS cap. 7372		40.000.000	50.000.000				

Al riguardo, con riferimento al comma 372-*bis*, si prende atto delle quantificazioni indicate dalla relazione tecnica. Quest'ultima, dopo aver puntualmente illustrato il procedimento utilizzato per la definizone degli effetti in termini di competenza, non esplicita peraltro la procedura adottata per la stima degli effetti in termini di cassa. In proposito sarebbe utile acquisire precisazioni, in particolare, sulle ipotesi sottostanti l'andamento costante nel quinquennio 2016-2020 degli efftti di cassa a fronte di effetti di competenza di carattere decrescente.

Con riguardo ai commi da 372 *quater* a 372-*septies*, non si hanno osservazioni da formulare per i profili di quantificazione considerato che i maggiori oneri previsti dalle disposizioni appaiono limitati all'entità delle autorizzazioni di spesa disposte.

Per quanto attiene al comma 372-*octies*, si rileva preliminarmente che le disposizioni prevedono uno sgravio contributivo per gli anni 2016-2018 in favore dei datori di lavoro per i conducenti di veicoli equipaggiati con tachigrafo digitale e che prestano la propria attività in servizi di trasporto internazionale per almeno 100 giorni annui. Tale sgravio viene concesso nel limite di spesa di 65,5 milioni di euro annui e viene riconosciuto dall'INPS in base all'ordine cronologico di presentazione delle domande.

Ciò premesso, la RT fornisce i parametri utilizzati per la valutazione delle minori entrate contributive annue. In base a detti parametri, la quantificazione risulta congrua rispetto all'onere annuo previsto.

Relativamente al comma 372-*undecies*, si rileva che le disposizioni in esame prevedono oneri limitati all'entità dello stanziamento previsto. In proposito non vi sono osservazioni da formulare, tenuto conto di quanto riportato nella RT circa la compatibilità dei contributi relativi agli oneri connessi al funzionamento dell'Autostrada ferroviaria alpina con la normativa europea in materia di aiuti di Stato.

Con riferimento al comma 372-*duodecies*, andrebbe precisato se nell'ambito dell'autorizzazione di spesa di 70 milioni prevista per assicurare la continuità operativa dell'Azienda Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici siano da considerare ricompresi gli eventuali oneri per il compenso del Commissario e dei sub commissari

Andrebbe infine acquiista conferma circa l'effettiva utilizzabilità degli stanziamenti di tabella B anche oltre l'esercizio 2018 (fino al 2022).

ARTICOLO 1, comma 471 (*Emendamento 40.78*)
Sentenze della Corte di Giustizia UE - Poteri sostitutivi dello Stato

Il comma 471, del DDL di stabilità (AC 3444) disciplina[10] i poteri sostitutivi dello Stato in materia di attuazione di atti dell'Unione europea, prevedendo che in caso sentenza della Corte di Giustizia dell'UE di condanna al pagamento di sanzioni a carico della Repubblica italiana, ove per provvedere ai dovuti adempimenti si renda necessario procedere all'adozione di una molteplicità di atti, il Presidente del Consiglio dei ministri assegni agli enti inadempienti termini congrui per l'adozione di ciascuno dei provvedimenti e atti necessari. Decorso inutilmente anche uno solo di tali termini, il Consiglio dei ministri, adotta i provvedimenti necessari, ovvero nomina un apposito commissario (cpv. 2-*bis*). Al commissario è attribuita la facoltà di avvalersi delle strutture e degli uffici regionali, degli uffici tecnici e amministrativi dei Comuni, delle Province e delle Città metropolitane (cpv. 2-*ter*).

La norma reca modifiche ed integrazioni al comma 471, che disciplina i poteri sostitutivi dello Stato in materia di attuazione di atti dell'Unione europea. In particolare viene previsto che

- il comma 471 si applica anche agli inadempimenti conseguenti alle diffide effettuate in data anteriore all'entrata in vigore del provvedimento in esame (cpv2-*bis*);
- il commissario esercita le facoltà e i poteri di cui ai commi 4, 5 e 6 dell'art. 10 del DL n. 91/2014 (cpv. 2-*ter*);
- le disposizioni in esame si applicano anche ai casi in cui ci sono procedure di infrazione europee in corso (cpv. 2-*quater*).

La relazione tecnica afferma che le disposizioni introdotte non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, bensì determinano un potenziale risparmio di spesa in termini di minori costi associati alla riduzione delle procedure di infrazione, quantificabili sono a consuntivo.

La relazione illustrativa che accompagna l'emendamento precisa che con la prima modifica (cpv. 2-*bis*) si propone l'inserimento di una norma transitoria che estenda l'ambito di applicazione della novella introdotta all'art. 41 della legge n. 234/2012 anche alle diffide effettuate, in data anteriore all'entrata in vigore della legge, che si fondino sui presupposti e abbiano le caratteristiche indicate. Sono fatti salvi, in tal modo, gli effetti giuridici delle diffide che, nel frattempo, dovessero essere adottate. Con la seconda modifica (cpv. 2-*ter*) vengono specificati i poteri e le facoltà attribuite al commissario, già previsti dall'art. 10, commi 4, 5 e 6, dell'art. 10, del DL n. 92/2014, per i Presidenti di regione che subentrano nel territorio di competenza nelle funzioni dei commissari straordinari delegati per il sollecito espletamento delle procedure relative alla realizzazione degli interventi di mitigazione del rischio idrogeologico. I contenuti del comma 2-*ter*, di cui si

[10] Novellando l'art. 41 della legge n. 234/2012.

propone la sostituzione, sono comunque ricompresi nella disciplina indicata nel presente emendamento, in quanto è già previsto l'avvalimento delle strutture ed uffici di cui al citato comma 2-*ter*.

Con la terza modifica (cpv. 2-*quater*) si estendono le citate disposizioni anche ai casi di procedure di infrazione europee in corso.

Al riguardo non si hanno osservazioni da formulare per i profili di quantificazione considerato il contenuto ordinamentale delle disposizioni in esame.