

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### SEDE CONSULTIVA:

Disposizioni per l'attuazione dell'autonomia differenziata delle Regioni a statuto ordinario ai sensi dell'articolo 116, terzo comma, della Costituzione. C. 1665 Governo, approvato dal Senato (Parere alla I Commissione) ( <i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole</i> ) .	100
ALLEGATO 1 ( <i>Parere approvato</i> ) .....	104
ALLEGATO 2 ( <i>Proposta alternativa di parere del gruppo Movimento 5 Stelle</i> ) .....	105
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	102
COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE:	
Sulla programmazione dei lavori della Commissione .....	102

#### SEDE CONSULTIVA

*Mercoledì 24 aprile 2024. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi.*

#### La seduta comincia alle 9.40.

**Disposizioni per l'attuazione dell'autonomia differenziata delle Regioni a statuto ordinario ai sensi dell'articolo 116, terzo comma, della Costituzione.**

**C. 1665 Governo, approvato dal Senato.**

(Parere alla I Commissione).

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

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta di ieri.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, ricorda che nella seduta di ieri è stata svolta la relazione introduttiva ed è stata avviata la discussione.

Erik Umberto PRETTO (LEGA), *relatore*, presenta e illustra una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 1*).

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che il gruppo Movimento 5 Stelle ha presentato una proposta alternativa di parere (*vedi allegato 2*).

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo RIXI esprime un orientamento positivo sulla proposta di parere favorevole del relatore.

Valentina GHIO (PD-IDP), come già ribadito ieri nel corso dell'esame preliminare, nonché nel corso della discussione presso la Commissione Affari costituzionali, fa presente che la sua forza politica nutre sul provvedimento in esame numerose perplessità.

In primo luogo, appare sbagliato il metodo prescelto: l'introduzione di una legge di questa portata, che va a scardinare il sistema di regolazione dei rapporti fra autonomie, avrebbe richiesto un percorso as-

sai più articolato e un confronto ben più approfondito; anche perché non vi sono scadenze pressanti che impongano una simile accelerazione ed essa sembra semmai dovuta ad obiettivi di genere diverso.

In secondo luogo, rispetto a un regionalismo segnato da maggiore autonomia, quale quello sostenuto anche dal PD nel passato, l'assetto istituzionale oggi portato innanzi dalla maggioranza appare radicalmente diverso; esso inoltre non tiene conto dei profondi mutamenti intervenuti negli ultimi anni, vale a dire la pandemia, la crisi economica e le numerose crisi geopolitiche in atto, che hanno condotto, anche nelle materie di competenza della Commissione, quali logistica e portualità, a diseguaglianze sempre più significative.

Esso introduce poi quello che si potrebbe definire un regionalismo competitivo, che avrà un forte impatto, dal momento che vi sono già ora regioni più forti da un punto di vista economico e regioni viceversa più deboli, che saranno destinate a rimanere indietro. Se i costituenti, osserva, hanno disegnato un regionalismo invece cooperativo e solidaristico è perché erano acutamente consapevoli delle profonde diseguaglianze esistenti fra le varie aree della Penisola.

Se pure l'obiettivo fosse quello – come affermato dalla maggioranza – di andare a superare tali diseguaglianze, esso potrebbe essere raggiunto solo tramite l'erogazione di risorse aggiuntive; invece, la riforma introdotta dal provvedimento in esame è chiaramente disegnata in invarianza di spesa. Cade dunque la « foglia di fico » usata per occultare i problemi che pure sono stati evidenziati più volte in audizione, dalla Fondazione GIMBE ad esempio.

Quanto ai livelli essenziali delle prestazioni (LEP), essi sono ancora in fase di definizione e l'Ufficio parlamentare di bilancio ha chiaramente evidenziato delle criticità: si tratta infatti di parametri numerici che in alcuni ambiti possono rivestire una loro utilità, ma in altre materie tracciano solo delle linee di tendenza.

L'elemento fondamentale, ribadisce, è che l'autonomia differenziata non è ulte-

riormente finanziata: tutto si fonda sul trattenimento di parte delle imposte riscosse sul territorio e ciò porrà talune regioni in forte difficoltà.

Tutte le problematiche evidenziate appaiono assai rilevanti e portano a ritenere che il provvedimento avrà un impatto fortemente negativo sulla vita delle persone. Per queste ragioni, preannuncia voto contrario della propria forza politica sulla proposta di parere del relatore.

Giorgio FEDE (M5S) manifesta viva preoccupazione per il contenuto del provvedimento in esame. Riconosce che esso discende dalla volontà di dare attuazione al dettato dell'articolo 116 della Costituzione, ma sottolinea con forza che uno dei presidi che più validamente hanno assicurato lo sviluppo del nostro Paese dopo la seconda guerra mondiale è che, per lungimirante scelta dei Costituenti, esso non è mai stato una mera federazione di regioni.

Afferma poi che è ben chiaro che ogni deputato rappresenta un territorio, con le sue specifiche caratteristiche socio-economiche e geografiche; la finalità della Repubblica è però quella di garantire a tali territori uno sviluppo equo e armonioso. Definisce la prospettiva disegnata dal provvedimento invece imbarazzante, perché esso accentua le profonde differenze già esistenti fra Nord e Sud. Bisognerebbe garantire uno sviluppo complessivo in un sistema che non sia opportunisticamente regionalistico, perché altrimenti si perde una necessaria visione d'insieme.

Conclude affermando che la soluzione portata avanti dalla maggioranza non garantisce le giuste prospettive di sviluppo e per questo motivo preannuncia voto contrario della sua forza politica sulla proposta di parere del relatore.

Antonino IARIA (M5S) richiama la propria personale esperienza, di cittadino nato in Calabria ma cresciuto in Piemonte, e che dunque ben conosce quali siano le profonde diseguaglianze che attraversano e dividono tutto il Paese. Ricorda un titolo del giornale *Avvenire di Calabria*, che ha parlato di una Calabria prigioniera della

spesa storica regionale: concetto a suo avviso di fondamentale rilevanza, specialmente in tema di trasporti e infrastrutture. Afferma con forza che l'autonomia differenziata avrà un impatto a dir poco disastroso sulle regioni del Mezzogiorno.

Rivolgendosi poi ai colleghi della Lega, dichiara di aver ben compreso che si tratta di una bandiera della loro forza politica, al pari del ponte sullo Stretto; al tempo stesso, però, occorre riflettere sul fatto che ad esempio su una materia importante come le grandi reti di trasporto occorre una pianificazione a livello nazionale ed europeo. Il fatto che le regioni assumano autonomia in tale materia porterà a una totale frammentazione, per cui ognuno sarà padrone in casa propria ma nessun soggetto avrà più la minima rilevanza a livello internazionale.

Ribadisce dunque il voto contrario della propria forza politica. Del resto, conclude, persino la Lega è consapevole che quella imboccata è una strada senza uscita, tanto che a livello propagandistico sostiene l'autonomia differenziata, ma parlando con gli operatori del settore tiene un atteggiamento ben diverso. Si chiede poi con quale coraggio, visto che ormai la Lega ambisce a non rappresentare più solo gli interessi del Nord, i deputati leghisti meridionali sosterranno il provvedimento.

Domenico FURGIUELE (LEGA) ricorda in primo luogo di essere anch'egli calabrese. In proposito, fa presente che l'autonomia differenziata è frutto di un percorso assai articolato e che essa prevede alcuni passaggi dirimenti, affidati alla responsabilità delle singole regioni; inoltre, sono conservati e operanti i fondi perequativi. Rivendica poi la circostanza che i LEP, già previsti dall'ordinamento, non sono mai stati individuati, e che appunto questa sarà l'occasione per farlo; ancora, il disegno di legge in esame prevede per i LEP la copertura integrale di bilancio. Ricorda inoltre che il Governo si è sempre speso per il Mezzogiorno: ad esempio, postando 3 miliardi di euro sulla strada statale n. 106, grandissima opera di indubitabile utilità pubblica. Non ravvede poi alcuna conflit-

tualità fra il provvedimento e i progetti da definirsi a livello europeo.

Conclude ribadendo che il maggiore sviluppo di alcune regioni non dovrebbe impedire alle stesse di usufruire di maggiori livelli di autonomia. Il regionalismo che è stato immaginato è nel senso della responsabilizzazione: se le regioni meridionali non si determineranno, sull'energia, sull'eolico, sul fotovoltaico, vuol dire che non avranno avuto il coraggio di credere in se stesse.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore (*vedi allegato 1*).

Salvatore DEIDDA, *presidente*, dichiara conseguentemente preclusa la votazione della proposta alternativa di parere del gruppo MoVimento 5 Stelle (*vedi allegato 2*).

**La seduta termina alle 10.05.**

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

*Mercoledì 24 aprile 2024.*

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 10.05 alle 10.10.

#### COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

*Mercoledì 24 aprile 2024. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.*

**La seduta comincia alle 10.10.**

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che il gruppo PD-IDP ha chiesto che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso il sistema di ripresa audiovisivo a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

**Sulla programmazione dei lavori della Commissione.**

Salvatore DEIDDA, *presidente*, comunica che, a seguito della riunione dell'uffi-

cio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, del 10 aprile 2024, è stato predisposto il seguente programma dei lavori della Commissione:

PROGRAMMA DEI LAVORI DELLA COMMISSIONE PER IL PERIODO APRILE – GIUGNO 2024

APRILE

Esame della proposta di legge Centemero C. 1084 recante disposizioni concernenti l'adozione di una disciplina temporanea per la sperimentazione dell'impiego di sistemi di intelligenza artificiale (*compatibilmente con la programmazione dei lavori della X Commissione Attività produttive*).

Esame della risoluzione Ghirra 7-00176 – Misure a tutela della mobilità della regione Sardegna.

Esame delle proposte di legge Casu C. 347 e Gaetana Russo C. 805 – Disposizioni in materia di cancellazione dai pubblici registri dei veicoli fuori uso sottoposti a fermo amministrativo.

Indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana.

Seguito dell'esame della proposta di legge C. 926 Cantone – Disposizioni per la sostituzione degli automezzi e delle attrezzature azionati da motori endotermici con automezzi e attrezzature ad alimentazione elettrica, ibrida o a idrogeno negli aeroporti di interesse nazionale.

MAGGIO

Seguito dell'esame degli argomenti previsti per il mese precedente e non conclusi.

Esame della proposta di legge Longi C. 1316 ed altri – Modifiche alla legge 11 gennaio 2018, n. 5, e altre disposizioni in materia di organizzazione e funzionamento dei *call center*, di formazione del personale, di tutela dell'occupazione e di protezione dei consumatori (*compatibilmente con la programmazione dei lavori della X Commissione Attività produttive*).

Seguito dell'esame congiunto della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva (UE) esperti 2015/413 intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale (COM(2023) 126 final), della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la patente di guida (COM(2023) 127 final) e della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'effetto a livello di Unione di determinate decisioni di ritiro della patente di guida (COM(2023) 128 final).

Seguito dell'esame della comunicazione congiunta della Commissione europea e dell'Alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza al Parlamento europeo e al Consiglio – La politica di ciberdifesa dell'UE (JOIN(2022) 49 final) (*in congiunta con la IV Commissione Difesa*).

GIUGNO

Seguito dell'esame degli argomenti previsti per il mese precedente e non conclusi.

*Saranno inoltre iscritti all'ordine del giorno: i disegni di legge di conversione di decreti-legge; gli atti del Governo e le proposte di nomina assegnati alla Commissione; atti dell'Unione europea di interesse della Commissione; i progetti di legge da esaminare in sede consultiva.*

**La seduta termina alle 10.15.**

## ALLEGATO 1

**Disposizioni per l'attuazione dell'autonomia differenziata delle Regioni a statuto ordinario ai sensi dell'articolo 116, terzo comma, della Costituzione. C. 1665 Governo, approvato dal Senato.**

**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge recante « Disposizioni per l'attuazione dell'autonomia differenziata delle Regioni a statuto ordinario ai sensi dell'articolo 116, terzo comma, della Costituzione » (C. 1665 Governo, approvato dal Senato),

premessi che:

il disegno di legge fa seguito ad un'ampia discussione sull'attuazione dell'autonomia differenziata, svoltasi già a partire dalla fine della XVII legislatura, a seguito delle iniziative intraprese dalle Regioni Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna nel 2017;

esso delinea la cornice normativa per dare attuazione all'articolo 116, terzo comma, della Costituzione, definendo i principi generali per l'attribuzione alle Regioni a statuto ordinario di ulteriori forme e condizioni particolari di autonomia, nonché le modalità procedurali di approvazione delle relative intese fra lo Stato e una Regione;

l'articolo 1 subordina l'attribuzione di funzioni relative alle ulteriori forme di autonomia, con riguardo a materie o ambiti di materie riferibili ai diritti civili e sociali che devono essere garantiti equamente su tutto il territorio nazionale, alla determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni (LEP), ivi inclusi quelli connessi alle funzioni fondamentali degli enti locali;

l'articolo 3, che reca una delega al Governo per la determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni, indica, al comma 3, le relative materie, tra cui rientrano le

materie « porti e aeroporti civili », « grandi reti di trasporto e di navigazione » e « ordinamento della comunicazione »;

l'articolo 10, comma 1, stabilisce che lo Stato adotti misure volte a garantire l'unità nazionale, nonché la promozione dello sviluppo economico, della coesione e della solidarietà sociale, dell'insularità, della rimozione degli squilibri economici e sociali e del perseguimento delle ulteriori finalità di cui all'articolo 119, quinto e sesto comma, della Costituzione, anche nei territori delle Regioni che non concludono le intese, anche attraverso:

l'unificazione delle diverse fonti aggiuntive o straordinarie di finanziamento statale di conto capitale, destinate alla promozione dello sviluppo economico, della coesione e della solidarietà sociale, alla rimozione degli squilibri economici e sociali, all'eliminazione del *deficit* infrastrutturale tra le diverse aree del territorio nazionale, ivi compreso quello riguardante il trasporto pubblico locale e i collegamenti con le isole (lettera *a*));

l'effettuazione di interventi speciali di conto capitale, ivi compresi quelli finalizzati ad eliminare il *deficit* infrastrutturale tra le diverse aree del territorio nazionale e a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità (lettera *c*));

l'individuazione delle misure che concorrano a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità, promuovendo il diritto alla mobilità e alla continuità territoriale per tutte le isole e la perequazione infrastrutturale (lettera *d*)),

esprime

**PARERE FAVOREVOLE.**

## ALLEGATO 2

**Disposizioni per l'attuazione dell'autonomia differenziata delle Regioni a statuto ordinario ai sensi dell'articolo 116, terzo comma, della Costituzione. C. 1665 Governo, approvato dal Senato.**

**PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE  
DEL GRUPPO MOVIMENTO 5 STELLE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

premessò che:

esaminato, per i profili di competenza, l'A.C. 1665, recante « Disposizioni per l'attuazione dell'autonomia differenziata delle Regioni a statuto ordinario ai sensi dell'articolo 116, terzo comma, della Costituzione »;

il testo in esame, in attuazione dell'articolo 116 della Costituzione, che è stato presentato in data 23 marzo 2023 su iniziativa del Ministro per gli affari regionali e le autonomie ed è stato assegnato, in sede referente, alla Commissione Affari costituzionali, presenta criticità rilevanti, emerse anche durante le numerose audizioni presso il Senato della Repubblica, e nodi politico-tecnici che il corso dell'esame finora svolto non ha compiutamente affrontato e risolto in modo accettabile;

si può affermare che il disegno di legge in esame è caratterizzato dall'elemento dell'indeterminatezza. In tal senso, dunque, ci si appresta a dare attuazione a un processo potenzialmente di amplissima portata senza certezza alcuna del quadro ordinamentale e procedurale che lo accompagnerà non soltanto nella cruciale fase negoziale ed istruttoria, ma anche in quella strettamente applicativa. Logica e ragionevolezza avrebbero richiesto una preventiva verifica dell'applicazione del nuovo Titolo V dopo oltre venti anni dalla sua approvazione, stante anche la giurisprudenza costituzionale succedutasi sul punto, il contenzioso e le problematiche concrete riscontrate;

premessò, altresì, che:

l'attuazione dell'autonomia differenziata non può naturalmente prescindere dal rispetto della coesione sociale del Paese ed anzi la solidarietà e l'unità dei diritti fondamentali esigibili dovrebbero essere alla base di qualsiasi passaggio ulteriore. La temporaneità e reversibilità dell'attribuzione alle Regioni a statuto ordinario di ulteriori forme e condizioni particolari di autonomia dovrebbe costituire l'architrave, in un dispositivo prudente, graduale nel tempo e precisamente circoscritto a funzioni puntuali gestibili con certezza;

considerato che:

il nuovo comma 3, inserito nel corso dell'esame al Senato, stabilisce che tra le materie di cui all'articolo 116, terzo comma, della Costituzione – vale a dire, le materie suscettibili di attribuzione alle Regioni in attuazione dell'autonomia differenziata, mediante il procedimento contemplato dal medesimo articolo 116 –, i livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale sono determinati nelle seguenti materie o ambiti di materie: Porti e aeroporti civili; Grandi reti di trasporto e di navigazione;

siamo in presenza di un sistema che lascia già ampio spazio, nel governo delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, all'intervento delle istituzioni territoriali. In particolare, sin dalla legge n. 422 del 1997, la gestione delle risorse per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale è affidata alle Regioni, con un sistema di ripartizione fondato sulla spesa storica;

sistema che, come noto, dopo quasi vent'anni ancora si basa sulla spesa storica al netto di qualche aggiustamento, in attesa che vengano stabiliti dalla regione i livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale;

l'esperienza suggerisce che una logica federale applicata alle grandi infrastrutture di trasporto non corrisponde alla prima vera esigenza di questo settore, ossia la pianificazione strategica unitaria che deve risiedere all'interno del Piano generale dei trasporti e della logistica, documento che nel 2023, con l'approvazione dell'ennesima riforma del codice degli appalti, all'articolo 45, è stata abolita;

questo dunque suggerisce un ritorno volontario alla logica della c.d. legge obiettivo, che ha prodotto tra i vari danni cattedrali nel deserto, aumento della spesa pubblica, sperequazione territoriale, per citarne alcuni;

ora, con l'ampiezza della devoluzione che viene prevista per le grandi infrastrutture, per i porti, gli aeroporti, le principali vie di comunicazione, si aprono nuovi fronti che indeboliscono ulteriormente la coesione e la forza del nostro Paese;

cresce ulteriormente l'arbitrio del decisore politico regionale, mentre si perde la visione della competitività nazionale ed internazionale nel sistema dei trasporti;

devolute le infrastrutture e i servizi di mobilità, la pianificazione sarà solo regionale, e alla luce delle premesse sul trasporto pubblico locale, questo crea grande preoccupazione;

non è chiaro come sarà protetto il diritto alla mobilità di tutti i cittadini, già non ugualmente garantito tra le diverse aree del Paese, e che in assenza di una gestione nazionale potrà solo peggiorare;

si consideri poi il *vulnus* sugli investimenti: molti degli interventi sulle infrastrutture di trasporto, per la manutenzione ordinaria e straordinaria, sono basati su fondi di investimenti nazionali, che dovranno essere ripartiti ma, come se fosse una delega in bianco, non è noto quale saranno i profili che determineranno le ripartizioni;

considerato inoltre che:

su aeroporti, ferrovie ed autostrade vigilano rispettivamente Enac, Anfsisa ed Anas e non appare chiaro come saranno definiti i pesi e contrappesi nell'ambito della vigilanza; anche questo profilo crea una certa indeterminatezza e pertanto un'accesa preoccupazione, visto il rilievo delle questioni trattate;

l'ultimo aspetto riguarda l'unitarietà della Repubblica, che si traduce nel settore infrastrutturale nella necessaria riduzione del deficit tra il Settentrione e il Meridione del Paese. L'ulteriore frammentazione della logistica, derivante dalla disarticolazione delle infrastrutture, peggiorerà le nostre *performance*, e aumenterà il divario tra le regioni oltre a determinare una corsa alla spesa. Un esempio che possiamo desumere dal passato riguarda la proliferazione degli interporti: ne sono stati costituiti quasi una trentina, quando la legge originaria, basata sul Piano generale dei trasporti, ne individuava nove; stessa volontà che si è rilevata per quanto riguarda le richieste di stabilimento di aeroporti civili in ogni dove. Ebbene, con il federalismo delle infrastrutture certe aberrazioni potranno avere legittimamente luogo,

esprime

**PARERE CONTRARIO.**

Iaria, Cantone, Fede, Traversi.