

POSIZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE ANNUALE PER IL MERCATO E LA CONCORRENZA 2023

Parere, ai sensi dell'articolo 47, comma 2, della legge 23 luglio 2009, n. 99

Punto 05) O.d.g. Conferenza Unificata

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, in considerazione delle note di riscontro del MIT, trasmesse con nota DAR prot. n. 14280 del 9 settembre u.s. e prot. n. 14469 dell'11 settembre u.s., esprime, a maggioranza, **parere favorevole sulle riformulazioni ivi proposte**

La Regione Lombardia esprime parere favorevole condizionato all'accoglimento delle seguenti proposte emendative:

1. Proposte additive

Articolo 1 (Ambito di applicazione, finalità e definizioni)

➤ **Comma 1**

All'articolo 1, comma 1, dopo le parole "concessioni autostradali" sono aggiunte le seguenti parole "*relative a tratte autostradali di interesse nazionale*".

➤ **Comma 3, lett. g)**

All'articolo 1, comma 3, lett. e), al termine del periodo, sono aggiunte le seguenti parole "*di interesse nazionale*".

➤ **Comma 3, lett. t)**

All'articolo 1, comma 3, lett. t), al termine del periodo, sono aggiunte le seguenti parole "*di interesse nazionale*".

Relazione

Le modifiche sono volte a specificare che la legge si applica unicamente alle autostrade di interesse nazionale, nel rispetto dei criteri di riparto delle competenze stabiliti dall'art. 117, c. 3, della Costituzione, ai sensi del quale costituiscono materie di competenza concorrente le grandi reti di trasporto (nel cui novero rientra anche la rete autostradale), salvaguardando, pertanto, l'autonomia regionale in tale settore.

➤ **Comma 3 lett. e)**

All'articolo 1, comma 3, lett. e), al termine del periodo, sono aggiunte le seguenti parole "*e gli enti e i soggetti a cui sono attribuiti per legge i poteri e le funzioni di concedente in relazione alle tratte autostradali di interesse nazionale*".

Relazione

La modifica è volta a specificare che per soggetto concedente si intende il MIT e i soggetti ed enti a cui sono attribuite per legge le funzioni di concedente (es. CAL S.p.A.). In tal modo, nella definizione vengono ricompresi, ad es., anche gli enti a cui il MIT potrà delegare le funzioni di concedente.

2. Proposta additiva

Articolo 3 (Modalità di affidamento delle concessioni autostradali)

➤ **Comma 3**

All'art. 3, c. 3, è aggiunto il seguente periodo “*Resta ferma la possibilità di ricorrere alle procedure di cui all’art. 193 del Codice dei contratti pubblici per le tratte autostradali di nuova realizzazione*”.

Relazione

La modifica è volta a specificare l’ambito di applicazione dell’esclusione della possibilità di ricorrere alle procedure di cui all’art. 193 del Codice dei contratti pubblici, chiarendo che la finanza di progetto può essere utilizzata per le nuove autostrade. In tal modo, risultano salvaguardati gli obiettivi del PNRR e, contestualmente, è preservata la possibilità di utilizzare, per la realizzazione di nuove autostrade, lo strumento della finanza di progetto, istituto estremamente diffuso per l’esecuzione delle grandi opere.

Si propongono inoltre i seguenti ulteriori emendamenti:

1. Proposta sostitutiva

Articolo 8 (Schema di convenzione alla base dell'affidamento)

➤ **Comma 2**

All'articolo 8 comma 2, la lettera b) è sostituita dalla seguente: *“il metodo di calcolo dell'eventuale valore di subentro, di cui all'articolo 1, comma 3, lettera u), tenendo conto dell'equilibrio economico-finanziario e dell'applicazione di aliquote di ammortamento tecnico-regolatorie, parametrata alla vita utile degli asset reversibili, ovvero al tempo strettamente necessario per il recupero degli investimenti effettuati”*

Relazione

La modifica è finalizzata a ridurre gli effetti di sovracompensazione e la possibile stortura della richiesta del valore di subentro anche considerando gli effetti del combinato con quanto disposto dall'art. 14 c. 3 lettere a) e b).

2. Proposta sostitutiva

Articolo 10 (Durata delle concessioni)

➤ **Comma 1**

Il secondo periodo al comma 1 dell'articolo 10 è così sostituito:

“Il termine di cui al primo periodo può essere derogato solo nel caso in cui il concedente preveda di affidare in concessione anche la realizzazione di lavori di particolare complessità il cui ammortamento non è recuperabile al termine della concessione, tenuto conto dell'eventuale valore di subentro”

In considerazione della riformulazione del MIT, si osserva che il limite massimo alla durata pari a 15 anni possa, di certo, essere adatto alle concessioni di sola gestione. Laddove, invece, l'attività di esecuzione di lavori e opere sia preponderante, nella riformulazione proposta dal Ministero sarebbe necessario un riferimento più esplicito al tempo di recupero (payback period) degli investimenti, diversamente si avrebbe una norma troppo generica.

❖ Proposta sostitutiva

Articolo 12 (Fissazione e aggiornamento delle tariffe autostradali)

➤ **Comma 2**

Al comma 2 la parola “*garantiscono*” è sostituita dalla seguente: “*consentono*”;

Relazione

Con la modifica in parola si ribadisce il principio del rischio del concessionario.

3. Proposta additiva

Articolo 12 (Fissazione e aggiornamento delle tariffe autostradali)

➤ Comma 7

Al fine del primo periodo del comma 7 sono aggiunte le seguenti parole “*fatto salvo il rispetto dell'art. 192 comma 1 del Codice dei contratti pubblici*”.

Relazione

In considerazione del riscontro fornito dal MIT alle proposte emendative, si osserva che, vista la rappresentata necessità di mantenimento dell'espressione "eventuali maggiori costi degli investimenti", appare opportuno – onde evitare una eccessiva genericità della norma – introdurre la specificazione in parola (ossia: il rispetto del principio per cui è il concessionario a dover dimostrare di trovarsi in una situazione di disequilibrio economico al fine di adire alla procedura di revisione del contratto di concessione), in modo da limitare la possibilità del prodursi di maggiori oneri rispetto alle previsioni poste a base di gara.

❖ Proposta additiva

Art. 13 (Pianificazione e programmazione degli investimenti autostradali)

➤ Comma 1

Al comma 1 dell'articolo 13 dopo la parola “CIPRESS” sono aggiunte le seguenti parole:

“e previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano”

Relazione

La proposta di emendamento mira ad introdurre un parere delle Regioni, per consentire alle stesse di potersi esprimere sugli interventi previsti nel Piano nazionale degli investimenti autostradali, con riferimento specifico ai lavori e alle opere ricadenti sul proprio territorio, prima della relativa adozione prevista con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle Finanze.

❖ Proposte additive

Articolo 22 (Disposizioni in materia di trasporto pubblico non di linea)

➤ Comma 1

Alla fine del comma 1 dell'art. 22, sono aggiunte le parole:

“Ai sensi di quanto previsto dall'art.4 comma 2 della legge 15 gennaio 1992, n. 21., l'accesso al registro al fine di consultare i dati ivi contenuti, è altresì consentito alle Regioni, Province e alle Città”.

Relazione

L'emendamento viene proposto in quanto si ritiene necessario inserire tra i soggetti che hanno facoltà di accesso al Registro informatico pubblico nazionale (RENT), per la verifica dei dati inseriti, oltre ai Comuni, anche le Regioni, Province e Città metropolitane. Tale richiesta viene proposta anche al fine di tener conto delle specifiche competenze regionali in materia di trasporto non di linea.

➤ **Nuovo comma 2 bis**

Dopo il comma 2 dell'art. 22, è inserito il seguente comma 2-bis:

“2 bis. All'articolo 14, comma 5, del Decreto legislativo del 19 novembre 1997, n. 422, dopo le parole “urbane e suburbane” sono inserite le parole “nonché nelle aree extraurbane a domanda debole di cui al precedente comma 4”.

Relazione

L'emendamento viene proposto al fine di permettere, nelle aree a domanda debole di cui al comma 4 del medesimo articolo 14 del D. Lgs 422/97, di individuare modalità particolari di espletamento del servizio di linea attraverso l'utilizzo dei veicoli della categoria M1, di cui all'art. 47 del D. Lgs 30 aprile 1992, n. 285.

L'espletamento dei servizi di trasporto con i mezzi a motore M1 permette in questo modo di attuare una diversificazione della rete di trasporto di linea, mediante la sua integrazione con la rete di trasporto non di linea, al fine di garantire il soddisfacimento delle esigenze di mobilità nei territori a domanda debole, quali ad esempio i territori di montagna.

Roma, 12 settembre 2024