

**Senato della Repubblica**  
**LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)**

MARTEDÌ 7 FEBBRAIO 2012  
**362ª Seduta (pomeridiana)**

*Presidenza del Presidente GRILLO*

*Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti Improta.*

*La seduta inizia alle ore 15,10.*

*IN SEDE CONSULTIVA*

**(3110) Conversione in legge del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività** (Parere alla 10ª Commissione. Seguito dell'esame e rinvio)

Riprende l'esame sospeso nella seduta del 2 febbraio scorso.

Il relatore, senatore Marco FILIPPI (PD), illustra uno schema di parere favorevole con osservazioni, allegato al resoconto della seduta pomeridiana odierna, precisando che in esso si è voluta operare la sintesi delle osservazioni emerse nel corso della discussione generale. Afferma che lo schema suddetto costituisce dunque la base per una ulteriore discussione in seno alla Commissione, considerata l'importanza e la delicatezza delle materie trattate.

Il senatore RANUCCI (PD) sottolinea che attualmente la costruzione di un porto turistico in *project financing* richiede il rispetto sia della procedura prevista dal Codice degli appalti sia di quella di cui al Decreto del Presidente della Repubblica n. 509 del 1997, con inevitabile allungamento dei tempi, e ritiene necessario prevedere invece una istruttoria unica.

Il senatore MATTEOLI (PdL), con riferimento all'articolo 36, preannuncia la propria contrarietà all'istituzione di nuove *authority*. Il seguito dell'esame è quindi rinviato. *La seduta termina alle ore 16.*

**SCHEMA DI PARERE PROPOSTO DAL RELATORE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 3110**

L'8ª Commissione, esaminato per quanto di propria competenza il disegno di legge in titolo, esprime parere favorevole osservando quanto segue:

- con riferimento al comma 8 dell'articolo 25, che estende opportunamente la disciplina dei servizi pubblici locali anche al trasporto regionale, fatti salvi fino alla scadenza naturale dei primi sei anni, gli affidamenti e i contratti di servizio già deliberati o sottoscritti in conformità alla normativa vigente, si ritiene opportuno valutare la possibilità di incentivare il ricorso alla gara alla scadenza naturale dei contratti;

- con riferimento all'articolo 36, che conferisce le funzioni regolatorie dei trasporti all'Autorità per l'energia elettrica ed il gas, in attesa dell'istituzione di una specifica autorità indipendente di regolazione dei trasporti, ritiene sia necessario assicurare che l'attribuzione di un numero così rilevante di significative funzioni ad un soggetto già esistente, e operante in settori differenti, non pregiudichi la funzionalità di quest'ultimo e dunque la sua capacità di esercitare realmente ed efficacemente i nuovi compiti. Ciò tanto più in considerazione del fatto che il provvedimento in esame non stabilisce un chiaro termine del suddetto assetto transitorio, che si protrarrà invece fino all'approvazione, da parte del Parlamento, di un futuro

disegno di legge di iniziativa governativa. In questo senso appare più opportuno il conferimento delle competenze regolatorie, nella fase transitoria, all'*Antitrust* che già nel passato ha dato prova di estrema chiarezza sulle azioni da intraprendere per avviare un serio e rigoroso processo di liberalizzazione nei servizi pubblici con presenza di *incumbent* in posizione dominante. Sarebbe inoltre necessario che nel disegno di legge che il governo annuncia di voler presentare al Parlamento fosse presa adeguatamente in considerazione l'ipotesi di una riforma complessiva del sistema delle *Authority*, in tutti i settori soggetti a regolazione e vigilanza indipendente, evitandone la loro progressiva moltiplicazione con conseguente frammentazione dei settori soggetti a regolazione e la loro possibile conseguente diversificazione dei modelli regolatori che di certo non gioverebbe all'integrazione tra i vari sistemi. E' quindi necessario escludere ogni possibile sovrapposizione di ruoli tra l'autorità incaricata di effettuare la regolazione dei trasporti e l'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali, che dovrebbe iniziare ad operare nel prossimo futuro, ad esempio per quanto concerne le competenze in materia tariffaria. E' inoltre opportuno chiarire se il nuovo comma 2, numero 8), lettera a), dell'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011 trasferisca all'Autorità il compito di rilasciare le licenze per i taxi, nonché valutare se sarebbe più opportuno circoscrivere i compiti dell'Autorità alle grandi aree metropolitane, lasciando invece la decisione ai Sindaci in tutti gli altri centri urbani;

- all'articolo 37, comma 1, si ritiene necessario introdurre una più rigorosa scansione temporale che conduca alla separazione tra l'impresa ferroviaria e quella che gestisce l'infrastruttura;

- all'articolo 37, comma 2, si ritiene inopportuna l'abrogazione della lettera *b-bis*) dell'articolo 36, comma 1, del decreto legislativo n. 188 del 2003 - che prevede l'obbligo per le imprese ferroviarie e le associazioni internazionali di imprese ferroviarie che espletano sull'infrastruttura nazionale servizi di trasporto di merci o persone di osservare la normativa in materia di condizioni di lavoro del personale - in quanto passibile di scaricare sui diritti dei lavoratori i principali costi della competizione.

- all'articolo 43, sul ricorso al *project financing* per la realizzazione di infrastrutture carcerarie, il comma 3 dovrebbe essere modificato, al fine di rendere facoltativo il coinvolgimento di fondazioni di origine bancaria ovvero altri enti pubblici o con fini non lucrativi;

- in relazione al contratto di disponibilità, introdotto dall'articolo 44, il comma 6 del nuovo articolo 160-*ter* del Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006 deve essere modificato, al fine di fornire maggiori garanzie all'affidatario, in quanto l'attuale formulazione rende l'investimento di quest'ultimo eccessivamente aleatorio;

- l'articolo 46 si limita ad introdurre nell'articolo 58 del Codice dei contratti pubblici un rinvio al regolamento di attuazione dello stesso e non pare dunque sufficiente a perseguire la finalità indicata nella relazione illustrativa di agevolare l'utilizzo del dialogo competitivo;

- la formulazione dell'articolo 48, in materia di dragaggi, presenta ampi margini di miglioramento, soprattutto con riferimento ai troppi vincoli che, in base ad essa, il Ministero dell'ambiente potrebbe imporre e al fatto che l'attuazione della normativa sia rimessa ad un decreto, laddove sarebbe opportuno che la materia venisse compiutamente disciplinata all'interno del decreto-legge in esame;

- l'articolo 49, che si limita a demandare ad un successivo decreto ministeriale la regolamentazione dell'utilizzo delle terre e rocce da scavo, dovrebbe essere riformulato, formalizzando possibilmente da subito tale regolamentazione, oppure, esplicitando chiaramente già nel testo che nel successivo decreto tali terre e rocce non costituiranno rifiuti;

- l'articolo 53, sull'allineamento alle norme europee della regolazione progettuale delle infrastrutture ferroviarie e stradali, deve essere riconsiderato, per evitare l'eventuale abbassamento degli *standard* delle infrastrutture, se ne propone l'abrogazione;

- l'articolo 59 non risolve il problema dell'autonomia finanziaria dei porti e del reperimento delle risorse necessarie per lo sviluppo degli stessi, soprattutto dal punto di vista infrastrutturale, in quanto il meccanismo dell'extrageffetto ivi previsto opera successivamente alla realizzazione dell'infrastruttura. Come riconosciuto dallo stesso Governo, a pagina 37 della relazione illustrativa, è dunque fondamentale introdurre l'autonomia finanziaria dei porti, mediante destinazione agli stessi almeno dell'1 per cento dell'IVA e delle accise in essi prodotte: *"in tal modo, sulla base degli esempi positivi di altri Stati Europei (es. Spagna), verrebbero destinati ad investimenti infrastrutturali nei porti almeno 80/90 milioni di € ogni anno, con notevoli benefici indotti in termini di PIL di circa 6,8 miliardi euro pari al 2,7 del PIL nazionale. Con la proposta, si determina una prospettiva di crescita di contributo al PIL ammontante a circa 247,5 milioni di euro"*;

- in relazione all'articolo 71, che delimita l'oggetto del Capo che attua la direttiva 2009/12/CE sui diritti aeroportuali, al comma 3 deve essere chiarito che l'entità delle tariffe deve essere correlata a quella degli investimenti realizzati;

- al fine di promuovere lo sviluppo della portualità turistica, fondamentale volano per l'economia delle regioni costiere, garantendo, al contempo, la razionale programmazione degli interventi sul territorio e il necessario controllo degli stessi da parte delle pubbliche amministrazioni competenti, sarebbe opportuno estendere lo strumento della finanza di progetto anche alle opere da realizzarsi per finalità diportistiche, integrando la normativa relativa al cosiddetto *project financing* (articolo 153 e seguenti decreto legislativo n. 163 del 2006) con quella speciale in materia di realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto (Decreto del Presidente della Repubblica n. 509 del 1997);

- al fine di estendere l'applicazione dei principi ispiratori del decreto-legge in esame al settore delle telecomunicazioni, si valuti l'opportunità di introdurre misure quali: la separazione societaria della rete di accesso fissa; la realizzazione di una società veicolo per la realizzazione delle infrastrutture passive (opere civili di posa, cavi in fibra spenta, cablaggi verticali negli edifici e locali per la terminazione delle fibre ottiche), necessarie allo sviluppo di una rete in fibra ottica sul territorio nazionale con caratteristiche di efficienza e modernità; il riequilibrio regolatorio tra gli operatori di telecomunicazioni e gli operatori *Over the Top* che forniscono ai loro utenti servizi VoIp o di *Instant messaging*; la semplificazione del rilascio delle S.I.M. dati, in modo tale che per gli utenti che attivino schede elettroniche abilitate al solo traffico telematico siano previsti gli stessi oneri rispetto a coloro che utilizzano postazioni pubbliche non vigilate per comunicazioni telematiche o punti di accesso ad Internet utilizzando tecnologia senza fili.