



Presidenza del Consiglio dei ministri
CONFERENZA UNIFICATA

Parere, ai sensi dell'articolo 47, comma 2, della legge 23 luglio 2009, n. 99, sul disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023.

Rep. atti n. 109/CU del 12 settembre 2024.

LA CONFERENZA UNIFICATA

Nella seduta del 12 settembre 2024:

VISTO l'articolo 47, comma 2, della legge 23 luglio 2009, n. 99;

VISTA la nota prot. DAGL n. 7434 dell'8 agosto 2024, acquisita al prot. DAR n. 13440, con la quale il Dipartimento per gli affari giuridici e legislativi della Presidenza del Consiglio dei ministri ha trasmesso il disegno di legge di cui trattasi, approvato dal Consiglio dei ministri nella seduta del 26 luglio 2024, corredato della deliberazione in via d'urgenza e dei relativi allegati, al fine dell'espressione del parere della Conferenza Unificata;

VISTA la nota dell'Ufficio per il coordinamento delle attività della segreteria della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, prot. DAR n. 13464 del 9 agosto 2024, di diramazione della citata nota prot. DAGL n. 7434 dell'8 agosto 2024 ai soggetti interessati e di contestuale convocazione di una riunione tecnica per il 4 settembre 2024;

VISTA la nota acquisita al prot. DAR n. 14118 del 4 settembre 2024, diramata in pari data con nota prot. DAR n. 14119, con la quale il Coordinamento tecnico infrastrutture, mobilità e governo del territorio della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano ha trasmesso un documento contenente osservazioni e proposte emendative al disegno di legge in oggetto;

CONSIDERATI gli esiti della riunione tecnica del 4 settembre 2024, nel corso della quale, dopo aver esaminato il documento presentato dalle Regioni e dalle Province autonome di Trento e di Bolzano, l'ANCI si è riservata di inoltrare un documento di osservazioni e proposte emendative all'atto in argomento;

VISTA la nota acquisita al prot. DAR n. 14256 del 6 settembre 2024, diramata in pari data con nota prot. DAR n. 14259, con la quale l'ANCI ha inviato un documento contenente osservazioni e proposte emendative;

VISTA la nota acquisita al prot. DAR n. 14279 del 9 settembre 2024, diramata in pari data con nota prot. DAR n. 14280, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso le proprie valutazioni sulle proposte emendative e sulle osservazioni formulate dalle Regioni, dalle Province autonome di Trento e di Bolzano e dall'ANCI;

VISTA la nota acquisita al prot. DAR n. 14394 del 10 settembre 2024, diramata in pari data con nota prot. DAR n. 14399, con la quale il Ministero delle imprese e del made in Italy ha trasmesso le proprie valutazioni circa l'accogliibilità delle osservazioni e delle proposte emendative formulate dall'ANCI;

VISTA la nota acquisita al prot. DAR n. 14467 dell'11 settembre 2024, diramata in pari data con nota prot. DAR n. 14469, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso un documento che integra il precedente diramato con nota prot. DAR n. 14280 del 9 settembre 2024, contenente ulteriori valutazioni in merito alle suddette osservazioni e proposte emendative formulate dalle Regioni e dalle Province autonome di Trento e di Bolzano;



Presidenza del Consiglio dei ministri
CONFERENZA UNIFICATA

CONSIDERATI gli esiti della seduta del 12 settembre di questa Conferenza nel corso della quale:

- la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano ha espresso parere favorevole a maggioranza sulle riformulazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con le citate note acquisite il 9 e l'11 settembre 2024, mentre la Regione Lombardia ha espresso parere favorevole condizionato all'accoglimento delle proposte emendative contenute nel documento che, allegato al presente atto (allegato 1), ne costituisce parte integrante; le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano hanno formulato, inoltre, ulteriori proposte emendative contenute nel sopra citato documento;
- l'ANCI, la quale ha trasmesso un documento ricognitivo delle osservazioni e proposte emendative presentate nel corso dell'istruttoria, che, allegato al presente atto (allegato 2), ne costituisce parte integrante, ha espresso parere favorevole;
- l'UPI ha espresso parere favorevole;

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

nei termini di cui in premessa, ai sensi dell'articolo 47, comma 2, della legge 23 luglio 2009, n. 99, sul disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023.

Il Segretario
Cons. Paola D'Avena



Firmato digitalmente da
D'AVENA PAOLA
C=IT
O=PRESIDENZA CONSIGLIO DEI
MINISTRI

Il Presidente
Ministro Roberto Calderoli



Firmato digitalmente da
CALDEROLI ROBERTO
C=IT
O=PRESIDENZA CONSIGLIO DEI
MINISTRI

12/9/2024



CONFERENZA DELLE REGIONI
E DELLE PROVINCE AUTONOME



24/109/CU05/C4-C11

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, parametrare 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 “CIPESS” 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

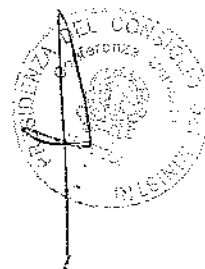
L'emendamento viene proposto al fine di permettere, nelle aree a domanda debole di cui al comma 4 del medesimo articolo 14 del D. Lgs 422/97, di individuare modalità particolari di espletamento del servizio di linea attraverso l'utilizzo dei veicoli della categoria M1, di cui all'art. 47 del D. Lgs 30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



12/9/2024



CONFERENZA UNIFICATA

12 settembre 2024

Punto 5) all'o.d.g.:

Disegno di Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023

Osservazioni e Proposte

Il DDL annuale per il mercato e la concorrenza 2023, di attuazione del PNRR, si compone di tre parti: misure in materia di concessioni autostradali; misure in materia di rilevazione dei prezzi e usi commerciali, settore assicurativo, trasporto e commercio e misure in materia di start up.

Per quanto di stretto interesse dei Comuni, vengono introdotte disposizioni sul trasporto pubblico non di linea e in materia di de hors.

Per il tpl non di linea, l'art. 22 del DDL interviene sull'apparato sanzionatorio connesso alle violazioni degli obblighi ricadenti in capo ai titolari di licenze taxi e autorizzazioni NCC, per contrastare fenomeni di abusivismo e sanzionare l'esercizio in violazione delle previsioni di legge. Si interviene altresì sul RENT - Registro delle imprese TAXI ed NCC, stabilendo gli oneri di ricognizione dei titoli rilasciati, di alimentazione e verifica da parte dei Comuni delle informazioni ivi contenute.

Sul punto, nel corso dell'istruttoria tecnica sono stati accolti alcuni emendamenti finalizzati a chiarire l'ambito di applicazione delle sanzioni e ridurre gli oneri di alimentazione del RENT da parte dei Comuni. Non è stato accolto l'emendamento finalizzato a garantire la piena integrazione del servizio nei sistemi locali di aggregazione dell'offerta di trasporto pubblico e collettivo e nella piattaforma MaaS.

In materia di de hors, l'art. 23 prevede una delega finalizzata al riordino delle disposizioni in materia di concessione di spazi e aree pubbliche di interesse culturale o paesaggistico a favore delle imprese di pubblico esercizio per l'installazione di strutture amovibili funzionali all'esercizio dell'attività. Nel corso dell'istruttoria tecnica sono stati accolti gli emendamenti finalizzati a fare salva, in quanto non interessata dal riordino legislativo, la disciplina in materia di occupazione di suolo pubblico e l'acquisizione del relativo titolo autorizzatorio e a rafforzare il criterio di semplificazione dei procedimenti edilizi, finalizzandolo alla riduzione degli adempimenti da parte dell'operatore. Non è stato accolto l'emendamento finalizzato a chiarire l'ambito di applicazione delle disposizioni di riordino.

Emendamenti presentati, con segnalazione di quelli non accolti:

ART. 22

(Disposizioni in materia di trasporto pubblico non di linea)

All'articolo 22, comma 1, sono apportate le seguenti modifiche:

ACCOLTO a) Al primo periodo, le parole “*le disposizioni*” sono sostituite dalle seguenti: “*le sanzioni*”;

ACCOLTO b) Al secondo periodo sono apportate le seguenti modifiche:

1) La parola “*la veridicità*” è sostituita dalla seguente: “*eventuali incongruenze*”;

2) Dopo la parola “*procedono*” è aggiunta la seguente “*in fase di prima applicazione del registro*”;

NON ACCOLTO (in valutazione)

c) Alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, all'articolo 10, dopo il comma 5-quater, è aggiunto il seguente comma 5-quinquies:

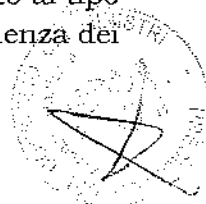
“Al fine di garantire la piena integrazione del servizio nei sistemi locali di aggregazione dell’offerta di trasporto pubblico e collettivo e nella piattaforma MaaS, nonché garantire ai cittadini servizi multimodali efficienti di mobilità, entro sessanta giorni dalla pubblicazione del presente provvedimento, con Decreto interministeriale del Ministero delle Imprese e del Made in Italy e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono definite le modalità e i tempi con cui i dati e le informazioni relativi alle corse esercite dai titolari di licenze, anche tramite le piattaforme di aggregazione, vengono trasferite ai Comuni e/o agli enti delegati alla pianificazione della mobilità. I dati e le informazioni riguardanti i servizi svolti devono essere trasferiti in tempo reale al fine di consentire alle amministrazioni locali e ai soggetti delegati il monitoraggio della domanda e dei fabbisogni di mobilità, delle attività offerte e il rispetto delle turnazioni di servizio stabilite dalle medesime amministrazioni.”

Motivazione

Gli emendamenti proposti hanno le seguenti finalità:

a) L'emendamento di cui alla lett. a) è finalizzato a meglio specificare il rimando alle previsioni di cui l 1-bis, comma 1, lettera b) della legge 15 gennaio 1992, n. 21, chiarendo che in caso di mancata iscrizione al RENT si applica la misura della sanzione ivi prevista e non i presupposti per l'applicazione della stessa;

b) Punto 1) si ritiene che il concetto di veridicità sia fuorviante ed eccessivo rispetto al tipo di verifica effettuata dai Comuni e si propone il riferimento al concetto di incongruenza dei dati;



Punto 2) si ritiene necessario chiarire che gli obblighi di ricognizione dei dati in capo ai Comuni relativi al numero di licenze ed autorizzazioni rilasciate operano in fase di prima applicazione del registro.

c) Al fine di rendere piena l'integrazione tra l'offerta di trasporto pubblico non di linea con le altre modalità di trasporto pubblico e collettivo a livello urbano, si rende necessaria l'attuazione dell'integrazione tra i dati delle singole modalità offerte e delle piattaforme di aggregazione con i sistemi locali comunali o sovra comunali – anche delle agenzie di mobilità - di aggregazione di domanda e offerta di mobilità, e con la piattaforma MAAS, tali da rendere efficiente, moderna e appetibile la fruizione da parte del cittadino dei servizi multimodali, al pari del resto dei Paesi Europei.

ART. 23

(Delega al Governo in materia di de hors)

All'articolo 23 sono apportate le seguenti modifiche:

NON ACCOLTO

a) Al comma 1 dopo le parole *“alle imprese di pubblico esercizio”* sono aggiunte le seguenti: *“e alle attività commerciali”*;

ACCOLTI

b) Al comma 2:

1) Alla lettera a) anteporre le seguenti parole: *“ferma restando la disciplina in materia di occupazione di suolo pubblico e l'acquisizione del relativo titolo autorizzatorio,”*;

2) Alla lettera g) sono aggiunte infine le seguenti: *“e riduzione degli adempimenti”*;

Motivazione

L'emendamento di cui alla lett. a) ha l'obiettivo di fare chiarezza rispetto all'ambito di applicazione della delega. Al fine di evitare sperequazioni e successive difficoltà applicative, si ritiene che il riordino delle disposizioni in materia di concessione di spazi e aree pubbliche di interesse culturale o paesaggistico debba riguardare tutti i casi di occupazione di suolo pubblico mediante strutture amovibili da parte dei pubblici esercizi e delle attività commerciali genericamente intese. Appare infatti del tutto irragionevole l'applicazione, ai fini dell'installazione di strutture amovibili negli spazi e aree pubbliche di interesse culturale o paesaggistico, di regimi amministrativi diversi in relazione al tipo di attività che procede all'installazione.

L'emendamento di cui alla lettera b), punto 1) ha l'obiettivo di fare salva, in quanto non interessata dal riordino legislativo, la disciplina in materia di occupazione di suolo pubblico e l'acquisizione del relativo titolo autorizzatorio.

L'emendamento di cui alla lettera b), punto 2) rafforza il criterio di semplificazione dei procedimenti edilizi, finalizzandolo alla riduzione degli adempimenti da parte dell'operatore.



