



*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*
CONFERENZA UNIFICATA

Parere, ai sensi dell'art.9, comma 3, sul disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 24 gennaio 2012, n.1, recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività".

Rep. Atti n. 21/CU del 2 febbraio 2012

LA CONFERENZA UNIFICATA

Nell'odierna Seduta del 2 febbraio 2012

VISTO il Decreto legislativo 28 agosto 1997 n.281 e, in particolare, l'art. 9 comma 3;

VISTO il decreto-legge 24 gennaio 2012, n.1,, recante " Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività", approvato dal Consiglio dei Ministri nella Seduta del 20 gennaio 2012;

VISTO il disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge sopra indicato, trasmesso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri- Dipartimento Affari Giuridici e Legislativi per l'acquisizione del parere della Conferenza Unificata e diramato con nota prot. CSR 466 P-4.23.2.12 del 27 gennaio 2012;

VISTI gli esiti dell'odierna Seduta, nel corso della quale le Regioni hanno espresso parere favorevole al provvedimento in esame, condizionato all'accoglimento della richiesta di attivazione immediata di un confronto politico con il Governo, volto a consentire la definizione di un percorso condiviso di attuazione delle riforme proposte, al fine di rendere le stesse, soprattutto rispetto a quanto disposto negli articoli 1, 4, 25 e 35 del disegno di legge, coerenti con il sistema di prerogative regionali, costituzionalmente garantite, e hanno consegnato un documento di osservazioni generali, corredato da una Appendice contenente le richieste di emendamenti ad alcuni articoli che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All.1);

CONSIDERATO che l'ANCI ha condiviso la richiesta avanzata dalle Regioni di poter avviare una discussione politica con il Governo sulle questioni affrontate nel provvedimento, in particolare su quelle relative alle disposizioni che attengono ai servizi pubblici locali e alla Tesoreria unica, condizionando il parere favorevole all'accoglimento degli emendamenti contenuti in un documento consegnato in Seduta che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All.2);

CONSIDERATO che l'UPI ha evidenziato alcuni profili problematici del provvedimento, relativi soprattutto al Patto di stabilità interno, ai pagamenti presso la pubblica amministrazione, alla Tesoreria unica e all'imposta provinciale di trascrizione, condizionando l'espressione del parere favorevole all'accoglimento degli emendamenti contenuti in un documento consegnato in Seduta che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All.3);

CONSIDERATO che le Regioni a Statuto speciale hanno consegnato un documento contenente due emendamenti al disegno di legge in esame che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All.4);



42



*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*
CONFERENZA UNIFICATA

CONSIDERATO che il Presidente della Conferenza Unificata, nel prendere atto delle osservazioni e delle richieste formulate dalle Regioni e dagli Enti locali, ha assicurato che procederà a valutarli e a discuterne collegialmente con gli altri Ministri competenti, al fine di accogliere le proposte coerenti con gli orientamenti espressi dal Governo

ESPRIME PARERE

nei termini di cui in Premessa, sul disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 24 gennaio 2012, n.1, recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività".

Il Segretario
Cons. Ermenegilda Siniscalchi

E Siniscalchi



Il Presidente
Dott. Piero Gnudi

P. Gnudi

CONSEGNATO NELLA SEDUTA
DEL ...0.2.FEB.2012.....



CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME
12/12/CU7/C11/C4

**PARERE SUL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE IN LEGGE DEL
DECRETO-LEGGE 24 GENNAIO 2012, N. 1 RECANTE: “DISPOSIZIONI
URGENTI PER LA CONCORRENZA, LO SVILUPPO DELLE
INFRASTRUTTURE E LA COMPETITIVITÀ” (A.S. 3110).**

Punto 7) O.d.g. Conferenza Unificata

Il decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1 recante “Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività”, è stato adottato dal Governo in un contesto internazionale che vincola oltremodo le politiche economiche degli Stati sul versante della crescita. Pertanto la scelta è stata quella di agire rimuovendo gli ostacoli che impediscono al sistema produttivo di essere competitivo.

Le misure in esame incidono così soprattutto nell’area dei servizi e delle infrastrutture che condizionano fortemente le potenzialità di crescita delle imprese.

Si condivide l’ampia portata del provvedimento anche se esso appare, per certi versi, non sufficientemente incisivo in altri settori chiave, quali ad esempio quelli del sistema bancario e delle assicurazioni, dove sono stati introdotti meri meccanismi di tutela del consumatore e non pregnanti riforme a favore della concorrenza.

Il provvedimento alterna norme di carattere generale, che necessitano di disposizioni attuative, con interventi puntuali su singoli settori di attività economiche che, al contrario, risultano immediatamente applicabili. La seconda modalità appare più coerente con lo strumento del decreto legge, nonché più idonea a produrre effetti nell’immediato.

Per quanto riguarda le norme di carattere generale le Regioni intendono segnalare preliminarmente alcune evidenti criticità derivanti, in particolare, dall’introduzione degli articoli 1 (in materia di liberalizzazione delle attività economiche) e 4 (in materia di tutela della concorrenza nelle Regioni e negli enti locali). Per le osservazioni puntuali sui restanti articoli e gli eventuali emendamenti proposti, si rinvia ai singoli documenti riportati in allegato.

In merito all’articolo 1, si sottolinea che esso si pone in linea di continuità con analoghe norme introdotte da precedenti provvedimenti legislativi (articolo 3 del DL 138/2011 e articoli 31 comma 2 e 34 del DL 201/2011) e, pur condividendone le finalità, si esprimono le perplessità di seguito riportate.

Da un esame approfondito della norma appare evidente che sussistono problemi di raccordo con tali precedenti disposizioni, in particolare con l’articolo 3 del DL 138/2011 che viene salvaguardato espressamente dalla disposizione in oggetto generando problemi interpretativi che non possono essere superati neppure con il criterio della successione delle leggi nel tempo.

Inoltre la norma non prevede meccanismi di coinvolgimento delle Regioni nella fase attuativa della stessa, soprattutto relativamente all'individuazione delle restrizioni vietate o consentite, in quelle materie che intersecano competenze regionali.

L'esercizio della competenza esclusiva in materia di tutela della concorrenza da parte dello Stato deve sempre essere esercitata mediante norme puntuali di settore per evitare di andare a collidere con disposizioni regionali preesistenti che potrebbero ritenersi ancora vigenti in quanto riconducibili ad altre materie di competenza esclusiva regionale. E' pertanto necessario un confronto fra il Governo e le Regioni per gestire al meglio la fase attuativa del processo di liberalizzazione.

Si coglie l'occasione per sottolineare come l'esercizio della funzione legislativa in materia di tutela della concorrenza deve necessariamente essere preceduto da un approfondimento comune tra lo Stato e le Regioni per una precisa definizione del confine tra le rispettive competenze costituzionalmente garantite, pena ingenerare conflitti istituzionali, confusione ed incertezza per gli operatori economici e i cittadini.

Al riguardo andrebbe mutuata la positiva esperienza di collaborazione istituzionale, portata avanti nella fase di recepimento della direttiva servizi, che ha determinato l'introduzione di norme nazionali e regionali coerenti tra loro e immediatamente applicabili anche in assenza della normativa regionale di recepimento.

Il processo di liberalizzazione del mercato dei servizi è avvenuto così in modo partecipato da tutti i soggetti istituzionali senza bisogno di introdurre meccanismi sanzionatori in caso di eventuali inadempienze.

A questo riguardo andrebbe censurata la disposizione introdotta al comma 4 del suddetto articolo 1 che, al contrario, prevede l'esercizio di poteri sostitutivi ai sensi dell'articolo 120 della Costituzione, nei confronti di Regioni, Province e Comuni che non adeguano i propri ordinamenti ai principi e alle regole di cui ai commi 1, 2 e 3 entro il 31 dicembre 2012. Inoltre viene previsto che il predetto adeguamento costituisce elemento di valutazione della virtuosità degli stessi enti, ai sensi dell'articolo 20, comma 3, del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito dalla legge 15 luglio 2011, n. 111. Tale disposizione esenta gli enti che risultano collocati nella classe più virtuosa dal concorso alla realizzazione degli obiettivi di finanza pubblica fissati, a decorrere dall'anno 2012, in termini di indebitamento netto, nella misura stabilita dal comma 5 del medesimo articolo 20, nonché dall'articolo 14 del decreto-legge n. 78 del 2010.

Quest'ultima previsione, che peraltro si riscontra in altri articoli del testo di legge, **va rimossa** sia perché non trova una giustificazione razionale sul piano del collegamento tra le discipline regionali in questione e lo stato della finanza regionale, sia perché del tutto carente sul piano della individuazione puntuale dei criteri ai quali le Regioni dovrebbero attenersi.

Altrettanta perplessità desta l'**articolo 4** che assegna alla Presidenza del Consiglio una funzione di monitoraggio della normativa regionale e locale, per verificarne le eventuali disposizioni contrastanti con la tutela o la promozione della concorrenza. In presenza di tali disposizioni la Presidenza del Consiglio assegna un termine agli Enti per rimuovere i limiti alla concorrenza, decorso inutilmente il quale, propone al Consiglio dei Ministri l'esercizio di poteri sostitutivi ai sensi dell'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131.

Il Governo interviene su atti delle Regioni e degli Enti locali già adottati, non per omesso o cattivo esercizio di poteri legislativi/amministrativi ad essi affidati, ma per il solo fatto che ritenga tali atti in contrasto con una generica, indefinita ed indefinibile finalità di tutela dell'unità economica o di tutela della concorrenza. Non si tratta perciò di sostituzione in senso tecnico, che presuppone un'inerzia o un inadempimento, ma di un meccanismo che consente al Governo di svolgere un ampio giudizio di merito sugli atti delle regioni e degli enti locali che si basa su parametri quanto mai inafferrabili e mutevoli nel tempo.



Il Governo in tal modo ha la possibilità di imporre interventi per modificare atti legislativi - in palese difformità rispetto al sistema costituzionale basato sull'esercizio dei differenziati poteri legislativi e sul meccanismo dell'impugnazione avanti alla Corte Costituzionale – e amministrativi validi ed efficaci, o potrebbe intervenire esso stesso per modificarli direttamente, ove tali modifiche non vengano condivise dai loro destinatari.

La norma presenta dunque, rispetto al potere legislativo regionale, il rischio di un contrasto con il sistema costituzionale, il quale prevede che l'esercizio dei differenti poteri legislativi spettanti allo Stato e alle Regioni trovi il proprio sistema di garanzie nell'ordinario meccanismo di impugnazione in via diretta avanti alla Corte costituzionale.

Tra gli articoli che introducono norme di immediato impatto sull'assetto delle competenze regionali, certamente sono da segnalare gli articoli 25, sui servizi pubblici locali, e 35, sulla sospensione del funzionamento della cassa delle Regioni, per i quali, rinviando alle osservazioni puntuali in allegato, si evidenzia sin d'ora l'assoluta necessità di una verifica congiunta.

Per quanto premesso le Regioni ritengono indispensabile l'attivazione immediata di un tavolo di confronto permanente che consenta la definizione di un percorso condiviso di attuazione delle riforme proposte volto a rendere le stesse coerenti con il sistema di prerogative regionali, costituzionalmente garantite.

Roma, 2 febbraio 2012



**APPENDICE AL PARERE SU DDL DI CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-
LEGGE 24 GENNAIO 2012 N. 1 “DISPOSIZIONI URGENTI PER LA CONCORRENZA,
LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E LA COMPETITIVITÀ” ED I RIFLESSI
PIÙ RILEVANTI SULLE COMPETENZE REGIONALI**

OSSERVAZIONI ED EMENDAMENTI AGLI ARTICOLI 11, 17, 25, 35, 36, 37, 41, 56, 57, 61
bis (aggiuntivo), 74



ARTICOLO 11

Potenziamento del servizio di distribuzione farmaceutica, accesso alla titolarità delle farmacie e modifica alla disciplina della somministrazione dei farmaci

La disposizione in esame ridefinisce i parametri per l'autorizzazione all'apertura di nuove farmacie, affidando alle Regioni il compito di approvare il provvedimento recante la ridefinizione delle piante organiche entro 120 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione, nonché, entro i successivi 30 giorni, bandire un concorso straordinario per la copertura delle sedi farmaceutiche di nuova istituzione o vacanti. Al di là della necessità di coniugare le esigenze di potenziamento del servizio di distribuzione farmaceutico e di intervenire sull'accesso alla titolarità delle farmacie con i tempi previsti dalle procedure e da una programmazione adeguata, si segnala che l'adozione di tale provvedimenti costituisce un **ulteriore adempimento** soggetto a verifica annuale da parte del comitato e del **tavolo tecnico di monitoraggio** degli adempimenti sanitari, ai fini dell'accesso al finanziamento integrativo del Servizio Sanitario Nazionale (da eliminare).

In via pregiudiziale si evidenzia che le disposizioni riguardano l'organizzazione dei servizi sanitari regionali e dovrebbero essere oggetto di INTESA tra Governo e Regioni.

Comunque ed in via subordinata si propongono i **seguenti emendamenti**:

Emendamenti

- Al punto 2 primo capoverso, sostituire le parole "120 giorni" con "360 giorni"
- Al punto 2 primo capoverso, dopo le parole "provvedono ad assicurare" aggiungere "secondo la normativa regionale "
- Al punto 2 al terzo capoverso, sopprimere le parole "ed esami"
- Al punto 2 terzo capoverso sostituire le parole "30 giorni" con "120 giorni"
- Al punto 2, al terzo capoverso, dopo le parole "farmacia rurale sussidiata" aggiungere "entro 60 dovrà essere aggiornato il DPCM 398/94" .
- Al punto 2, quarto capoverso sopprimere il seguente periodo: "L'adozione dei provvedimenti previsti dai precedenti periodi del presente comma costituisce adempimento soggetto alla verifica annuale da parte del comitato e del tavolo di cui agli articoli 9 e 12 dell'intesa sancita in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano del 23 marzo 2005, ai fini dell'accesso al finanziamento integrativo del Servizio sanitario nazionale".
- Il punto 7 è soppresso

Al punto 8 sostituire le parole "6 mesi" con "12 mesi



ARTICOLO 17

Liberalizzazione della distribuzione dei carburanti

A seguito della Procedura di infrazione dell'Unione europea nei confronti dell'Italia (n. 2004/4365) sono stati adottati, in materia di distribuzione carburanti una serie di disposizioni a livello nazionale volte a rimuovere le disposizioni censurate a livello comunitario.

L'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008 n. 112 ha previsto la soppressione dei "vincoli con finalità commerciali" sancendo che "... l'installazione e l'esercizio di un impianto di distribuzione di carburanti non possono essere subordinati alla chiusura di impianti esistenti né al rispetto di vincoli, con finalità commerciali, relativi a contingentamenti numerici, distanze minime tra impianti e tra impianti ed esercizi o superfici minime commerciali o che pongono restrizioni o obblighi circa la possibilità di offrire, nel medesimo impianto o nella stessa area, attività e servizi integrativi."

Come precisato al comma 18 del suddetto articolo 83-bis, tale potere viene esercitato dallo Stato in ambito di propria competenza esclusiva in materia di "tutela della concorrenza" nonché nella "determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali", ai sensi di quanto stabilito dal novellato articolo 117 della Costituzione, comma 2, lettere e) e m).

Conseguentemente, al fine di rimuovere gli ostacoli censurati a livello comunitario, tutte le Regioni, pertanto, hanno ritenuto necessario procedere alla predisposizione di una nuova programmazione commerciale ed urbanistica in materia di distribuzione carburanti stradale e autostradale. Si è intervenuti da un lato attraverso la predisposizione di indirizzi e criteri atti a regolare gli interventi di adeguamento e sviluppo della rete distributiva, dall'altro mediante la modifica di quelle disposizioni relative alla distribuzione carburanti stradale e autostradale necessarie per l'adeguamento ai principi comunitari soprarichiamati nonché alla novellata normativa statale. Fra gli interventi normativi adottati rientrano anche quelli relativi all'eliminazione dei limiti di superficie per i punti vendita non esclusivi di stampa quotidiana e periodica installati negli impianti di carburante.

E' intervenuto, successivamente, anche **l'art. 28 decreto legge 6 luglio 2011, n. 98** (Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria).

Ora con l'art. 17 DL. N.1/2012 si introducono modifiche al suddetto articolo 28 e, in particolare:

1) al comma 4:

- si dispone una modifica al comma 6 dell'art. 28 del decreto legge 98/2011 che obbligava gli impianti già esistenti a dotarsi di dispositivi self-service pre-pagamento entro un anno dall'entrata in vigore del decreto legge medesimo (5 luglio 2012). L'articolo 17 del decreto legge 1/2012 ha prolungato il termine di adeguamento al 31 dicembre 2012.



Successivamente all'entrata in vigore del d.l. 98/2011, il decreto legge 138/2011, all'articolo 3, comma 9, lettera i), e il decreto legge 201/2011, all'articolo 34, comma 3, lettera g), hanno abrogato le restrizioni disposte dalle norme vigenti, concernenti "l'obbligo di fornitura di specifici servizi complementari all'attività svolta".

Inoltre anche l'articolo 1, comma 1, lett. b), del decreto legge 1/2012 prevede l'abrogazione delle norme che pongono "divieti e restrizioni" alle attività economiche "non adeguati o non proporzionati alle finalità pubbliche perseguite".

In conseguenza degli aspetti sopra rilevati si ritiene opportuno valutare se:

- **l'obbligo di dotare di self-service pre-pagamento tutti gli impianti già esistenti si configuri come una restrizione all'esercizio di una attività economica;**
 - **se tale restrizione sia proporzionata alle finalità pubbliche perseguite, tenuto in considerazione che la percentuale di impianti selfizzati attualmente in attività consente già ai consumatori la scelta tra le tipologie di servizi "servito" e "self-service pre-pay".**
-
- **si sostituisce il comma 8 dell'art. 28 del DL 98/11 ed in particolare alla lettera b) si afferma che:**

"b) l'esercizio dell'attività di un punto di vendita non esclusivo di quotidiani e periodici senza limiti di ampiezza della superficie dell'impianto e l'esercizio della rivendita di tabacchi presso gli impianti di distribuzione carburanti con una superficie minima di 1.500 mq";

E' evidente che si reinsertisce inopinatamente un limite di superficie per l'esercizio della rivendita di tabacchi presso gli impianti di distribuzione carburanti con una superficie minima di 1.500 mq in evidente contrasto con quanto previsto al comma 17 dell'art. 83-bis della L. n.133/2008 ma soprattutto non si comprende perché un limite di superficie per i tabacchi e non per le altre attività accessorie posto che nella stessa lettera b) si fa riferimento all'esercizio dell'attività di un punto di vendita non esclusivo di quotidiani e periodici senza limiti di ampiezza della superficie dell'impianto.

2) al comma 5 si stabilisce che l'obbligo di prevedere più tipologie di carburanti, ivi incluso il metano per autotrazione, non può essere previsto se comporta ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi e non proporzionali alle finalità dell'obbligo.

Su tale punto è opportuno ricordare che sia lo Stato che tutte le Regioni avevano adottato diverse misure per incentivare l'utilizzo di autovetture a metano e gpl.

E' risaputo che la scarsa diffusione di veicoli pubblici e privati alimentati da carburanti ecocompatibili trova storicamente causa nella lacunosa rete distributiva di metano e GPL: anche nelle Regioni maggiormente servite da questi carburanti, gli impianti con GPL raggiungono circa il dieci per cento del totale e quelli con metano il cinque per cento. La campagna di diffusione degli autoveicoli pubblici e privati a metano e GPL operata dal Governo e da alcune Regioni, per trovare continuità anche concluse le politiche pubbliche di incentivazione economica, deve pertanto essere supportata da una rete distributiva la più completa ed efficiente nel minor tempo possibile.

Di talché ne deriva che la previsione dell'obbligo dell'utilizzo dei carburanti eco-compatibili deve essere letta esclusivamente nell'ottica di cui sopra e cioè ai fini della tutela ambientale e della tutela della salute pubblica.



Quindi al fine di incentivare la diffusione di carburanti ecocompatibili quali metano e gpl, e in linea con le politiche di tutela ambientale seguite da tutte le Regioni italiane ma anche a livello europeo, in molte leggi regionali si era stabilito che tutti i nuovi impianti devono essere dotati, oltre che di prodotti di benzine e gasoli anche di un prodotto a scelta tra metano e gpl, in considerazione del fatto che negli ultimi 5 anni soprattutto il metano ha avuto un particolare sviluppo con una sempre maggiore diffusione di auto alimentate con tale prodotto; i dati di fonte Ministero dei Trasporti segnalano un deciso incremento di tale prodotto di alimentazione per auto.

Ora si afferma che tale obbligo può essere evitato qualora comporta ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi e non proporzionali alle finalità dell'obbligo.

Ne deriva, come appare del tutto evidente, che chiunque potrà addurre o ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi e non proporzionali alle finalità dell'obbligo, al fine di evitare l'adempimento di tale obbligo.

Ciò comporterà la completa vanificazione di tale disposizione.

Inoltre, il processo di liberalizzazione del settore dei carburanti deve accompagnare da un percorso di semplificazione degli adempimenti fiscali connessi alla gestione dell'imposta regionale sulla benzina per autotrazione (IRBA)

Emendamento

MODIFICHE AI CRITERI DI DETERMINAZIONE DELLA BASE IMPONIBILE DELL'IMPOSTA REGIONALE SULLA BENZINA PER AUTOTRAZIONE (IRBA)

Il comma 13 dell'articolo 3 della legge 28 dicembre 1995, n. 549 è così riformulato:

“L'imposta regionale sulla benzina per autotrazione, di cui all'articolo 17 del decreto legislativo 21 dicembre 1990, n. 398, è dovuta e versata direttamente alla Regione dai soggetti titolari dei depositi commerciali ad accisa assoluta o dei depositi fiscali che trasferiscono la benzina per autotrazione agli impianti di distribuzione, ivi compresi quelli ad uso privato, ubicati nel territorio regionale anche per volumi di prodotto inferiori ai 10.000 metri cubi, sulla base dei quantitativi risultanti dai documenti emessi al momento dell'immissione in uso.

Le modalità ed i termini di versamento, anche di eventuali rate di acconto, le sanzioni, da stabilire in misura compresa tra il 50 e il 100 per cento dell'imposta evasa, sono stabiliti da ciascuna Regione con propria legge.

L'imposta regionale può essere differenziata in relazione al luogo di ubicazione dell'impianto di distribuzione, tenendo conto di condizioni particolari di mercato.

Gli uffici delle Dogane effettuano l'accertamento e la liquidazione dell'imposta regionale sulla base di dichiarazioni annuali presentate dai soggetti obbligati al versamento dell'imposta, sulla base delle modalità e termini stabiliti dall'articolo 1 del decreto ministeriale 30 luglio 1996 del Ministero delle Finanze, e trasmettono alle Regioni i dati relativi alla quantità di benzina fatturata nei rispettivi territori.

Per la riscossione coattiva, gli interessi di mora, il contenzioso e per quanto non disciplinato dai commi da 12 a 14 del presente articolo, si applicano le disposizioni vigenti in materia di accisa sugli oli minerali, comprese quelle per la individuazione dell'organo amministrativo competente.

Le Regioni hanno facoltà di svolgere controlli sui soggetti obbligati al versamento dell'imposta e di accedere ai dati risultanti dalle registrazioni fiscali tenute in base alle norme vigenti, al fine di segnalare eventuali infrazioni o irregolarità all'organo competente per l'accertamento.



Ciascuna Regione riscuote, contabilizza e dà quietanza delle somme versate, secondo le proprie norme di contabilità.”

Relazione

Alla luce delle modifiche normative introdotte dall'articolo 17 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1 recante “Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività”, il presente emendamento è teso a rendere più snello, razionale ed efficiente il governo gestionale dell'imposta regionale sulla benzina per autotrazione (IRBA) eventualmente istituita dalle Regioni ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 21 dicembre 1990, n. 398.



ARTICOLO 25

Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

Si premette che l'art. 25 del decreto legge n. 1 interviene nei seguenti ambiti:

- 1) riscrive in più punti la disciplina generale dei servizi pubblici locali di cui all'art. 4 del D.L. 138/2011, convertito con modificazioni dalla legge n. 148/11, e successivamente modificato con la legge di stabilità n. 183 /2011 (d'ora in poi art. 4 del D.L. n. 138/2011), seppur salvaguardando l'impianto complessivo;
- 2) modifica l'art. 114 del TUEL che disciplina il regime giuridico delle aziende speciali e delle istituzioni;
- 3) integra il D.L. n. 138/2011 con un nuovo articolo (art. 3 bis "*Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali*").

Le principali novità introdotte dall'art. 25 cit. sono di seguito indicate unitamente ad alcune prime note di commento.

1) Delibere quadro in materia di servizi pubblici locali a rilevanza economica

Come noto, l'art. 4 del D.L. n. 138/2011 ha introdotto il principio della liberalizzazione di tutte le attività economiche oggetto di servizi pubblici locali prevedendo che gli enti, all'esito di apposita verifica, adottino una delibera quadro con la quale evidenziano i settori sottratti alla liberalizzazione e le relative ragioni.

L'articolo 25 del decreto legge sulle liberalizzazioni sostituisce *in toto* l'art. 4, comma 3, del D.L. n. 138/2011. Quest'ultimo comma prevedeva l'invio della delibera quadro all'Autorità garante "*anche*" ai fini della relazione al Parlamento di cui alla legge 287/1990, con ciò adombrando l'idea che tale trasmissione fosse non soltanto finalizzata alla predisposizione della predetta relazione, ma anche a fini di controllo. Il nuovo comma 3 ridisciplina tale profilo, disponendo espressamente che, per gli enti territoriali con popolazione superiore a 10.000 abitanti, la delibera quadro è adottata previo parere obbligatorio, in quanto tale non vincolante, dell'Antitrust che dovrà pronunciarsi entro il termine di 60 giorni.

Inoltre, l'art. 25 del decreto legge sulle liberalizzazioni sostituisce l'art. 4, comma 4, del D.L. n. 138/2011, il quale disponeva in ordine alle modalità e alla tempistica con la quale gli enti locali erano chiamati ad effettuare la verifica in ordine alle attività da liberalizzare ovvero da attribuire in regime di esclusiva. Il nuovo comma 4, che in parte riscrive quanto già disposto dal vecchio comma, fissa il termine (12 mesi) entro cui la verifica e lo schema di delibera quadro debbono essere inviate all'Autorità garante per l'acquisizione del prescritto parere obbligatorio, fermo restando che - in assenza della delibera - l'ente locale non potrà procedere all'attribuzione dei diritti di esclusiva.

2) Affidamenti in house

Il comma 13 dell'art. 4 del D.L. n. 138 /2011 fissava a 900.000 euro annui la soglia economica per gli affidamenti in *house*. Nella segnalazione al Governo del 26 agosto 2011, l'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato aveva osservato come tale soglia apparisse oggettivamente elevata tanto da poter determinare per alcuni settori di attività economica una sottrazione quasi integrale dai necessari meccanismi di apertura per il mercato. Diversamente, nella successiva segnalazione del 5 gennaio 2012, l'AGCM riteneva preferibile non modificare la soglia economica dei 900.000 euro anni, ritenendo necessario precisare al comma 13 che l'affidamento *in house* è consentito solo quando non sia possibile procedere alla liberalizzazione, e risultino i benefici derivanti dalla



gestione *in house*, anche rispetto all'affidamento con gara. Tale chiarimento, ad avviso dell'Autorità garante, era necessario per evitare di considerare erroneamente *l'in house* come forma ordinaria del servizio quando il valore dello stesso è pari o inferiore alla soglia prefissata.

La misura normativa introdotta dal Governo, nel recepire la prima segnalazione dell'AGCM, abbassa la soglia di valore per gli affidamenti *in house* da 900.000 a 200.000 euro annui. La conseguenza evidente è che tale nuovo criterio riduce ulteriormente la possibilità per gli enti locali di ricorrere allo strumento dell'*in house* nel caso in cui intendano procedere all'attribuzione di diritti di esclusiva. Merita rammentare, in questa sede, che il vecchio comma 13 è stato considerato da alcune Regioni lesivo del principio referendario proprio perché introduceva un limite di valore per il ricorso all'*in house* (ossia la soglia economica dei 900.000 euro annui) non previsto in alcun modo nel diritto comunitario. Attualmente la questione è al vaglio della Corte Costituzionale.

3) Regime transitorio degli affidamenti non conformi

La nuova disciplina modifica il regime transitorio previsto dal comma 32, lettere a) e b), del D.L. n. 138/2011 posticipando le scadenze ivi fissate per la cessazione degli affidamenti non più conformi: più specificamente, gli affidamenti di cui alla lettera a) fra cui, in particolare, quelli diretti relativi a servizi sopra la soglia economica (ora fissata a 200.000 euro annui) o disposti in assenza dei requisiti comunitari, dovranno cessare alla data del 31 dicembre 2012 in luogo del 31 marzo 2012 mentre le gestioni di cui alla lettera b) affidate direttamente a società miste, qualora la selezione sia avvenuta senza gara a doppio oggetto, dovranno cessare alla data del 31 marzo 2013 in luogo del 30 giugno 2012.

Si osserva che la disposizione normativa che abbassa la soglia economica oltre la quale non è ammissibile il ricorso all'*in house*, produce non soltanto l'effetto di restringere ulteriormente le ipotesi di ammissibilità delle gestioni *in house*, ma anche quello di ampliare il numero delle gestioni dirette destinate a cessare perché non più conformi in base al nuovo valore economico introdotto. Le scadenze, sebbene posticipate, restano comunque assai ravvicinate. Merita rammentare che anche il comma 32 è stato sottoposto al vaglio di legittimità costituzionale, su iniziativa di alcune Regioni.

Una deroga alla cessazione degli affidamenti non più conformi di cui alla lett. a) è introdotta a favore di quelle aziende che si accorperanno per servire un bacino di dimensione almeno provinciale. La disposizione si prefigge di promuovere la crescita dimensionale delle imprese in modo da avere un unico gestore a livello di ambito o di bacino territoriale ottimale ai sensi dell'art. 3 bis, anche allo scopo di favorire economie di scala e di superare mercati dei servizi pubblici locali troppo ristretti. Le aziende che si accorperanno entro la data del 31 dicembre 2012 potranno usufruire di ulteriori tre anni di continuazione nell'affidamento *in house*.

4) Trasporto ferroviario regionale

La nuova disciplina modifica e integra l'art. 4, comma 34, del D.L. n. 138/2011 il quale definisce l'ambito di applicazione delle disposizioni contenute nello stesso articolo.

La nuova norma innova il precedente comma sostanzialmente eliminando il trasporto ferroviario regionale dal novero dei c.d. settori esclusi. Ne consegue che il trasporto ferroviario regionale, a seguito della modifica apportata, rientrerebbe pienamente nel perimetro di applicazione della disciplina generale dei servizi pubblici locali di cui all'art. 4 del D.L. 138/2011.

Il comma è poi integrato da un nuovo periodo che, sempre con riguardo al trasporto pubblico regionale ferroviario, fa salvi fino alla scadenza naturale dei primi sei anni di validità gli affidamenti e i contratti di servizio già deliberati o sottoscritti in conformità all'art. 5 del



regolamento CE n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 ed in conformità all'articolo 61 della legge 23 luglio 2009, n. 99.

Su questo ultimo aspetto, per lo specifico settore del **trasporto ferroviario si rende necessario proporre i seguenti emendamenti:**

Emendamento n. 1

All'art. 25, comma 9, lettera b), dopo le parole: "o sottoscritti in conformità all'articolo 5" sono aggiunte le seguenti: ", 6 e"; alla fine del periodo sono aggiunte le seguenti parole: "La predetta conformità può essere verificata dall'amministrazione affidante anche attraverso il parere dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato. In caso di verifica positiva, lo Stato assicura il trasferimento delle risorse per l'integrale copertura dei contratti fino alla scadenza del primo esennio."

Relazione

Il rigido regime transitorio in essere, prescritto dalla normativa in oggetto, presenta aspetti chiaramente distorsivi della concorrenza, nonché violativi dei generali principi di non discriminazione e di parità di trattamento sanciti a livello comunitario. Si propone, pertanto, di conferire all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, a presidio dei principi inderogabili innanzi richiamati, un ruolo attivo nella verifica di conformità degli affidamenti in parola agli articoli 5 e 6 ed allegato ivi richiamato del regolamento (CE) n. 1370/2007, con specifico riferimento alla rispondenza delle compensazioni "a catalogo" negli stessi previsti rispetto alle richiamate disposizioni comunitarie.

Emendamento n. 2

All'art. 25, comma 9, dopo la lettera a) è aggiunta la seguente:
"a-bis) Le società di gestione del servizio di trasporto pubblico, su ogni modalità, garantiscono la disponibilità del materiale necessario per l'espletamento del servizio, dei beni strumentali e delle relative pertinenze necessarie, consentendo alla stazione appaltante di offrire piena trasparenza delle condizioni economiche di subentro, anche sulla base di quanto previsto al successivo art. 36, co.1, lett. a), n. 5-bis."

Relazione

L'effettiva liberalizzazione del settore presuppone l'acquisizione della piena disponibilità funzionale delle aree per la logistica e del materiale occorrente per l'espletamento del servizio. L'emendamento è collegato al successivo emendamento n. 11.

Emendamenti n. 3-4-5

All'art. 25, comma 9, lett. a), le parole "il servizio di trasporto ferroviario regionale, di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422" sono soppresse.

All'art. 25, comma 9, lett. b), dopo le parole: "Con riguardo al trasporto pubblico regionale ferroviario" sono aggiunte le seguenti: "di cui all'art. 9 del d. lgs. n. 422/1997".



All'art. 25, comma 9, lett. b), è aggiunta la seguente:

“b-bis) Con riguardo al trasporto pubblico regionale ferroviario di cui all'art. 8 del D. Lgs 422/1997, nelle more delle gare, i servizi possono essere affidati o prorogati fino alla scadenza naturale di cui alla precedente lettera b), al fine di favorire l'espletamento di una unica gara per i servizi ferroviari in ambito regionale.”.

Relazione

Le proposte di emendamento seguono la logica dell'economia di scala e quella di porre a mercato un settore strategico, come quello del trasporto ferroviario passeggeri, in un ambito regionale che può produrre occasione di interesse anche in relazione agli aspetti di efficientamento e razionalizzazione, con ulteriori obiettivi che sono, tra i più importanti: l'unica tariffa regionale (oggi non possibile o di difficile attuazione tra vettori diversi) e la spinta a creare Società ferroviarie di valenza regionale.

Emendamento n. 6

All'articolo 25 comma 1, lett. A, punto 1, le parole “comunque non inferiori alle dimensioni del territorio provinciale e” sono eliminate.

Relazione

La definizione di bacini ottimali risponde all'esigenza di formare lotti funzionali economicamente sostenibili. Tuttavia, non è auspicabile la definizione di una dimensione minima provinciale e non di una tendenziale di riferimento. Ad esempio, nel caso di bacini urbani molto grandi, è noto che l'apertura al mercato si ottiene attraverso il frazionamento in più lotti ottimali di circa 10.000.000 di chilometri. Analogamente, nel caso di servizi suburbani che collegano bacini di piccoli comuni caratterizzati da interrelazioni istituzionali (ad esempio scuole, asl, INPS, ecc., distribuite su più comuni limitrofi che costituiscono una conurbazione), il bacino ottimale sarebbe ben inferiore al territorio provinciale, mentre una pianificazione di livello provinciale non soddisferebbe la domanda e sarebbe finanche diseconomica.

5) Obblighi informativi dei concessionari

Si prevedono alcuni obblighi informativi il cui inadempimento potrebbe comportare l'applicazione di sanzioni amministrative: in particolare i concessionari e affidatari di servizi pubblici locali saranno obbligati a fornire a comuni che vogliono bandire una gara per l'assegnazione dei servizi tutte le informazioni a ciò utili (caratteristiche tecniche degli impianti, rivalutazioni, ammortamenti, ecc.).

6) Aziende speciali

Viene novellato l'art. 114 del TUEL che, come noto, reca la disciplina delle aziende speciali e delle istituzioni. La principale novità consiste nel fatto che - a decorrere dal 2013 - sia le aziende speciali che le istituzioni saranno soggette al patto di stabilità interno secondo modalità da definirsi con apposito decreto. A tali organismi, inoltre, si dovranno applicare tutte le disposizioni dettate negli ultimi anni dal legislatore al fine di contenere la spesa pubblica, ossia quelle che prevedono, a carico degli enti locali, divieti o limiti alle assunzioni, contenimento degli oneri contrattuali e delle altre voci di natura retributiva o indennitaria e per consulenza anche degli amministratori, obblighi e limiti alle partecipazioni societarie degli enti locali, imponendo precisi obblighi di vigilanza in capo agli enti locali stessi. Si prevede, infine, che sia le Aziende speciali che le Istituzioni dovranno applicare le disposizioni del decreto legislativo n. 163/2006.



7) Gestione integrata dei rifiuti

Viene modificato l'articolo 201 comma 4 del d.lgs. 152/06 smi, relativo alla disciplina del servizio di gestione integrata dei rifiuti urbani, consentendo l'affidamento della gestione ed erogazione del servizio congiuntamente o meno alle attività di gestione e realizzazione degli impianti (prima era consentito solo congiuntamente). Viene anche modificato l'art. 201, comma 4, lettera b) nonché inserito un comma aggiuntivo dove è disposto, per impianti i cui titolari non sono enti locali, che l'affidatario deve comunque garantire l'accesso a tariffe regolate e predeterminate e le potenzialità necessarie a soddisfare le esigenze di conferimento indicate nel Piano d'Ambito. Si interviene sull'articolo 14 del D.L. n. 201/2011, che istituisce il tributo comunale sui rifiuti e servizi, sostituendo il riferimento all'affidamento in regime di privativa degli enti locali con il procedimento inerente l'attribuzione dei diritti di esclusiva, di cui all'art. 4 c. 1 del D.L. n. 138/11, e smi.

8) Articolo 3 bis del D.L. n. 138/2011

Come detto in premessa, l'art. 25, qui in commento, aggiunge l' art. 3 bis "*Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali*" al D.L. n. 138 del 2011. Il nuovo articolo, fra l'altro, prevede:

- che le Regioni organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali in ambiti o bacini territoriali ottimali entro il termine del 30 giugno 2012, in un ambito non inferiore al territorio provinciale. Il termine appare perentorio in quanto si prevede l'intervento sostitutivo del Consiglio dei Ministri ai sensi dell'art.8 della legge 131/2003 nel caso di inutile decorso del termine. La norma parrebbe voler estendere tale modalità di organizzazione in via generalizzata;
- a decorrere dal 2013 eleva a elemento di valutazione della virtuosità ai sensi dell'art. 20, comma 3, del D.L. n.98/2011, l'applicazione delle procedure di affidamento dei servizi a evidenza pubblica da parte delle Regioni e degli enti locali o degli enti di governo locali dell'ambito o del bacino;
- assoggetta le società affidatarie in house al patto di stabilità secondo modalità da definirsi con apposito decreto. Il nuovo articolo 3 bis , inoltre, impone alle società in house di applicare il codice degli appalti per l'acquisto di beni e servizi. Norme di tenore analogo sono già contenute nell'art. 4 del D.L. 138/2011, e quindi occorrerà capire la portata innovativa di quelle appena adottate rispetto a quelle già esistenti. Si rammenta, peraltro, che la disposizione dell'art. 4, comma 14, del D.L. 138/2011 che assoggetta le società in house al patto di stabilità è stata impugnata da alcune Regioni in quanto ritenuta di dubbia legittimità costituzionale. Infine, quanto al personale, la norma prevede che le medesime società "adottano, con propri provvedimenti, criteri e modalità per il reclutamento del personale e per il conferimento degli incarichi nel rispetto dei principi di cui al comma 3 dell'articolo 35 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 nonché delle disposizioni che stabiliscono a carico degli enti locali divieti o limitazioni alle assunzioni di personale, contenimento degli oneri contrattuali e delle altre voci di natura retributiva o indennitarie e per le consulenze anche degli amministratori".



MODIFICHE ALL'ARTICOLO 35

Misure per la tempestività dei pagamenti, per l'estinzione dei debiti pregressi delle amministrazioni statali, nonché disposizioni in materia di tesoreria unica

Emendamento n.1

All'articolo 35, è abrogato il comma 7.

Relazione

Il presente emendamento, prevedendo l'abrogazione dell'articolo 35, comma 7, dispone il ripristino dell'articolo 10, comma 1 del D.lgs. 68-2011, che stabilisce la condivisione tra Ministero dell'Economia e delle Finanze e Regioni, sentita la Conferenza permanente per il coordinamento della finanza pubblica di cui all'articolo 5 della legge 42-2009, dell'atto di indirizzo per il conseguimento degli obiettivi di politica fiscale di cui all'articolo 59 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 30. In tal modo, viene confermato il ruolo degli Enti Territoriali nella definizione delle linee di indirizzo sulla politica fiscale.

Emendamento n.2

All'articolo 35, comma 9, dopo le parole "15 marzo 2012." è inserito il seguente periodo:

"Al fine di assicurare la realizzazione degli obiettivi di velocizzazione dei tempi di pagamento, le disposizioni di cui al presente comma non comportano limitazioni al pieno ed effettivo utilizzo delle disponibilità di cassa da parte delle Regioni".

Relazione

Il presente emendamento esplicita che la centralizzazione delle giacenze presso i tesorieri regionali non produrrà effetti negativi sull'obiettivo di assicurare la velocizzazione dei tempi di pagamento ai fornitori, alle imprese e ai cittadini.



ARTICOLO 36

Regolazione indipendente in materia di Trasporti

Emendamento n. 1

All'art. 36, comma 1, lett. a), nuovo comma 1, le parole “previste dalla vigente normativa”, sono sostituite dalle seguenti: “previste nel settore dei trasporti dalla normativa nazionale e regionale e le disposizioni attuative assunte dalle Regioni in coerenza con i principi ed i criteri indicati nel presente articolo.”

Relazione

L'emendamento è volto a salvaguardare, in coerenza con la riforma del Titolo V e dell'art.117, co. 4, della Costituzione, la competenza esclusiva residuale delle Regioni nel settore dei trasporti. Conseguentemente, si ritiene opportuno che l'Autorità intervenga in tale settore laddove le Regioni non abbiano già attuato un percorso di liberalizzazione nelle specifiche materie, coerente con i principi indicati nello stesso articolo 36.

Emendamento n. 2

All'art. 36, comma 1, lett. a), nuovo comma 2, dopo le parole “e in particolare” inserire le seguenti: “, sentita la Conferenza Stato-Regioni e Province autonome,”.

Relazione

In considerazione delle attività attribuite all'Autorità indipendente per la regolazione dei trasporti, è necessario definire le modalità di confronto con le Regioni nelle varie fasi e tipi di attività. D'altronde, le Regioni sono esse stesse ente di programmazione per la realizzazione di infrastrutture autostradali di interesse regionale, oltre a essere titolari di competenza legislativa regionale concorrente riguardo a porti, aeroporti e grandi reti di trasporto.

Emendamento n. 3

All'art. 36, comma 1, lett. a), nuovo comma 2, numero 3, dopo la parola “sovvenzionati” sono inserite le seguenti parole: “, individuate secondo criteri di efficacia, efficienza, caratteristiche territoriali di domanda e di offerta.”

Relazione

L'emendamento mira a precisare che le condizioni minime di qualità dei servizi devono essere individuate secondo criteri territoriali e trasportistici, per tener conto delle diverse realtà territoriali e dei diversi standard minimi di qualità dei servizi già erogati.

Emendamento n. 4

All'art. 36, comma 1, lett. a), nuovo comma 2, numero 5, le parole: “gli schemi” sono sostituite dalle seguenti: “gli indirizzi per l'adozione da parte degli Enti competenti”.



Relazione

L'emendamento mira a precisare che appare più opportuno che, al fine di salvaguardare l'autonomia regionale e le specificità territoriali, l'Autorità definisca solo gli indirizzi per l'adozione dei bandi di gara da parte degli Enti competenti.

Emendamento n. 5

All'art. 36, comma 1, lett. a), nuovo comma 2, numero 5, le parole: "In questi casi, all'impresa aggiudicataria è concesso un tempo massimo di diciotto mesi, decorrenti dall'aggiudicazione definitiva, per l'acquisizione del materiale rotabile indispensabile per lo svolgimento del servizio." sono abrogate.

Relazione

Il termine di 18 mesi, previsto per l'acquisizione del materiale rotabile necessario allo svolgimento del servizio, è assolutamente insufficiente in considerazione dei tempi tecnici occorrenti per la produzione e l'approvvigionamento dello stesso materiale rotabile ferroviario da parte dell'aggiudicatario. Si propone, pertanto, l'eliminazione di tale disposizione.

Emendamento n. 6

All'art. 36, comma 1, lett. a), nuovo comma 2, dopo il numero 5 è aggiunto il seguente: "5-bis) a definire, anche con riferimento al trasporto pubblico regionale e locale, su ogni modalità, criteri, termini e modalità per il trasferimento o la messa a disposizione, da parte dei soggetti proprietari e a favore dei soggetti gestori, di tutto il materiale necessario per l'espletamento del servizio, inclusi i beni strumentali e tutte le loro pertinenze, in quanto non duplicabili a costi socialmente sostenibili, per la prosecuzione del servizio."

Relazione

L'emendamento, nel porre un'ulteriore competenza in capo all'Autorità, mira a rendere uniformi le gare a livello nazionale, non creando barriere all'ingresso di nuovi operatori e quindi non ostacolando l'effettiva concorrenza.

L'emendamento è collegato all'emendamento n. 2, di cui sopra.

Emendamenti n. 7-8

All'art. 36, comma 1, lett. a), nuovo comma 2, numero 7, dopo la parola "definire" sono aggiunte le parole: "d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni e Province autonome".

Dopo le parole "e della capacità" aggiungere le seguenti: "garantendo prioritariamente lo sviluppo del servizio ferroviario regionale a tutela dell'utenza pendolare".

Relazione

Il primo emendamento, chiedendo l'Intesa con le Regioni per la definizione dei criteri per la determinazione dei pedaggi e per l'assegnazione delle tracce, mira a tutelare la tipologia di servizi di trasporto pubblico finanziati dalle Regioni.



Il secondo mira a garantire la priorità dell'assegnazione della capacità al trasporto ferroviario regionale, a tutela delle esigenze di mobilità sistematica degli utenti lavoratori e studenti.

Emendamento n. 9

All'art. 36, comma 1, lett. a), nuovo comma 2, numero 8, le parole "ad adeguare i livelli di offerta del servizio taxi" sono sostituite dalle parole: "a monitorare e verificare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi".

In subordine:

- All'art. 36, comma 1, lett. a), nuovo comma 2, numero 8, dopo le parole "con particolare riferimento al servizio taxi" sono aggiunte le parole: ", fermi restando i livelli di offerta, qualitativi e tariffari dei servizi applicati in base alla disciplina regionale vigente, in coerenza con i principi del presente articolo".

Relazione

L'attribuzione a una costituenda Autorità indipendente di regolazione dei trasporti dei poteri di cui al punto 8 non appare conforme al disposto dell'art. 117 della Costituzione, che attribuisce la funzione amministrativa ai Comuni, alla quale afferiscono attività quali il rilascio di licenze per il servizio taxi, la determinazione del loro numero, la regolamentazione dei turni di servizio, la determinazione delle tariffe. Inoltre, appare comunque inutile tale attribuzione ad un'Autorità indipendente, posto che le Regioni e lo Stato, in base all'art. 120 della Costituzione, possono esercitare il potere sostitutivo nei confronti dei Comuni che risultino inadempienti o inerti rispetto ad atti o attività obbligatorie.

Con questi emendamenti ci si propone di salvaguardare la competenza regionale o degli Enti Locali per bacini di livello sub-regionale, con particolare riguardo alle aree di carattere sovra-comunale ad intensa conurbazione, in merito alla disciplina e regolamentazione del servizio taxi che, in termini di offerta, qualità e tariffe, risulta già coerente con i principi di liberalizzazione del presente articolo.

- All'art. 36, comma 1, lett. a), nuovo comma 2, numero 8, lettera a), dopo le parole "costi benefici anche ambientali" sono aggiunte le seguenti: "in relazione a comprovate ed oggettive esigenze di mobilità e alle caratteristiche demografiche e territoriali di riferimento".

Relazione

L'emendamento è volto a garantire l'attuazione del principio di incremento del numero delle licenze a livello regionale o locale, anche a seguito di comprovate e ed oggettive esigenze di mobilità e alle caratteristiche demografiche e territoriali di riferimento (e quindi anche seguendo una procedura concertata con tutti i soggetti interessati, sia Enti Locali che rappresentanti delle Associazioni di categoria).

Emendamento n. 10

All'art. 36, comma 1, lett. a), nuovo comma 2, numero 8, lett. b), le parole "chiunque abbia i requisiti di professionalità e moralità richiesti dalla normativa vigente" sono sostituite dalle parole:



“da chiunque abbia conseguito l’iscrizione a ruolo di cui al combinato disposto degli artt. 5 e 6 della legge 23 gennaio 1992, n. 21.”.

Relazione

La norma è pienamente condivisibile in quanto consente di far lavorare ogni taxi h24, raddoppiando potenzialmente il numero dei taxi in servizio che sarebbero, così, messi in grado di rispondere ai picchi di domanda senza necessità di intervenire sul numero delle licenze. E’ necessario, però, specificare che il servizio in oggetto deve essere espletato da soggetti che hanno conseguito l’iscrizione a ruolo di cui alla legge n. 21/92.

Emendamento n. 11

All’art. 36, comma 1, lett. a), nuovo comma 2, numero 8, lett. d), dopo le parole “assenso dei sindaci interessati” sono aggiunte le parole: “, delle Regioni per quanto di competenza”.

Relazione

Il caso previsto dalla disposizione in parola, e cioè la possibilità di consentire ai titolari di licenza di esercitare la propria attività anche al di fuori dell’area comunale, previo assenso dei sindaci, richiede che intervenga anche l’assenso delle Regioni, secondo procedure concordate con gli enti territoriali interessati nell’ambito regionale o degli eventuali bacini sub-regionali individuati dalle Regioni. Quanto innanzi anche al fine di garantire adeguati standard minimi di erogazione del servizio, tenendo conto delle esigenze di mobilità, nonché dell’intensità dei movimenti aeroportuali, ferroviari e turistici, secondo i principi della L. 21/92.

Emendamento n. 12

All’art. 36, comma 1, lett. a), nuovo comma 2, numero 8, lett. f), alla fine del periodo sono aggiunte le parole “inclusa la possibilità di stabilire tariffe predeterminate per tragitti prestabiliti, e adeguamento delle tariffe solo in funzione di parametri oggettivi e del raggiungimento di specifici indicatori di qualità del servizio”.

Relazione

L’emendamento mira a tutelare gli utenti, sia riguardo alla fissazione di tariffe massime e alla possibilità di stabilire tariffe predeterminate per tragitti prestabiliti, sia riguardo alle modalità di adeguamento annuale delle tariffe ordinarie.



ARTICOLO 37

Misure per il trasporto ferroviario

Emendamento n. 1

All'art. 37, sostituire il comma 1 con il seguente:

“1. Ai fini della piena concorrenza nel settore del trasporto ferroviario è assicurata la separazione societaria tra gestore delle infrastrutture e gestore dei servizi, escludendo ogni forma di raggruppamento, al fine di garantire la loro effettiva indipendenza.”

Relazione

La norma mira a garantire l'effettiva concorrenza nel settore del trasporto ferroviario, escludendo la possibilità che la società che gestisce le infrastrutture sia riconducibile, in qualunque modo e forma societaria, alla società che gestisce i servizi. Tale obiettivo non appare soddisfatto dalla formulazione contenuta nel decreto-legge in esame.

In subordine:

- All'art. 37, comma 1, dopo le parole "Unione europea" sono aggiunte le seguenti: "e all'esigenza di tutelare l'utenza pendolare del servizio ferroviario regionale".

Relazione

L'emendamento è volto a far sì che l'Autorità, nel condurre l'analisi di efficienza dei diversi gradi di separazione tra l'impresa che gestisce l'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, prenda in considerazione l'esigenza di tutelare i servizi ferroviari regionali, sviluppati nell'interesse di pendolari lavoratori e studenti.



ARTICOLO 41

Emissioni di obbligazioni da parte delle società di progetto – project bond

Emendamento n. 1

All'art. 41, comma 1, le parole “realizzare e gestire una singola infrastruttura o un nuovo servizio” sono sostituite dalle parole:” realizzare e gestire infrastrutture o nuovi esercizi di pubblica utilità”.

Emendamento n. 2

All'art. 41, dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

“3-bis. Le disposizioni di cui a tale norma si applicano anche alle società già costituite alla data di entrata in vigore del presente decreto”.

Relazione

L'emendamento è volto ad eliminare i dubbi interpretativi posti dall'attuale formulazione dell'art 157 del d. lgs. n. 163/2006, non chiariti dalla disposizione in argomento. Il dato letterale delle norme, infatti, porta a ritenere che la possibilità di emettere obbligazioni sia concessa esclusivamente alle società costituite al fine di realizzare e gestire una singola infrastruttura o un nuovo servizio di pubblica utilità, con conseguente non applicazione per le società costituite al fine di realizzare e gestire più opere e più servizi, ma anche per le società già esistenti.



ARTICOLO 56

Norma nel settore edilizio”

Emendamento n. 1

Alla fine del comma 1 dell'articolo 56 sono aggiunti i seguenti commi 1bis e 1ter:

comma 1bis:

All'art. 13, comma 10, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, al sesto periodo dopo le parole “di cui all'art. 8, comma 4, del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 504” sono aggiunte le seguenti: “limitatamente alle unità immobiliari, appartenenti alle cooperative a proprietà indivisa, adibite ad abitazione principale dai soci assegnatari, nonché agli alloggi regolarmente assegnati dagli Istituti Autonomi per le Case Popolari, comunque denominati.

Le risorse che si rendono disponibili, a seguito della previsione di cui al comma 1, sono destinate dagli ex Istituti autonomi per le case popolari, comunque denominati, alla gestione e alla manutenzione del patrimonio esistente e a nuovi investimenti.”

comma 1ter:

All'art. 3, comma 2, del D.Lgs. 14 marzo 2011, sono aggiunti i seguenti periodi:

“Il regime della cedolare secca è adottabile anche dagli Istituti Autonomi per le Case Popolari comunque denominati, e loro Consorzi, in misura pari alla metà di quella indicata nel terzo periodo del presente comma. In caso di adozione del regime di cui al precedente comma, non sono deducibili, ai fini della determinazione del reddito di impresa dei soggetti ivi indicati, gli ammortamenti e le spese relative agli immobili i cui proventi sono assoggettati all'imposta sostitutiva prevista nel medesimo comma”

Relazione

Sulla Gazzetta Ufficiale del 24/1/2012 supplemento ordinario n. 18/L (Decreto sulle liberalizzazioni) al Capo II sono previste “misure per l'edilizia” che vanno a modificare il D.L. 6 dicembre 2011 convertito con modificazioni dalla L. 22 dicembre 2011 n. 214 e i disposti normativi indicati in oggetto.

In tale settore, nella consapevolezza che il problema della casa costituisce ancora oggi, per strati estesi della popolazione, uno dei principali fattori di disagio e di criticità, appare doveroso richiamare il lavoro svolto dalla Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del territorio della Conferenza Regioni (nella materia dell'Edilizia residenziale pubblica delegata alla Regione Basilicata), in tema di fiscalità dell'Erp e dell'Edilizia Sociale, a seguito del quale la Conferenza dei Presidenti delle Regioni ha fatto propria una proposta di modifica alla normativa vigente che potrebbe, anche se in misura ridotta, compensare, la scarsissima quantità di risorse finanziarie necessarie a soddisfare adeguatamente la domanda di alloggi per le fasce deboli.

In particolare, con il Dlgs n. 23/2011 è stata data, come è noto, attuazione alla Legge n. 42/2009 con la quale è stato approvato il Federalismo Fiscale Municipale. Per quanto attiene specificatamente al settore dell'edilizia residenziale le novità più significative riguardano la istituzione di una nuova imposta, denominata Imposta Municipale propria (IMUP), anche agli ex IACP, comunque denominati, oltre alla introduzione di un'imposta sostitutiva (cosiddetta cedolare secca) sui canoni di locazione dei fabbricati ad uso abitativo. La cedolare secca non si applica alle locazioni effettuate nell'esercizio delle attività di impresa (ex IACP).



L'introduzione di detti disposti inciderebbe negativamente in un settore già in grande difficoltà e non più alimentato, come in passato, da un flusso costante di risorse.

La proposta di emendamento tende a:

- consentire agli IACP, comunque denominati, di avvalersi dell'applicazione della "cedolare secca", in forma ridotta, anche nella locazione di alloggi di edilizia residenziale pubblica.*
- escludere gli alloggi regolarmente assegnati dagli ex IACP dall'ambito applicativo dell'imposta municipale propria. L'esenzione è finalizzata ad investire le risorse risparmiate per la gestione e la manutenzione del patrimonio esistente nonché per futuri investimenti.*



ARTICOLO 57

Ripristino IVA per housing sociale

Emendamento n. 1

L'articolo 57 è così sostituito:

Art. 57 “defiscalizzazione dell'housing sociale”.

All'art. 185, comma 2 del testo Unico delle imposte sui redditi -DPR 22 dicembre 1986, n. 917, aggiungere “ Per i fabbricati concessi in locazione dagli Istituti Autonomi per le case popolari comunemente denominati, la riduzione del 15% è elevata all'85%”.

Dopo il comma 1 dell'art. 26 del DPR 22/12/1986 n. 917 e s.m.i. è aggiunto il seguente comma:
1bis) Le procedure amministrative di decadenza relative agli alloggi di edilizia residenziale sono equiparate alle procedure giurisdizionali di convalida di sfratto ai sensi e per gli effetti del secondo e del terzo periodo del comma precedente purchè contengano tutti gli elementi per l'accertamento, anche in esito a contraddittorio con l'utenza morosa, della morosità locativa e prevedano la risoluzione contrattuale.”.

Dopo il comma 1 dell'art. 106 del DPR 22/12/1986 n. 917 e s.m.i. è aggiunto il seguente comma
1bis) Limitatamente ai crediti locativi relativi agli immobili di edilizia residenziale pubblica gestiti dagli Enti a ciò preposti, la percentuale dello 0,5 di cui al precedente comma 1 è elevata al 5%”.

Alla tabella A, parte seconda, allegata al DPR 26 ottobre 1972 n. 633 sono aggiunti i seguenti numeri:

“ 21- ter) – cessione di beni, comprese le materie prime e semilavorati, per la realizzazione di alloggi, di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture del 22.04.2008 e alla realizzazione di fabbricati di cui all'articolo 13 della legge 2 luglio 1949, n. 408 e succ. modif. e integ., qualora la superficie destinata ad alloggi sia utilizzata per le finalità proprie dell'edilizia sociale.”

“39-bis) prestazioni di servizi dipendenti da contratto di appalto aventi ad oggetto la realizzazione di alloggi sociali, di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture del 22.04.2008 e alla realizzazione di fabbricati di cui all'articolo 13 della legge 2 luglio 1949, n. 408 e succ. modif. e integ., qualora la superficie destinata ad alloggi sia utilizzata per le finalità proprie dell'edilizia sociale.”

“39-ter) prestazioni di servizi dipendenti da contratto di appalto aventi ad oggetto interventi di manutenzione, di cui all'art. 31 primo comma lettera a) e b) della legge 5 agosto 1978, n. 457, agli edifici e agli alloggi di edilizia residenziale sociale di cui al n. 21-ter”.

“39-quater) prestazioni di servizi dipendenti da contratto di appalto aventi ad oggetto interventi di recupero di cui all'art. 31 della legge 5 agosto 1978, n. 457, esclusi quelli di cui alla lettera a) e b) del primo comma dello stesso articolo, al fine di realizzare alloggi destinati alle finalità proprie dell'edilizia sociale”.



“39-quinquies), fornitura di acqua, energia elettrica, riscaldamento e condizionamento dell’aria, nonché prestazioni di servizi relativi alla pulizia delle parti comuni allo spurgo dei pozzi e delle latrine, nonché alla fornitura di altri servizi comuni agli edifici di cui al n. 21-ter)”.

Alla tabella A, parte III allegata al DPR 26 ottobre 1972, n. 633 è apportata la seguente modifica: “il numero 127-duodecies) è abrogato”

All’art. 185 del DPR 22.12.1986 n. 917 è aggiunto, dopo il comma2, il seguente comma: “2bis) Per i soggetti che effettuano locazioni di alloggi di edilizia sociale di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture del 22.04.2008, in deroga all’art. 37 e all’art. 90, il reddito d’impresa è determinato secondo le disposizioni del Capo VI”.

All’art. 90 del DPR 22.12.1986 n. 917 è aggiunto, dopo il comma2, il seguente comma 3: “3) I redditi degli alloggi di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture del 22.04.2008 sono determinati ai sensi dell’art. 185, comma2-bis”.

All’art. 11, comma 3 del Dlgs n. 446 del 15/12/1997 e s.m.i. dopo le parole “.....non ammessi in deduzione”, aggiungere “ad eccezione di quelli erogati dallo Stato, dalle Regioni e dalle Province autonome per la costruzione, ristrutturazione e manutenzione straordinaria e ordinaria di immobili di edilizia residenziale sociale di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture del 22.04.2008”.

All’art. 5 del Dlgs n. 446 del 15/12/1997 e s.m.i. è aggiunto il seguente comma 6: “Non concorrono a formare la base imponibile i finanziamenti erogati dallo Stato, dalle Regioni e dalle Province autonome per la costruzione, ristrutturazione e manutenzione straordinaria e ordinaria di immobili di edilizia residenziale pubblica concessi agli Istituti autonomi per le case popolari, comunque denominati”.

Alle note dell’art. 5 della Tariffa, parte prima, allegata al DPR 26 aprile 1986, n. 131 è aggiunta la seguente:

“II-ter) per i contratti di alloggi sociali di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture del 22.04.2008, l’imposta è dovuta nella misura minima indipendentemente dalla durata del contratto”.

Relazione

L’articolo 57 del Decreto Legge in oggetto, reca modifiche al DPR 26 ottobre 1972, n. 633; DPR 22/12/1986 n. 917 ; Dlgs n. 446 del 15/12/1997; DPR 26 aprile 1986, n. 131. L’art. 57, al p.to c) comma 1, introduce modifiche all’art. 10, commi 1, p.to 8 e p.to 8bis, e alla tabella A, parte III, del DPR 26 ottobre 1972 n. 633, a seguito delle quali viene introdotta l’applicazione dell’IVA anche sugli “alloggi sociali” come definiti dal Decreto del Ministro delle Infrastrutture, di concerto con il Ministro della Solidarietà sociale, il ministro delle Politiche della famiglia e il Ministro per le politiche giovanili e le attività sportive, del 22 aprile 2008. Tale disposto comporterebbe l’applicazione dell’IVA anche alle locazioni di alloggi di edilizia sovvenzionata, a canone sociale, rientrando gli stessi nel novero degli alloggi sociali di cui al D.M. 22/04/2008, con gravi ripercussioni sulle famiglie indigenti.



Ancor più nel dettaglio, le modifiche richieste afferiscono a:

- a) IRES – incremento percentuale forfettaria deducibilità costi.*
- b) equiparazione delle procedure di decadenza ai procedimenti giurisdizionali di convalida di sfratto.*
- c) incremento, per le gestioni di ERP, della misura dell'accantonamento fiscalmente deducibile per svalutazione crediti locativi.*
- d) IVA –Imposta sul valore aggiunto (DPR 26 ottobre 1972 n. 663). (aliquota IVA 4%)*
- e) IRES –Imposta sul reddito delle società (DPR 22 dicembre 1996 n. 917)*
- f) IRAP – Imposta Regionale sulle attività produttive (D. Lgs. 15 dicembre 1997 n. 446).*
- g) Imposta di registro –(DPR 26 aprile 1986 n. 131).*

Il documento approvato dalla Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del territorio, contiene, inoltre, misure di defiscalizzazione sia a favore degli operatori di edilizia residenziale pubblica (riduzione aliquote IVA per interventi di nuova costruzione, recupero, manutenzione straordinaria, acquisizione di fabbricati, e la relativa fornitura di beni e servizi, revisione dell'imponibile ai fini IRES, eliminazione IRAP) sia a favore degli utenti (riduzione aliquote IVA sugli acquisti da parte degli enti gestori dei servizi che vengono poi addebitati agli stessi utenti, riduzione imposta di registro sui contratti di locazione). In definitiva, si propone di riconoscere all'alloggio sociale un regime fiscale agevolato allo scopo di diminuire il notevole carico fiscale degli ex IACP e di tutti i soggetti che operano nel social housing, per la parte relativa alla realizzazione di alloggi sociali. Si propone, pertanto, la defiscalizzazione degli investimenti destinati alla realizzazione ed al recupero di edilizia sociale attraverso interventi a favore degli operatori nel settore dell'ERP e degli utenti dell'ERP.



ARTICOLO 61 BIS

Dopo l'articolo 61, inserire il seguente:

“61-bis. (Applicazione dell'accisa sui carburanti alla navigazione interna).

1. Al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, all'Allegato 2 “Tabella A”, al punto 3, sono soppresse le seguenti parole: “, limitatamente al trasporto delle merci”.

Relazione

La norma mira a estendere il beneficio dell'esenzione da accisa (al momento riconosciuto soltanto con riguardo al trasporto merci) al trasporto di passeggeri nella navigazione interna, correggendo in tal modo un errato recepimento delle direttive comunitarie 92/81/CE (armonizzazione struttura delle accise sugli oli minerali) e 2003/96/CE (ristrutturazione quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità), diversamente attuate in altri paesi dell'Unione europea, quali Belgio, Francia, Germania, Inghilterra, Irlanda, Olanda, ove la navigazione commerciale passeggeri in acque comunitarie interne è esente da accisa.

In particolare, la direttiva 92/81/CE, in seguito integrata dalla direttiva 2003/96/CE, stabilisce all'art. 8 che gli Stati membri esentino dall'accisa “gli oli minerali forniti per essere usati come carburanti per la navigazione nelle acque comunitarie (compresa la pesca), ma non in imbarcazioni private da diporto”.

Il d. lgs. N. 504/95 di recepimento delle direttive comunitarie ha previsto l'esenzione dall'accisa per la navigazione interna limitatamente al trasporto merci, escludendo il trasporto commerciale passeggeri perché assimilato alla navigazione privata da diporto.



ARTICOLO 74

Reti aeroportuali

All'art. 74, comma 1, le parole "previo parere della Conferenza Unificata" sono sostituite dalle parole: "previa intesa della Conferenza Unificata".

Relazione

Le reti aeroportuali costituiscono un elemento fondamentale in termini di governo e sviluppo del territorio regionale: pertanto, si ritiene necessaria l'intesa della Conferenza unificata.



ULTERIORI RICHIESTE ED OSSERVAZIONI



Liberalizzazione delle attività economiche

Si chieda al Governo di chiarire che il cinema, con particolare riferimento alla regolamentazione delle sale cinematografiche, in virtù della sua specificità di attività a carattere culturale, sia considerato esente dall'applicazione delle disposizioni in materia di liberalizzazione.



**DIFFERIMENTO DEI TERMINI PER L'APPLICAZIONE DELLE DISPOSIZIONI DI CUI
AL TITOLO II DEL D.LGS. N. 118/2011**

All'articolo 19, dopo il comma 1 è aggiunto il presente comma:

“2. Il comma 1 dell'articolo 38 del Decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118 recante “*Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 5 maggio 2009, n. 42*” è così sostituito: Le disposizioni del Titolo I si applicano a decorrere dal 2014 e le disposizioni del Titolo II si applicano a decorrere dal 2013. ”.

Relazione

In ragione della rilevanza delle disposizioni di cui al Titolo II del D.lgs. n. 118/2011 e delle importanti ripercussioni che queste avranno, al fine di consentire alle Regioni di adeguarsi gradualmente e nel contempo garantire il necessario coordinamento tra il bilancio regionale e quello sanitario, si propone di posticipare l'applicazione delle stesse a partire dal 2013.



MODIFICHE AL PATTO DI STABILITÀ INTERNO

“A decorrere dall’anno 2012 è esclusa dalle verifiche degli adempimenti regionali in materia sanitaria previsti dal vigente ordinamento, con riferimento agli esercizi 2011 e seguenti, la verifica del rispetto del patto di stabilità interno, tenuto conto della sua estraneità alla materia sanitaria e della specifica disciplina, anche sanzionatoria in caso di inadempienza, che regola il medesimo patto di stabilità interno”.

Relazione

L’articolo stabilisce che in ragione della specificità della materia sanitaria, anche con riferimento agli aspetti sanzionatori, si esclude che dal 2011 le verifiche degli adempimenti regionali in materia sanitaria possano concernere il rispetto del Patto di stabilità interno.

Il comma 4 dell’articolo 30 della legge 2 novembre 2011, n. 183 è abrogato. Conseguentemente, è ripristinato il comma 2-ter dell’articolo 20 del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98.

Relazione

Occorre reintrodurre un coefficiente di correzione che pesi anche il miglioramento nel tempo degli indicatori.



EMENDAMENTO IN MATERIA DI IPT E TASSA AUTOMOBILISTICA REGIONALE

Emendamento

Al D.Lgs. 6 maggio 2011, n. 68, dopo l'articolo 17, è aggiunto il seguente articolo 17 bis:

Art. 17 bis

(Interpretazione autentica dell'ente beneficiario del versamento effettuato a titolo di Imposta Provinciale di Trascrizione e Tassa Automobilistica Regionale)

1. Nelle more del riordino dell' Imposta Provinciale di Trascrizione (IPT), di cui all'articolo 17, il versamento della predetta imposta, di cui all'art. 56 del decreto legislativo n. 446 del 1997, deve essere effettuato a favore della Provincia in cui risiede ovvero ha stabilito la sede legale il proprietario del veicolo interessato alla trascrizione delle relative formalità presso il Pubblico Registro Automobilistico.
2. Nel caso ricorrano le condizioni di cui all'art. 7, della legge 23 luglio 2009, n. 99, la tassa automobilistica regionale è dovuta e versata direttamente alla Regione in cui risiede ovvero ha stabilito la sede legale il proprietario del veicolo come risultante presso il Pubblico Registro Automobilistico.

Relazione

La norma proposta vuole individuare con chiarezza l'ente beneficiario dell'Imposta Provinciale di trascrizione e della Tassa Automobilistica Regionale al fine di favorire lo sviluppo della relativa disciplina in considerazione della riforma delle Province prevista dall'art. 23 del DL 201/2011, convertito nella legge 214 dello stesso anno, e con l'ulteriore finalità di evitare fenomeni elusivi del relativo adempimento fiscale.

La norma, inoltre, non interviene circa i contenuti di una fiscalità territoriale differenziata in quanto consente, comunque, insediamenti locali ma tenendo conto dell'ordinamento tributario nel suo complesso e riportando, pertanto ad unitarietà i vantaggi connessi all'insediamento produttivo da parte dei soggetti interessati.

Per quanto riguarda la Tassa Automobilistica Regionale, la norma proposta chiarisce in maniera inequivocabile quanto stabilito al comma 3, dell'art. 7, della legge n. 99/2009.



CONSEGNATO NELLA SEDUTA
DEL ...0.2.FEB.2012.....



Conferenza Unificata del 2 febbraio 2012

punto 7

Decreto legge 24 gennaio 2012 n. 1, recante *“Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività”*

PRIME PROPOSTE DI EMENDAMENTI



Art. 17 Liberalizzazione della distribuzione dei carburanti

Al comma 4, lettera b), le parole "licenza di esercizio dell'impianto di distribuzione di carburanti rilasciata dall'ufficio tecnico di finanza", sono sostituite dalle seguenti: "autorizzazione rilasciata dal comune a norma della legge 9 febbraio 1998, n. 32 e della normativa regionale di settore" e le parole "licenza di esercizio di medesimo" sono sostituite dalle seguenti "autorizzazione medesima".

MOTIVAZIONE

Nel comma 4 del decreto si parla di licenza di esercizio dei distributori di carburanti "rilasciata dall'ufficio tecnico di finanza". Tale dizione è imprecisa e non corrisponde alla normativa vigente. Va quindi rivista in quanto l'autorizzazione è rilasciata dal comune e non dall'ufficio tecnico di finanza che ne consente soltanto il commercio ai fini del controllo fiscale, dopo che l'impianto sia stato autorizzato ad esercitare l'attività di vendita.

Si rileva peraltro che la materia della vendita di carburanti (è errato parlare di "distribuzione" perché questa attività è praticata anche in impianti non aperti al pubblico; es. quelli all'interno di un'azienda privata: Atac nelle proprie autorimesse) è ampiamente e dettagliatamente già disciplinata dalle leggi regionali, competenti per materia, in forza della legge 32 del 1998 (vedasi per tutte la più liberalizzatrice, la L.R. Toscana 7 febbraio 2005, n. 28 e ss.mm.ii.).

L'aver previsto "la vendita di ogni bene e servizio" sta a significare la vendita anche di bevande alcoliche. Il che non appare opportuno sia per situazioni particolari già previste e sia per casi specifici che il comune potrebbe imporre il divieto di vendita. Infatti le leggi regionali in materia hanno già posto limitazioni in proposito.

In conclusione la norma in esame potrebbe più congrua e soprattutto più corretta nel contesto normativo ove si colloca nella formulazione proposta.



Art. 22
Disposizioni per accrescere la trasparenza sui mercati
dell'energia elettrica e del gas

All'art. 22 è aggiunto il seguente comma:

“2. E' abrogato il comma 1-quater dell'articolo 29 del D.L. 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14.”



Art. 25 Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

Al comma 1, dopo le parole "legge 14 settembre 2011, n.148" inserire le seguenti parole "Fatto salvo quanto previsto agli articoli 195 comma 1 lettera m), 196 comma 1 lettera g) del Decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 e s.m.i.".

MOTIVAZIONE

Nell'introdurre i giusti principi di concorrenza si ritiene assolutamente necessario fare salvo quanto già previsto nella specifica disciplina di settore per la gestione dei rifiuti. Il Codice dell'Ambiente (d.lgs. 152/2006 smi), che comunque richiama sempre la disciplina vigente in tema di affidamento dei servizi pubblici locali, al Capo III dedicato al servizio di gestione integrata dei rifiuti, interviene con un sistema di regole specifico per il settore, a partire dalla definizione degli ambiti territoriali, che si dovrebbe mantenere così da non compromettere quanto già avviato in diversi contesti territoriali.

ALTERNATIVAMENTE

Al comma 1, alla lettera a), all'inizio del comma 1 del nuovo articolo 3 bis, inserire le seguenti parole: "Fatto salvo quanto previsto agli articoli 195 comma 1 lettera m), 196 comma 1 lettera g) del Decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 e s.m.i.".

MOTIVAZIONE

Si ritiene assolutamente necessario fare salvo quanto già previsto nella specifica disciplina di settore per la gestione dei rifiuti (Codice dell'Ambiente, d.lgs. 152/2006 smi), che già prevede indicazioni specifiche circa la definizione degli Ambiti Territoriali Ottimali da parte delle Regioni.



La gestione dei rifiuti ai fini dell'erogazione non è tipicamente un servizio "a rete" (come ad esempio gas, energia, acqua) e non si basa prevalentemente su delle reti infrastrutturali, ma piuttosto su impiego di forza lavoro e attrezzature e mezzi adibiti alla raccolta. Può essere utile in alcuni casi, ad esempio in zone territoriali con particolari caratteristiche (es. aree montane) prevedere delle caratteristiche *ad hoc* ai fini della programmazione ed erogazione del servizio, che sono difficilmente coordinabili in un'ottica di area vasta. Le Regioni nell'ambito delle attività di programmazione sono certamente i soggetti capaci di svolgere una valutazione di efficacia ai fini della definizione dei bacini di gara.

MOTIVAZIONE

Al comma 1, lettera a), alla fine del primo periodo del comma 1 dell'articolo 3 bis, inserire la seguente frase: "Le Regioni per la gestione integrata dei rifiuti possono prevedere bacini inferiori alla dimensione provinciale qualora ricorrano esigenze ambientali e per il raggiungimento di economie di scala.

Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

Art. 25

Alla luce della nuova disciplina sui servizi pubblici locali pare necessario e utile richiamare le disposizioni normative che avevano già previsto specifici soggetti d'Ambito, che sono già costituiti o in fase avanzata di definizione, che operano nel settore idrico e nella gestione dei rifiuti. Questi soggetti dispongono delle competenze tecnico-amministrative necessarie per espletare le funzioni di stazione appaltante, di regolazione, indirizzo e controllo sui servizi attinenti i settori di riferimento, altrimenti si dovrebbero comunque creare delle strutture apposite per tale scopo. Ciò consentirebbe, peraltro, di superare anche la controversa questione dell'abrogazione delle Autorità d'Ambito, che tante criticità ha sollevato fin dalla sua emanazione paralizzando per oltre due anni le attività sul territorio e non consentendo lo sviluppo dei settori in questione, con i connessi e necessari investimenti.

MOTIVAZIONE

Al comma 1, lettera a), alla fine del nuovo articolo 3 bis, inserire il seguente comma 6: "All'articolo 2 della Legge 23 dicembre 2009, n. 191 e s.m.i., il comma 186 bis è abrogato."

Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

Art. 25



Si ritiene preferibile mantenere quanto previsto dal Codice dell'ambiente rispetto all'affidamento dell'intero ciclo di gestione dei rifiuti. Separare la parte dello smaltimento finale, ovvero quella più remunerativa, dalle altre fasi potrebbe far mancare le necessarie economie di scala che permettono di contenere i più elevati costi della raccolta e le relative tariffe.

MOTIVAZIONE

Abrogare il comma 2.

Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

Art. 25



La norma non tiene affatto conto del fallimento, di fatto, delle gestioni per ambito e della necessità che queste ultime vengano specificamente regolate attraverso linee guida nazionali omogenee che poi le Regioni possono declinare nella propria autonomia. Inoltre senza un opportuno snellimento delle norme in materia tale risultato, difficilmente potrà essere perseguito (né è l'esempio la prevista sostituzione delle AATO a livello regionale). La dimensione provinciale appare poi assolutamente inadatta a garantire tout court economie di scala, che dipendono invece da altri fattori non solo demografici. Inoltre è opportuno prevedere che i Comuni possano proporre alle Regioni, entro una certa data, aggregazioni spontanee ovvero già in essere, quali ad esempio le Unioni di Comuni.

MOTIVAZIONE

al comma 1 del nuovo articolo 3 bis, dopo il primo periodo inserire il seguente: "Entro il 30 aprile 2012 i Comuni possono proporre alle Regioni, previa lettera di adesione dei Sindaci interessati o delibera di un organismo associato ai sensi dell'art. 30 del TUEL già costituito, specifici bacini territoriali."

eliminare la frase: "comunque non inferiori alla dimensione del territorio provinciale"

e"

al comma 1 del nuovo articolo 3 bis, al primo periodo dopo le parole "dimensioni",

In alternativa

Al nuovo articolo 3 bis, sostituire il comma 1 col seguente:

1. Fatto salvo quanto previsto agli articoli 195 comma 1 lettera m), 196 comma 1 lettera g) del d. lgs. 152/2006 s.m.i., l'organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali in ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei, individuati in riferimento a dimensioni tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio è definita dalle Regioni entro il 30 giugno 2012. A tal fine entro il 31 marzo 2012 il Ministro degli Affari Regionali, il Turismo e lo Sport individua, d'intesa con la Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del d.lgs n. 281 del 28/8/97 s.m.i, i settori ed i criteri di riferimento per l'individuazione di tali ambiti o bacini territoriali ottimali.

Entro il 30 aprile 2012 i Comuni possono proporre alle Regioni, previa lettera di adesione dei Sindaci interessati o delibera di un organismo associato ai sensi dell'art. 30 del TUEL già costituito, specifici bacini territoriali.

Art. 25 Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali



La previsione normativa potrebbe inoltre delineare la creazione di diversi enti di bacino anche solo formalmente, onde poter beneficiare di alcuni finanziamenti statali, dando vita ad un pericoloso circolo vizioso. Si rende pertanto necessario stralciare la parte sulla destinazione prioritaria dei finanziamenti statali a tali organismi.

MOTIVAZIONE

Eliminare il comma 3 del nuovo articolo 3 bis.

Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

Art. 25



Art. 25
Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

Eliminare il comma 4 del nuovo articolo 3 bis.

MOTIVAZIONE

La previsione di introdurre il limite di indebitamento alle società a partecipazione pubblica totale o di controllo, mette pericolosamente a rischio la possibilità di compiere investimenti futuri per queste società o di poterlo fare solo in parte, non garantendo invece prerogative necessarie per assicurare un servizio qualitativamente e quantitativamente efficace. Appare quindi opportuno stralciarla.



At comma 1, al punto 6 all'ultimo periodo della lettera a), sostituire le parole "a tre anni", con la seguente frase: "al tempo necessario per l'ammortamento degli investimenti programmati all'atto dell'integrazione operativa di cui al periodo precedente, nel limite massimo di cinque anni, fatti

Al punto 6, lettera a), alla fine del secondo periodo, eliminare le seguenti parole: "a livello di ambiti o di bacini territoriali ottimali ai sensi dell'articolo 3-bis."

La soglia limite dell'in house continua ad essere oggetto di differenti valori, mentre dovrebbe costituire un punto fermo affinché i Comuni possano portare a compimento quanto programmato da agosto 2011 ad oggi, con lo stesso valore allora definito. La modalità di affidamento in house risulta inoltre sottoposta a restrizioni tali da essere difficilmente praticabile; appare pertanto spropositato abbassare il valore economico rendendolo del tutto irrisorio.

MOTIVAZIONE

Eliminare il punto 5.

Al punto 2, dopo le parole "Autorità garante della concorrenza e del mercato" inserire la seguente parola: "sulla verifica di cui al comma 1,"
Al punto 3, eliminare le parole: "e del relativo schema di delibera quadro di cui al comma 2"

In alternativa

L'emendamento è volto a snellire gli adempimenti previsti per l'affidamento che risento degli ulteriori oneri aggiunti dalla norma intervenuta.
Tale previsione comprende non solo il grado di autonomia dell'ente locale, ma costituisce essa stessa un ulteriore aggravio della procedura che, ancora una volta, prevede meccanismi impositivi rispetto ad atti e decisioni proprie degli enti locali. Non è del tutto comprensibile poi, alla luce dei poteri di impugnativa attribuiti all'Antitrust, che hanno circa gli stessi termini temporali.

MOTIVAZIONE

Eliminare il punto 1., 2. e 3.

Alla lettera B)

I limiti di cui alla disposizione sono già contenuti in un'altra disposizione in materia di società partecipate. Il richiamo potrebbe generare confusione pertanto è opportuno eliminarlo.

MOTIVAZIONE

Al comma 5 del nuovo articolo 3 bis, eliminare il secondo periodo.

Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

Art. 25



Qualora avvenga una integrazione territoriale, dovrà essere almeno previsto un periodo di tempo adeguato ad ammortizzare gli investimenti in impianti e strutture per lo svolgimento dei servizi. E' poi necessario mantenere in essere i contratti con gestori terzi già avviati fino alla scadenza, ciò al fine di semplificare l'iter di cessazione ed evitare possibili contenziosi di difficile gestione.

MOTIVAZIONE

salvi per la gestione integrata dei rifiuti gli affidamenti aggiudicati con procedura ad evidenza pubblica fino alla scadenza naturale dei contratti".



I commi aggiuntivi si rendono necessari per coordinare la normativa sui SPL con altre disposizioni in materia di limiti e vincoli delle partecipazioni comunali in società. Il punto 10 prevede che tali partecipazioni se in eccesso rispetto ai divieti di legge siano conferite ad uno specifico fondo chiuso costituito da ANCI e regolato d'intesa con l'Antitrust che adeguatamente tuteli le amministrazioni ed abbatta tutti i costi di gestione. Tale soggetto infatti potrà consentire di adempiere alla normativa sulle dismissioni offrendo allo stesso tempo garanzie di collocamento delle quote alle migliori condizioni mercato ovvero, in caso in caso contrario procedere alla liquidazione delle stesse. Ciò consentirebbe di ridurre i tempi e costi delle operazioni di dismissione. Il punto 11 è essenziale in quanto per gli affidanti da effettuarsi in ottemperanza alle disposizioni previste nel periodo transitorio, essendo intervenuti sulle scadenze naturali, è necessario derogare alla procedura inerente il parere Antitrust e procedere alla liberalizzazione "per il mercato" richiamando direttamente l'applicazione delle modalità di affidamento in privata previste dalla norma.

MOTIVAZIONE

sensibilizzazione, assistenza e supporto agli enti locali".

Dopo il comma 35 è aggiunto il seguente comma: "Al fine di definire idonei strumenti per gli enti locali che siano di ausilio al corretto adempimento

La Concorrenza e il Mercato, entro il 29 febbraio 2012, stipulano un Protocollo di Intesa per elaborare adeguate linee guida e proporre specifiche iniziative di

11. Al comma 32 è infine aggiunto il seguente periodo: "Alle procedure attuate in adempimento alle disposizioni di cui al presente comma si applicano

12. Dopo il comma 35 è aggiunto il seguente comma: "Al fine di definire idonei

strumenti per gli enti locali che siano di ausilio al corretto adempimento

La Concorrenza e il Mercato, entro il 29 febbraio 2012, stipulano un Protocollo di

Intesa per elaborare adeguate linee guida e proporre specifiche iniziative di

sensibilizzazione, assistenza e supporto agli enti locali".

Dopo il comma 35 è aggiunto il seguente comma: "Al fine di definire idonei

strumenti per gli enti locali che siano di ausilio al corretto adempimento

La Concorrenza e il Mercato, entro il 29 febbraio 2012, stipulano un Protocollo di

Intesa per elaborare adeguate linee guida e proporre specifiche iniziative di

sensibilizzazione, assistenza e supporto agli enti locali".

Dopo il comma 35 è aggiunto il seguente comma: "Al fine di definire idonei

strumenti per gli enti locali che siano di ausilio al corretto adempimento

La Concorrenza e il Mercato, entro il 29 febbraio 2012, stipulano un Protocollo di

Intesa per elaborare adeguate linee guida e proporre specifiche iniziative di

sensibilizzazione, assistenza e supporto agli enti locali".

Dopo il comma 35 è aggiunto il seguente comma: "Al fine di definire idonei

strumenti per gli enti locali che siano di ausilio al corretto adempimento

La Concorrenza e il Mercato, entro il 29 febbraio 2012, stipulano un Protocollo di

Intesa per elaborare adeguate linee guida e proporre specifiche iniziative di

sensibilizzazione, assistenza e supporto agli enti locali".

Dopo il comma 35 è aggiunto il seguente comma: "Al fine di definire idonei

strumenti per gli enti locali che siano di ausilio al corretto adempimento

La Concorrenza e il Mercato, entro il 29 febbraio 2012, stipulano un Protocollo di

Intesa per elaborare adeguate linee guida e proporre specifiche iniziative di

sensibilizzazione, assistenza e supporto agli enti locali".

Dopo il comma 35 è aggiunto il seguente comma: "Al fine di definire idonei

strumenti per gli enti locali che siano di ausilio al corretto adempimento

La Concorrenza e il Mercato, entro il 29 febbraio 2012, stipulano un Protocollo di

Intesa per elaborare adeguate linee guida e proporre specifiche iniziative di

sensibilizzazione, assistenza e supporto agli enti locali".

Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

Art. 25

Dopo il punto 9 sono inseriti i seguenti punti 10, 11 e 12:

10. Dopo il comma 34 bis sono aggiunti i seguenti commi:

"Le partecipazioni detenute dai Comuni in società conformi a quanto previsto

dall'art. 4 del decreto legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito nella legge 14

settembre 2011, n. 148 così come modificato dal presente articolo, non sono

soggette agli obblighi previsti dall'art. 14 comma 32 del decreto legge 31 maggio

2010, n. 78, convertito nella legge 30 luglio n. 122, in quanto trova applicazione

la presente disciplina.

Tutte le partecipazioni societarie detenute dai Comuni che non rientrano nelle

fattispecie esplicitamente consentite da norme di legge ed in particolare dall'art.

4 del decreto legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito nella legge 14 settembre

2011, n. 148 così come modificato dalla presente legge, sono conferite, entro il

30 settembre 2012 ad un Fondo mobiliare chiuso.

Il Fondo di cui al comma precedente è costituito dall'ANCI sulla base di un

regolamento definito d'intesa con il Ministro dello Sviluppo Economico ed è

soggetto al controllo da parte dell'Autorità garante della concorrenza e del

mercato. In particolare il Fondo, entro 18 mesi a partire dal 30 settembre 2012

procede a collocare sul mercato, secondo specifiche priorità di sviluppo

industriale e della concorrenza, le partecipazioni cui può essere attribuito un

valore di mercato o - alternativamente - a procedere alla messa in liquidazione.

In caso di mancata vendita o nel caso in cui la partecipazione non sia

maggioritaria e non consenta di deliberare la liquidazione, le partecipazioni allo

scadere dei 18 mesi vengono restituite ai Comuni che a quel punto possono

disporre liberamente o conservarle legittimamente.

11. Al comma 32 è infine aggiunto il seguente periodo: "Alle procedure attuate

in adempimento alle disposizioni di cui al presente comma si applicano

12. Dopo il comma 35 è aggiunto il seguente comma: "Al fine di definire idonei

strumenti per gli enti locali che siano di ausilio al corretto adempimento

La Concorrenza e il Mercato, entro il 29 febbraio 2012, stipulano un Protocollo di

Intesa per elaborare adeguate linee guida e proporre specifiche iniziative di

sensibilizzazione, assistenza e supporto agli enti locali".

Il punto 12 prevede che considerando la complessità e le novità del quadro normativo delineato risulta assolutamente necessario porre in essere specifiche azioni di accompagnamento per i Comuni attraverso la fondamentale elaborazione governativa di idonee linee guida per le amministrazioni locali, da condividere con ANCI e formalizzare in un Protocollo d'Intesa insieme all'Antitrust per supportare adeguatamente i Comuni in materia di gestione dei servizi pubblici. Ciò rappresenterebbe un valido e completo ausilio per i Comuni verso il corretto adempimento normativo e garantirebbe la riuscita del nuovo assetto.





Art. 25
Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

All'articolo 25 comma 1, lettera a) punto 1 aggiungere infine il seguente periodo:
"Per i servizi di trasporto pubblico locale svolto in ambito urbano le succitate dimensioni dei bacini ottimali comunque non inferiori alla dimensione del territorio provinciale non costituisce parametro di riferimento vincolante".

MOTIVAZIONE

L'emendamento è finalizzato ad eliminare il vincolo per i servizi di trasporto pubblico locale svolto in ambito urbano delle dimensioni dei bacini territoriali ottimali non inferiori alla dimensione del territorio provinciale. La ratio della norma, infatti, è quella di perseguire le economie di scale e dunque razionalizzazione ed efficienza che possono scaturire dal raggiungimento della dimensione minima efficiente. Tuttavia si ritiene che vi siano realtà dove già la dimensione urbana permette di sfruttare, da un punto di vista territoriale, rendimenti di scala crescente. D'altra parte il limite provinciale potrebbe determinare un sovradimensionamento del bacino territoriale non idoneo al perseguimento delle economie di scala.



Art. 25
Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

Al comma 1, lettera b, dopo il punto 5 aggiungere il seguente punto:
"5-bis: Al comma 29 dopo le parole "liberi da pesi e gravami" aggiungere le seguenti parole "fatto salvo quanto previsto dal successivo comma 30".

MOTIVAZIONE

La modifica proposta è finalizzata ad armonizzare i contenuti dei commi 29 e 30 dell'articolo 4 del D.L. n.138/2011 inerenti la materia della cessione dei beni in caso di subentro.

Di seguito si riportano i riferimenti normativi in questione.

Art. 4, comma 29 e 30, DL 138/2011

29. Alla scadenza della gestione del servizio pubblico locale o in caso di sua cessazione anticipata, il precedente gestore cede al gestore subentrante i beni strumentali e le loro pertinenze necessari, in quanto non duplicabili a costi socialmente sostenibili, per la prosecuzione del servizio, come individuati, ai sensi del comma 11, lettera f), dall'ente affidante, a titolo gratuito e liberi da pesi e gravami.

30. Se, al momento della cessazione della gestione, i beni di cui al comma 29 non sono stati interamente ammortizzati, il gestore subentrante corrisponde al precedente gestore un importo pari al valore contabile originario non ancora ammortizzato, al netto di eventuali contributi pubblici direttamente riferibili ai beni stessi. Restano ferme le disposizioni contenute nelle discipline di settore, anche regionali, vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto, nonché restano salvi eventuali diversi accordi tra le parti stipulati prima dell'entrata in vigore del presente decreto.



La proposta normativa è finalizzata a favorire, attraverso i proventi derivanti dai parcheggi a pagamento, gli interventi per migliorare la mobilità urbana. In particolare, la normativa attualmente vigente (articolo 7, comma 7 del Codice della strada) dispone che possano essere destinati al miglioramento della mobilità urbana esclusivamente i proventi dei parcheggi a pagamento eventualmente eccedenti dando la priorità agli interventi di installazione, costruzione e gestione dei parcheggi di superficie, sopraelevati o sotterranei. Con la modifica proposta, invece, viene eliminata la parola eventualmente eccedenti al fine di assicurare, in un contesto di politica della mobilità organica e complessiva, che i proventi derivanti dal traffico privato possano finanziare, senza ordini di priorità, le infrastrutture relative al mobilità privata e gli interventi per migliorare la mobilità urbana nel suo complesso; mobilità che per essere efficace ed efficiente deve trovare un giusto equilibrio tra quote modali di trasporto pubblico e quote di trasporto privato.

MOTIVAZIONE

Dopo l'articolo 25 inserire il seguente Articolo 25-bis "Modifiche al Codice della Strada":
All'art 7, comma 7, del Decreto Legislativo 30 Aprile 1992, n.285 sostituire le parole "e le somme eventualmente eccedenti" con le seguenti: "nonché".

Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

Art. 25



L'emendamento proposto ha la finalità di reintrodurre per l'anno 2012 le agevolazioni fiscali per l'acquisto di abbonamenti per il trasporto pubblico locale introdotte dalla Legge finanziaria del 2008 (L.244/2007) e confermate dalla Legge finanziaria per il 2009. Ciò consentirebbe la defiscalizzazione degli abbonamenti di trasporto pubblico locale, necessaria al fine di creare un sistema virtuoso in cui si incentivano l'utilizzo del mezzo pubblico determinando una maggiore efficienza del sistema dei trasporti nel suo complesso.

MOTIVAZIONE

Dopo l'articolo 25 inserire il seguente articolo 25-bis:

Il comma 309 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 2007, n. 244 è sostituito dal seguente:

“Ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, per le spese sostenute nell'anno 2012 per l'acquisto di ciascun abbonamento ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale spetta una detrazione dall'imposta lorda, fino alla concorrenza del suo ammontare, nella misura del 19 per cento per un importo delle spese stesse non superiore a 250 euro. La detrazione spetta sempreché le spese stesse non siano deducibili nella determinazione dei singoli redditi che concorrono a formare il reddito complessivo. La detrazione spetta anche se la spesa è stata sostenuta nell'interesse delle persone indicate nell'articolo 12 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni, che si trovano nelle condizioni indicate nel comma 2 del medesimo articolo 12. A tal fine è autorizzata la spesa di 100 milioni di euro per l'anno 2012.

All'onere derivante dall'attuazione del comma 3-bis si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2012-2014, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2012, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.”

Art. 25 Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali



La modifica proposta è tesa a fugare ogni incertezza applicativa in merito all'applicazione del price-cap per la revisione dei livelli tariffari, con particolare rilevanza per i servizi di trasporto pubblico locale. Il legislatore del 1997, infatti, nel demanدارe agli Enti Locali il compito di determinare le tariffe del servizio "in analogia, ove possibile, a quanto previsto dall'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481" intendeva estendere al settore del trasporto pubblico locale il meccanismo di adeguamento delle tariffe (price cap) previsto dalla legge 481/95 per altri servizi pubblici (gas, elettricità e telecomunicazioni). In tal senso l'inciso "ove possibile" non è da intendersi quale facoltà concessa agli enti appaltanti di introdurre o meno un tale meccanismo di revisione delle tariffe ma, più correttamente, come facoltà di avvalersi in tutto o in parte dei criteri di funzionamento del meccanismo come previsti dalla citata legge 481/95. Ferma restando, cioè, l'obbligatorietà del ricorso al meccanismo del price-cap il legislatore intendeva consentire agli enti appaltanti di adeguare il meccanismo alle peculiarità specifiche del settore. A tal proposito la disposizione viene rafforzata ed integrata con una serie di principi che dovrebbero condurre gli Enti competenti alla definizione dei livelli tariffari e dei relativi aggiornamenti in coerenza con gli obiettivi dell'economicità e della qualità del servizio.

MOTIVAZIONE

Dopo l'articolo 25 inserire il seguente articolo 25-bis:

All'art 18, comma 2, lettera g), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, dopo le parole "14 novembre 1995, n.481" sono aggiunte le seguenti: "secondo criteri di formazione ed aggiornamento delle tariffe che incentivino l'efficienza, la qualità dei servizi ed un adeguato sviluppo degli investimenti e che considerino il grado di liberalizzazione, la struttura di mercato, l'intensità della concorrenza attuale e prospettica, le ripercussioni su eventuali mercati collegati, il confronto internazionale, l'equilibrio economico-finanziario delle imprese e l'incidenza di eventuali costi sostenuti per servizi di interesse generale, tenendo separato dalla tariffa qualunque tributo od onere improprio;"

Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

Art. 25



L'emendamento proposto - consentendo la proroga dell'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale - è volto ad eliminare la discrasia temporale tra il termine di invio all'Autorità garante dello schema di delibera quadro che gli Enti Locali devono adottare in seguito alla verifica della realizzabilità di una gestione concorrenziale dei servizi (entro il 24 gennaio 2013) a cui si aggiunge il parere obbligatorio dell'Autorità (entro 60 giorni dall'invio dello schema di delibera) nonché l'adozione della delibera (entro 30 giorni dal parere dell'Autorità) ed il termine normativamente previsto (dicembre 2012) per la scadenza *ex lege* degli affidamenti non conformi.

MOTIVAZIONE

Comma 1, lettera b) punto 6, primo periodo, sostituire le parole: "alla data del 31 dicembre 2012" con le seguenti "alla data del 30 giugno 2013".

Articolo 25 Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali



Dopo l'articolo 25 inverte l'articolo 25-bis "Ticket trasporto":
"1. Al testo unico delle imposte sui redditi, di cui al Decreto del Presidente della Repubblica 22 Dicembre 1986, n. 917 così come modificato dal D. Lgs 12 Dicembre 2003, n. 344, sono apportate le seguenti modifiche:
All'articolo 51, al comma 1, la lettera d) è sostituita dalla seguente: "d) Le prestazioni di servizi di trasporto collettivo alla generalità o a categorie di dipendenti comprese quelle rese attraverso titoli di legittimazione allo scopo destinati anche se affidate a terzi ivi compresi gli esercenti servizi pubblici di trasporto";
Le somme corrisposte dai datori di lavoro per i servizi di trasporto collettivo alla generalità o a categorie di dipendenti comprese quelle rese attraverso titoli di legittimazione allo scopo destinati anche se affidate a terzi ivi compresi gli esercenti servizi pubblici di trasporto sono detraibili dall'imponibile complessivo determinato per l'IRPEF, l'IRAP, l'IRRES e l'IRAP";
2. All'onere derivante dall'attuazione dei commi 3-bis e 3-ter si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2012-2014, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2012, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero."

Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

Art. 25

L'opportunità di incentivare l'utilizzo del sistema dei trasporti pubblici è l'aspetto più importante che la norma del Testo Unico delle Imposte Dirette ha introdotto sin dal 1997 all'art. 51 del D.P.R. n. 917 del 1986 che prevede, appunto, che non concorrono a formare il reddito del lavoratore le prestazioni di servizi di trasporto collettivo, per lo spostamento dal luogo di abitazione o da un apposito centro di raccolta alla sede di lavoro e/o viceversa, alla generalità o a intere categorie di dipendenti, anche se affidate a terzi ivi compresi gli esercenti servizi pubblici.
In tale contesto è apparso evidente che l'incentivo della non tassazione in capo ai lavoratori avrebbe potuto indirizzare le richieste delle organizzazioni sindacali dei lavoratori in occasione dei rinnovi dei rispettivi contratti di lavoro verso l'ottenimento di tali servizi a carico dei rispettivi datori di lavoro in quanto il beneficio per i lavoratori non comporta l'applicazione dell'IRPEF e dei contributi previdenziali.
Anche per i datori di lavoro l'importo stanziato per l'acquisto dei titoli di viaggio non comporta l'imponibilità previdenziale ed è sicuramente deducibile fiscalmente.
L'interesse per le Aziende di trasporto è evidente in quanto l'afflusso dei corrispettivi della vendita dei titoli di viaggio avrebbe sicuramente un incremento ed anche l'aspetto finanziario è rilevante se si pensa alla disponibilità immediata dei corrispettivi.
Inoltre, l'incremento dei viaggiatori non dovrebbe comportare un mutamento dei piani di esercizio e quindi delle spese.

In tale contesto è apparso evidente che l'incentivo della non tassazione in capo ai lavoratori avrebbe potuto indirizzare le richieste delle organizzazioni sindacali dei lavoratori in occasione dei rinnovi dei rispettivi contratti di lavoro verso l'ottenimento di tali servizi a carico dei rispettivi datori di lavoro in quanto il beneficio per i lavoratori non comporta l'applicazione dell'IRPEF e dei contributi previdenziali.
Anche per i datori di lavoro l'importo stanziato per l'acquisto dei titoli di viaggio non comporta l'imponibilità previdenziale ed è sicuramente deducibile fiscalmente.
L'interesse per le Aziende di trasporto è evidente in quanto l'afflusso dei corrispettivi della vendita dei titoli di viaggio avrebbe sicuramente un incremento ed anche l'aspetto finanziario è rilevante se si pensa alla disponibilità immediata dei corrispettivi.
Inoltre, l'incremento dei viaggiatori non dovrebbe comportare un mutamento dei piani di esercizio e quindi delle spese.

In tale contesto è apparso evidente che l'incentivo della non tassazione in capo ai lavoratori avrebbe potuto indirizzare le richieste delle organizzazioni sindacali dei lavoratori in occasione dei rinnovi dei rispettivi contratti di lavoro verso l'ottenimento di tali servizi a carico dei rispettivi datori di lavoro in quanto il beneficio per i lavoratori non comporta l'applicazione dell'IRPEF e dei contributi previdenziali.
Anche per i datori di lavoro l'importo stanziato per l'acquisto dei titoli di viaggio non comporta l'imponibilità previdenziale ed è sicuramente deducibile fiscalmente.
L'interesse per le Aziende di trasporto è evidente in quanto l'afflusso dei corrispettivi della vendita dei titoli di viaggio avrebbe sicuramente un incremento ed anche l'aspetto finanziario è rilevante se si pensa alla disponibilità immediata dei corrispettivi.
Inoltre, l'incremento dei viaggiatori non dovrebbe comportare un mutamento dei piani di esercizio e quindi delle spese.

In tale contesto è apparso evidente che l'incentivo della non tassazione in capo ai lavoratori avrebbe potuto indirizzare le richieste delle organizzazioni sindacali dei lavoratori in occasione dei rinnovi dei rispettivi contratti di lavoro verso l'ottenimento di tali servizi a carico dei rispettivi datori di lavoro in quanto il beneficio per i lavoratori non comporta l'applicazione dell'IRPEF e dei contributi previdenziali.
Anche per i datori di lavoro l'importo stanziato per l'acquisto dei titoli di viaggio non comporta l'imponibilità previdenziale ed è sicuramente deducibile fiscalmente.
L'interesse per le Aziende di trasporto è evidente in quanto l'afflusso dei corrispettivi della vendita dei titoli di viaggio avrebbe sicuramente un incremento ed anche l'aspetto finanziario è rilevante se si pensa alla disponibilità immediata dei corrispettivi.
Inoltre, l'incremento dei viaggiatori non dovrebbe comportare un mutamento dei piani di esercizio e quindi delle spese.

In tale contesto è apparso evidente che l'incentivo della non tassazione in capo ai lavoratori avrebbe potuto indirizzare le richieste delle organizzazioni sindacali dei lavoratori in occasione dei rinnovi dei rispettivi contratti di lavoro verso l'ottenimento di tali servizi a carico dei rispettivi datori di lavoro in quanto il beneficio per i lavoratori non comporta l'applicazione dell'IRPEF e dei contributi previdenziali.
Anche per i datori di lavoro l'importo stanziato per l'acquisto dei titoli di viaggio non comporta l'imponibilità previdenziale ed è sicuramente deducibile fiscalmente.
L'interesse per le Aziende di trasporto è evidente in quanto l'afflusso dei corrispettivi della vendita dei titoli di viaggio avrebbe sicuramente un incremento ed anche l'aspetto finanziario è rilevante se si pensa alla disponibilità immediata dei corrispettivi.
Inoltre, l'incremento dei viaggiatori non dovrebbe comportare un mutamento dei piani di esercizio e quindi delle spese.

In tale contesto è apparso evidente che l'incentivo della non tassazione in capo ai lavoratori avrebbe potuto indirizzare le richieste delle organizzazioni sindacali dei lavoratori in occasione dei rinnovi dei rispettivi contratti di lavoro verso l'ottenimento di tali servizi a carico dei rispettivi datori di lavoro in quanto il beneficio per i lavoratori non comporta l'applicazione dell'IRPEF e dei contributi previdenziali.
Anche per i datori di lavoro l'importo stanziato per l'acquisto dei titoli di viaggio non comporta l'imponibilità previdenziale ed è sicuramente deducibile fiscalmente.
L'interesse per le Aziende di trasporto è evidente in quanto l'afflusso dei corrispettivi della vendita dei titoli di viaggio avrebbe sicuramente un incremento ed anche l'aspetto finanziario è rilevante se si pensa alla disponibilità immediata dei corrispettivi.
Inoltre, l'incremento dei viaggiatori non dovrebbe comportare un mutamento dei piani di esercizio e quindi delle spese.

In tale contesto è apparso evidente che l'incentivo della non tassazione in capo ai lavoratori avrebbe potuto indirizzare le richieste delle organizzazioni sindacali dei lavoratori in occasione dei rinnovi dei rispettivi contratti di lavoro verso l'ottenimento di tali servizi a carico dei rispettivi datori di lavoro in quanto il beneficio per i lavoratori non comporta l'applicazione dell'IRPEF e dei contributi previdenziali.
Anche per i datori di lavoro l'importo stanziato per l'acquisto dei titoli di viaggio non comporta l'imponibilità previdenziale ed è sicuramente deducibile fiscalmente.
L'interesse per le Aziende di trasporto è evidente in quanto l'afflusso dei corrispettivi della vendita dei titoli di viaggio avrebbe sicuramente un incremento ed anche l'aspetto finanziario è rilevante se si pensa alla disponibilità immediata dei corrispettivi.
Inoltre, l'incremento dei viaggiatori non dovrebbe comportare un mutamento dei piani di esercizio e quindi delle spese.



Il servizio Ticket Trasporto presenta molteplici vantaggi per il datore di lavoro, per il dipendente e per le aziende di trasporto pubblico.

Per il datore di lavoro implica diversi tipi di facilitazioni:

- fiscali: è una spesa per prestazioni e quindi deducibile interamente.
- gestionali: la gestione sarebbe totalmente esterna e quindi non grava sulle strutture aziendali;
- di flessibilità: risponde alle esigenze di datori di lavoro di ogni dimensione;
- di rafforzamento dell'immagine del datore di lavoro che promuovendo la "mobilità sostenibile" offre di sé un'immagine solidale ed ecologica, prestando inoltre attenzione alle esigenze di risoluzione delle problematiche quotidiane del personale dipendente.

La misura prevista dal primo comma consiste nella chiara indicazione, come componenti che non concorrono a formare il reddito del lavoratore dipendente, dei titoli di legittimazione (voucher o Ticket Trasporto) per le prestazioni di servizi di trasporto collettivo alla generalità o a categorie di dipendenti simili a quelli già ampiamente in uso per la ristorazione.

La misura prevista dal secondo comma è tesa ad incentivare direttamente i datori di lavoro permettendo a questi di detrarre **due volte** dall'imponibile complessivo dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, dell'imposta sul reddito delle società e dell'imposta regionale sulle attività produttive le somme erogate per i servizi collettivi di trasporto alla generalità o a categorie di dipendenti, compresi quelli resi attraverso titoli di legittimazione allo scopo destinati anche se affidate a terzi ivi compresi gli esercenti servizi pubblici sono detraibili dall'imponibile complessivo determinato per IRES, IRRES e IRAP così come previsto per altre spese dall'articolo 2 della legge 30 aprile 1981, n. 178.



Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

Art. 25

Dopo l'articolo 25 inserire l'articolo 25-bis "Modifiche all'art 71 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753":

1. All'art. 71 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

"Al personale dipendente espressamente incaricato delle attività di prevenzione, accertamento e contestazione sull'osservanza delle disposizioni per la cui violazione è prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma di denaro è attribuito il potere di adottare tutti i provvedimenti necessari all'identificazione degli autori delle violazioni.

Al fine di assicurare a bordo dei mezzi e nei locali di esercizio maggiore sicurezza all'utenza, i gestori dei servizi di trasporto locale possono affidare le attività di prevenzione, accertamento e contestazione sull'osservanza delle disposizioni per la cui violazione è prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma di denaro anche a guardie particolari giurate, nominate con le modalità di cui all'art. 133 del R.D. 18 giugno 1931, n. 773, o a personale con la stessa qualifica appartenente ad istituti di vigilanza privata".

MOTIVAZIONE

Nell'attuale sistema le attività di prevenzione ed accertamento sull'osservanza delle disposizioni per la cui violazione è prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma di denaro possono essere svolte, secondo quanto disposto dall'art. 71 del D.P.R. 753/80, da soggetti in possesso della qualifica di ufficiale o agente di polizia giudiziaria o dalla polizia ferroviaria ovvero ancora dal personale addetto all'esercizio, alla custodia e manutenzione delle ferrovie (e anche degli altri sistemi di trasporto collettivo). Tali attività ed, in special modo, quella inerente la verifica dei titoli di viaggio, non potrebbero, quindi, oggi, essere svolte da soggetti diversi rispetto a quelli elencati dal citato art. 71.

La modifica proposta mira, quindi, a consentire, in un'ottica di generale tutela della sicurezza, che le attività indicate possano essere svolte anche da guardie particolari giurate o da personale con la stessa qualifica appartenente ad istituti di vigilanza privata cui le aziende gestenti pubblici servizi di trasporto abbiano affidato lo svolgimento di servizi di sicurezza sussidiaria. Peraltro va ricordato che le guardie particolari disciplinate dagli articoli 133 e ss. del T.U.L.P.S. (R.D. 18 giugno 1931, n. 773) nell'assolvimento dei compiti cui sono abilitati, esercitano anche funzioni di polizia giudiziaria limitatamente alla prevenzione e repressione dei reati aventi ad oggetto i beni (mobili ed immobili) soggetti alla loro vigilanza.

Tale modifica, oltre a soddisfare esigenze di sicurezza, consentirebbe, peraltro, la realizzazione di economie da parte delle imprese che decidano di affidare detto servizio a un maggiore incisività contro il fenomeno dell'evasione tariffaria che al livello medio nazionale è pari a circa il 20% (overrosa una perdita di introiti a danno delle aziende di oltre 400 milioni di Euro).



La seconda proposta serve ad assicurare che nel calcolo delle quantità di rifiuto raccolte in maniera differenziata siano inclusi i rifiuti di imballaggio conferiti al sistema "imballaggi". Le regioni possono applicare maggiorazioni sull'aliquota di imposta per il conferimento dei rifiuti allo smaltimento finale qualora non vengano raggiunti tali obiettivi (35% a fine 2012), che si riflettono sui prelievi applicati dai comuni per l'erogazione dei servizi.

La prima proposta di emendamento è volta ad assicurare pari condizioni fra CONAI e nuovi Consorzi rispetto al corrispettivo da riconoscere alle amministrazioni pubbliche per il ritiro dei rifiuti di imballaggio raccolti in maniera differenziata. Il corrispettivo permette di abbattere il livello di prelievo applicato per l'erogazione del servizio di gestione dei rifiuti urbani.

MOTIVAZIONE

Al comma 1, dopo la lettera a) è inserita la seguente lettera:
"a-quater) all'articolo 224, comma 5) le parole «può stipulare» sono sostituite con la parola «stipula».

«a-bis) All'art.223 è infine aggiunto il seguente comma «7. I Consorzi inviano semestralmente ai Comuni di riferimento, anche per il tramite dell'ANCI, i dati relativi ai rifiuti di imballaggio primari o comunque conferiti al servizio pubblico e dagli stessi ritirati, ai fini della rendicontazione degli obiettivi di raccolta differenziata di cui all'articolo 205, comma 1 del presente decreto e per permettere di otemperare ad eventuali altri obblighi di rendicontazione sulle attività raccolte posti dalle leggi e dai piani regionali».

«a-ter) All'art. 224, comma 1 è infine inserita la seguente lettera «o) Il CONAI invia semestralmente ai Comuni di riferimento, anche per il tramite dell'ANCI, i dati relativi ai rifiuti di imballaggio primari o comunque conferiti al servizio pubblico e dai piani regionali».

Al comma 1, lettera a, prima del punto 1), è inserito il seguente punto:
"0) All'art. 221, comma 2 è inserito infine il seguente periodo: «Nel caso in cui venga adottato uno dei sistemi di cui al comma 3, lettere a) e c) del presente articolo, deve essere assicurato su tutto il territorio nazionale il ritiro dei rifiuti di imballaggio raccolti su superficie pubblica e sarà comunque riconosciuto alle pubbliche amministrazioni il corrispettivo per i maggiori oneri per la raccolta differenziata dei rifiuti di imballaggio, di cui all'articolo 221, comma 10, lettera b), da definire attraverso la stipula di un Accordo di programma secondo quanto stabilito dall'articolo 224, comma 5.»

ALTERNATIVAMENTE

Sopprimere l'art. 26.

Art. 26
Misure in favore della concorrenza nella gestione degli imballaggi e dei rifiuti da imballaggio e per l'incremento della raccolta e recupero degli imballaggi



Il reinserimento di questo comma viene proposto a garanzia del controllo dei costi dei rimborsi, dell'individuazione delle frodi e delle compensazioni tra le imprese di assicurazione che, diversamente, restano prive di qualsiasi controllo esterno al sistema della stanza di compensazione tra le imprese di assicurazione. La questione era già stata posta all'attenzione dell'Autorità garante per la concorrenza e mercato circa due anni fa.

MOTIVAZIONE

Dopo il comma 1 inserire il seguente comma:
"1-bis. L'ISVAP definisce il criterio di cui al comma 1 e stabilisce annualmente il limite alle compensazioni dovute."

Art. 29 Efficienza produttiva del risarcimento diretto e risarcimento in forma specifica

La terza proposta di emendamento è volta a garantire la stipula dell'Accordo necessario a porre omogenee condizioni su tutto il territorio nazionale.



L'accertamento dei veicoli posti in circolazione sulla strada senza copertura assicurativa a norma delle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi, disciplinato dall'art. 193 del Codice della Strada, spetta anche alla Polizia Municipale. In tal senso, è opportuno ed utile, per una maggiore efficacia dell'attività di contrasto, che anche alla Polizia Municipale, così come alle forze di polizia, venga riconosciuta la possibilità di avere a disposizione, in ragione del luogo di residenza del proprietario del veicolo, l'elenco dei veicoli a motore di cui al presente comma.

MOTIVAZIONE

All'art. 31, comma 2, terzo periodo, dopo le parole "a disposizione delle forze di polizia" sono aggiunte le seguenti parole: "*, delle polizie municipalit*".

Articolo 31
Contrasto della contraffazione dei contrassegni relativi ai contratti di assicurazione
per la responsabilità civile
verso i terzi per i danni derivanti dalla circolazione dei veicoli a motore su strada



Anche se questa integrazione può apparire superflua, in verità si tratta di tutelare l'ampio parco di veicoli in fermo tecnico che per periodi limitati non risulta assicurato, pur vigendo in un regime di sospensione contrattuale della copertura del rischio RCA.

MOTIVAZIONE

“con esclusione dei periodi di sospensione dell'assicurazione regolarmente contrattualizzati.”
Al comma 2, dopo le parole “7 settembre 2005, n. 209,” inserire le seguenti parole:

Contrasto della contrattazione dei contrassegni relativi ai contratti di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi per i danni derivanti dalla circolazione dei veicoli a motore su strada



- Dare una certezza della corrispondenza dell'attrezzatura di scatola nera ai requisiti tecnici ufficialmente riconosciuti dal CEI (Comitato Eletrotecnico Italiano);
- Prevedere inoltre che la scatola nera non debba sottostare ai vincoli della legge sulla privacy, dovendo invece prevalere in questo caso i motivi della sicurezza su quelli della riservatezza e per dare ai report risultanti dalla scatola nera il valore di prova piena in giudizio ove sia dimostrabile la non alterabilità dei dati stessi in base alle garanzie tecnologiche sopra previsti.

Le modifiche proposte sono volte a:

MOTIVAZIONE

e dopo il terzo periodo inserire il seguente:
"Tali meccanismi, atti a ricostruire la dinamica degli incidenti, possono prevedere sistemi di rintracciamento satellitare e/o sistemi video integrati, sia rivolti verso l'interno che verso l'esterno del veicolo. I dati ed i filmati rilevati da tali meccanismi potranno costituire piena prova in giudizio".

Al comma 1, terzo periodo, dopo "scatola nera o equivalenti" inserire le seguenti parole:
"dizione avente le caratteristiche conformi a quanto previsto dalla normativa del Comitato Eletrotecnico Italiano(CEI) n° 79/56, in tema di sistemi di tipo "black-box".

Art. 32
Ispezione del veicolo, scatola nera, attestato di rischio,
liquidazione dei danni



Si tratterebbe perciò di adottare i criteri enunciati di cui al punto 6) della proposta in questione che potrebbero essere introdotti come competenze vincolanti del comune per di conversione in legge.

Si rileva in proposito e di seguito se ne suggerisce anche una proposta di integrazione normativa organica ed efficace, che alla predetta Autorità è stata attribuita la competenza in materia di servizio taxi le cui disposizioni elencate dai punti da a) ad f) appaiono come affermazioni di principio ma senza alcun effetto amministrativo.

La materia dei taxi è attualmente disciplinata dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21, che, nonostante la novella in gestazione, rimarrebbe immutata con tutti i preesistenti problemi e inadeguatezze lamentate. Per lo più aggravate dall'attuale recente integrazione apportata alla legge 21 dall'art. 29, comma 1-quater, del D.L. 30.12.2008, n. 207 conv. con modif. in legge 27.2.2009, n. 14, tuttora non ancora in vigore in quanto più volte prorogato, per ultimo al 30 giugno 2012 per effetto del D.L. 29.12.2011, n. 216, in attesa

Al comma 2 è stato previsto che l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture è competente in vari settori dei trasporti e della mobilità urbana. Al punto 8) di detto comma sono state inserite diverse disposizioni che riguardano il servizio taxi.

MOTIVAZIONE

quelle massime a tutela dei consumatori.>”.

corretta e trasparente pubblicizzazione, fermo restando la determinazione autoritativa di f) consentire una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, la possibilità di una loro sviluppo nuovi servizi integrativi come, ad esempio, il taxi a uso collettivo o altre forme; e) consentire una maggiore libertà nell'organizzazione del servizio così da poter dell'area per la quale sono state originariamente rilasciate;

d) consentire ai possessori di licenze di esercitare la propria attività anche al di fuori di garanzia di un servizio minimo per ciascuna ora del giorno;

licenza una maggiore flessibilità nella determinazione degli orari di lavoro, salvo l'obbligo c) prevedere la possibilità di rilasciare licenze part time e di consentire ai titolari di moralità richiesti dalla normativa vigente;

b) consentire a un medesimo soggetto di avere la titolarità di più licenze, con la possibilità di essere sostituiti alla guida da chiunque abbia i requisiti di professionalità e termine congruo oppure attraverso altre adeguate modalità;

licenze, oppure attribuendole a chi già le detiene, con facoltà di vendita o affitto, in un titolari di licenza o utilizzando gli introiti derivanti dalla messa all'asta delle nuove da adeguate compensazioni da corrispondere una tantum a favore di coloro che sono già un'analisi per confronto nell'ambito di realtà comunitarie comparabili, è accompagnato a) l'incremento del numero delle licenze, ove ritenuto necessario anche in base a degli utenti nel rispetto dei seguenti principi:

criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità contesti urbani ed in particolare per quanto riguarda le città metropolitane, secondo taxi ad una offerta del servizio con tariffe e qualità delle prestazioni in rapporto ai diversi >>1-bis. I comuni sono tenuti ad adeguare i regolamenti di esercizio del servizio “2-bis. All'articolo 5 della legge 15 gennaio 1992, n. 21 è aggiunto il seguente comma:

All'art. 36, dopo il comma 2 aggiungere il seguente:

Art. 36 Autorità di regolazione dei trasporti



modificare il regolamento di esercizio del servizio. Con il vincolo della obbligatorietà per i comuni superiori a 150.000 abitanti e che abbiano rilasciato finora almeno 100 licenze taxi. In tal modo si eviterebbe a tutti i piccoli comuni ove l'attività di taxi risulta esercitata da poche unità, di adeguamento dell'attività a criteri validi soltanto per grandi aree urbane o per le città metropolitane ove il servizio effettivamente merita una disciplina più razionale e più confacente alla esigenza del trasporto pubblico non di linea e ad una mobilità di alto livello.



Si ritiene necessario introdurre un passaggio concertativo con la Conferenza Stato-Città ed Autonomie Locali per il notevole impatto sulle funzioni e l'organizzazione dei Comuni derivante dalle modificazioni delle previsioni del decreto del Ministro dell'Interno del 13 ottobre 2005, n. 240, recante il "Regolamento di gestione dell'Indice Nazionale delle Anagrafi (INA)".

MOTIVAZIONE

Al comma 4 dopo le parole "...sono apportate" *aggiungere le parole* ", previa intesa con la Conferenza Stato-Città ed Autonomie Locali di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281,".

Si ritiene necessario introdurre un passaggio concertativo con la Conferenza Stato-Città ed Autonomie Locali sia per il notevole impatto sulle funzioni e l'organizzazione dei Comuni derivante dai significativi cambiamenti in materia di obbligatorietà, validità e modalità di rilascio della carta di identità elettronica, introdotti dal decreto-legge 13 maggio 2011, n. 70 e modificati dal decreto-legge in esame, sia per non disperdere - anche ai fini della definizione dell'insieme dei Comuni da cui partire con un piano di rilascio graduale - l'esperienza maturata dai Comuni nella fase di sperimentazione della CIE.

MOTIVAZIONE

Al comma 1 dopo le parole "...sul territorio nazionale" *aggiungere le parole* "d'intesa con la Conferenza Stato-Città ed Autonomie Locali di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281,".

Art. 40
Disposizioni in materia di carta di identità e in materia di anagrafe della
popolazione residente all'estero e l'attribuzione del codice fiscale ai cittadini
iscritti



Art. 52
Semplificazione nella redazione e accelerazione dell'approvazione
dei progetti

All'articolo 52, comma 1 è aggiunta una nuova lettera: "d) all'articolo 92, comma 5, dopo le parole: "comprensiva anche oneri previdenziali e assistenziali" è inserita la seguente: "assicurativi", dopo le parole: "tra il responsabile del procedimento e gli incaricati della redazione del progetto, del piano della sicurezza, della direzione dei lavori, del collaudo" è inserita la seguente: "tecnico amministrativo e statico, l'attività di verifica", e, dopo le parole: "nonché tra i loro collaboratori" è inserita la seguente: "tecnici".

All'articolo 52 sono aggiunti i seguenti commi: "3,4,5,6":

3. All'articolo 45, dopo il comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207, è aggiunto il seguente: "1 bis. Gli interventi soggetti alle attività di verifica sono quelli, superiori a 5.000.000,00 di euro, rientranti nelle tipologie edilizie di cui all'art. 3 comma 1 del D.P.R. n. 380 del 6 giugno 2001 lett. c) e f) nonché lett. d), qualora comportino la totale demolizione e ricostruzione del manufatto edilizio."

4. All'articolo 47 comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207, dopo le parole "attraverso strutture e personale tecnico della propria amministrazione" sono inserite le seguenti "ovvero avvalendosi di proprie strutture tecniche a carattere consultivo, e "

5. All'articolo 49, dopo il comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207, è aggiunto il seguente: "1 bis) Ai soggetti interni alla stazione appaltante incaricati della verifica è corrisposto un compenso nell'ambito dell'incentivo di cui all'art. 92 comma 5 del D.L.vo n. 163 in data 12 aprile 2006, senza incremento di spesa, stabilito con le modalità e i criteri previsti in sede di contrattazione decentrata e assunti in un regolamento adottato dall'amministrazione"

6. All'articolo 58, dopo il comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207, è aggiunto il seguente: "1 bis. La conferenza di servizi si svolge e si conclude prima del rapporto conclusivo, di cui all'articolo 54, comma 7, del soggetto preposto alla verifica."

MOTIVAZIONE

La proposte emendative consentono di correlare il Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 all'art. 112 del medesimo decreto legislativo che stabilisce l'individuazione, in sede di Regolamento, della tipologia di interventi da assoggettare a verifica oltre che a validazione esprimendo, quindi, la volontà originaria del legislatore di selezionare e limitare tale complessa e onerosa procedura a specifici ambiti progettuali e non a tutti i progetti come attualmente è stabilito, di ripartire il compenso di cui all'art. 92 del Codice tra i soli soggetti che svolgono attività tecniche assumendo responsabilità dirette e di includere nella medesima somma gli oneri assicurativi a carico della stazione appaltante riducendo quindi le spese delle medesime stazioni appaltanti.

CONSEGNATO NELLA SEDUTA
DEL ...0.2.FEB.2012.....



CONFERENZA UNIFICATA

2 febbraio 2012

Punto 7) OdG

***"CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO LEGGE 24 GENNAIO 2012 N.1 RECANTE
DISPOSIZIONI URGENTI PER LA CONCORRENZA, LO SVILUPPO DELLE
INFRASTRUTTURE E LA COMPETITIVITA'"***

NOTA DI OSSERVAZIONI ED EMENDAMENTI ALL'AC. 3110



L'UPI ritiene interessante rilevare come, nella sezione dedicata ai servizi pubblici locali – art. 25, co.1 – si interviene a modificare la disciplina vigente attraverso l'aggiunta del comma 1 con il quale si sancisce che "le regioni organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali in ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei individuati in riferimento a dimensioni comunque non inferiori alla dimensione del territorio provinciale e tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio, entro il termine del 30 giugno 2012." Da ciò si desume, anche in virtù del periodo successivo con il quale si prevede il potere sostitutivo di cui all'art. 8 della legge n.131/03 da esercitarsi sempre secondo gli stessi criteri, che il legislatore ha consapevolezza della necessità che alcuni tipi di servizi devono prioritariamente

- Ambiti territoriali ottimali

PROFILI ISTITUZIONALI

regole del patto di stabilità interno. immediatamente spendibili e dal sicuro rendimento sociale, accompagnato dalla revisione delle riportare al centro i territori a partire dallo sblocco degli investimenti locali, in quanto risorse Da queste premesse deriva la necessità di condividere in Parlamento alcune misure urgenti per promuovere investimenti sul territorio, frenano lo sviluppo locale.

- effetti fortemente recessivi, poiché bloccando la capacità delle autonomie territoriali di
- un carico eccessivo e sproporzionato in termini di tagli e vincoli alle Autonomie territoriali;

di rating), presentano gravi lacune e grandi criticità: Le recenti manovre economiche, come evidenziato con forza prima da Regioni, Province e Comuni e poi dai maggiori istituti economici nazionali ed europei (Corte dei Conti, Bankitalia, BCE, Agenzie di rating), presentano gravi lacune e grandi criticità: produzione.

Nel merito l'UPI sottolinea che le Province contribuiscono da anni in modo assai significativo al processo di contenimento della spesa pubblica; ma ora è evidente la necessità di accompagnare le misure per il risanamento e la riduzione del debito con provvedimenti tesi a promuovere la crescita, la produzione, l'occupazione e la coesione sociale. Lo stesso obiettivo del pareggio di bilancio per il 2013 non potrà essere verosimilmente conseguito senza crescita dei valori della

Il decreto legge n.1/2012 si inserisce nell'azione di risanamento e consolidamento dei conti pubblici avviato con la legge n. 214/11, poiché mira, attraverso una attività di revisione del quadro normativo e regolamentare di alcuni settori economici, ad ampliare le prospettive di mobilità e di promozione sociale liberando il mercato e stimolando un impulso alla concorrenza. I settori su cui intende intervenire con maggiore incisività sono quelli dei trasporti e delle infrastrutture, dei servizi pubblici locali, dei servizi professionali, ed energia, accompagnando tale nuova disciplina con la previsione di una riduzione degli oneri amministrativi a carico delle imprese.



In fine, aspetto che merita attenzione è quello relativo all'intervento modificativo del Testo Unico degli enti locali – TUEL – laddove si prevede che l'inquadramento pubblicistico nonché l'assoggettamento al patto di stabilità interno si configura anche per le istituzioni e le aziende speciali. Su questo specifico punto occorrerà vigilare nel corso della decretazione attuativa, affinché tali norme non vengano a modificare – ovvero intervengano affinché si modifichi – l'attuale meccanismo di calcolo degli obiettivi per il patto di stabilità interno degli enti locali di cui

tali aziende ed istituzioni sono a tutti gli effetti strumenti operativi.

Appare poi fortemente demagogica e comunque di difficile applicazione l'assegnazione di una caratteristica di "virtuosità" agli enti che procedono dal 2013 a procedure di affidamento dei servizi a evidenza pubblica ai fini del patto: ciò presuppone una omogeneità di tessuto imprenditoriale ed offerta economica sul territorio che in realtà non esiste. Come è noto, in alcuni territori e per particolari servizi, l'appel imprenditoriale è scarso se non nullo e dunque l'ente locale non può prescindere dall'erogazione del servizio con la modalità *in house*. Eventuali meccanismi premiali ovvero sanzionatori non possono prescindere dal quadro di contesto effettivo e non teorico di ogni singolo servizio per ambito considerato.

Sempre l'art 25 interviene in maniera cospicua sul sistema dei servizi pubblici locali. Intanto si ribadisce quanto già previsto dal dl 138/11, art. 4, e cioè che le società *in house* affidatarie di servizi pubblici locali sono soggette a patto di stabilità interno nonché alle regole del codice degli appalti per quanto concerne gli acquisti di beni e servizi, in più rafforzandone l'inquadramento pubblicistico nella fase di reclutamento del personale e del conferimento degli incarichi.

• Servizi pubblici locali

Per tali ragioni l'UPJ sollecita il Parlamento affinché le norme prevedano un coinvolgimento diretto delle Province nella ridefinizione da parte delle Regioni, degli ambiti territoriali ottimali e dell'organizzazione dei relativi servizi pubblici locali.

Tale "schizofrenia" istituzionale è ancora più rappresentata nel comma 3 del nuovo art. 3-bis del dl. 138/11 laddove si prevede che "i finanziamenti a qualsiasi titolo concessi a valere su risorse pubbliche statali ai sensi dell'articolo 119, quinto comma, della Costituzione sono prioritariamente attribuiti agli enti di governo degli ambiti o dei bacini territoriali ottimali ovvero ai relativi gestori del servizio....".

Questa norma è però in aperto contrasto con l'art. 23 del decreto legge 201/11 c.d. "Salva Italia", che "svuota" le Province dalle proprie funzioni, riassegnandole a comuni o regioni. Se infatti il bacino territoriale ottimale viene individuato come non inferiore alla dimensione provinciale, non si capisce come mai le relative funzioni di governo debbano essere assegnate a livelli di governo diversi dalle Province, provocando di fatto una diseconomia nell'efficienza del servizio stesso.

essere erogati ad un livello di governo congruo, almeno provinciale, poiché ad esso corrisponde in larga parte l'efficienza del servizio, così favorendo anche le economie di scala.



PROVINCIA	maggiori esigenze di pagamenti in conto capitale per s.a.l. liquidabili in deroga al patto di stabilità 2012
MILANO	240.000.000
ROMA	100.000.000
NAPOLI	67.600.000
FIRENZE	61.800.000
COSENZA	56.000.000
CATANIA	45.000.000
TORINO	40.000.000
TREVISO	40.000.000
VARESE	38.000.000
BRESCIA	30.000.000
LIVORNO	28.097.000
ALESSANDRIA	25.000.000
SALERNO	22.500.000
TARANTO	20.000.000
RIETI	19.000.000
LECCO	18.700.000
LATINA	18.500.000
LECCE	15.000.000
LODI	15.000.000
LUCCA	13.550.000

• **Patto di stabilità e pagamento debiti PA**

Il decreto oggetto di esame si propone, tra i suoi principali obiettivi – art. 35 - quello di consentire una attenuazione della mole di residui passivi dello Stato nel confronto delle imprese creditrici. A tal fine stanziata 5,7 miliardi di euro.

La patologia dei crediti delle imprese verso la PA è, come da anni segnalato da UPI, un fenomeno che riguarda non solo lo Stato, ma anche e soprattutto gli enti locali, i quali percentualmente realizzano il 65% degli investimenti sull'intero territorio nazionale. A tale proposito infatti, si segnala che le Province hanno attualmente in cassa circa 2,5 miliardi di euro immediatamente spendibili per far fronte ai pagamenti per gli investimenti realizzati per scuole, strade, manutenzione del territorio, ecc.

A titolo esemplificativo si riportano gli importi che in alcune Province potrebbero essere immediatamente corrisposti alle imprese in assenza ipotetica di patto di stabilità interno:



Ma soprattutto ciò che appare evidente è la volontà del Legislatore non solo di utilizzare parte di tali risorse per il pagamento dei propri creditori (la giacenza delle Province è di circa un miliardo di euro) non consentendo la medesima possibilità agli enti locali, ma di voler nuovamente accentrare e controllare le spese degli enti, in una sorta di "commissariamento" fittizio della gestione economica delle proprie risorse finanziarie. Con il risultato concreto, per le Province, di ottenere convenzioni assai più onerose con le proprie Tesorerie, perdendo al contempo anche i

La sospensione del regime di tesoreria mista disciplinata dal d.lgs. 279/97 fino al 31.12.14 rappresenta dunque un ostacolo forte non solo all'autonomia istituzionale degli enti locali, che proprio ora stanno vivendo l'attuazione dell'art. 119 della Costituzione e dunque del federalismo fiscale, ma anche e soprattutto una forte limitazione della propria autonomia finanziaria, che mette peraltro in discussione le disposizioni contrattuali in essere con i propri Tesorieri, senza contare le potenziali perdite di risorse economiche legate alle più vantaggiose condizioni economiche che questi possono offrire in luogo della Banca d'Italia.

Sempre in riferimento all'art. 35 del decreto in oggetto, si prevede (commi 8-13) che, con un salto indietro nel tempo di circa 30 anni, gli enti locali tornino alla c.d. "tesoreria unica". Si torna infatti alla vigenza della legge 720/1984, con la quale si obbligavano gli enti locali ad avere due conti in Banca d'Italia, uno fruttifero destinato alle entrate proprie, l'altro infruttifero dove si depositavano le entrate di provenienza erariale. Tale sistema, di fatto coerente con un sistema di finanza locale fortemente derivata, è stato nel tempo progressivamente abbandonato, anche per accompagnare il percorso istituzionale che ha di fatto reso gli enti più autonomi sul fronte finanziario e tributario. Con la tesoreria mista, infatti gli enti hanno potuto gestire in maniera più efficace (e anche più redditizia) le risorse proprie e le relative giacenze, incrementando nel tempo anche la rispettiva capacità e responsabilità di controllo e monitoraggio delle risorse disponibili.

• Tesoreria unica

Per tale ragione nel corso degli ultimi anni le Province hanno reiteratamente richiesto la possibilità di consentire lo sblocco di una percentuale dei residui in conto capitale, escludendoli dal patto di stabilità interno, favorendo in tale modo il pagamento alle imprese in tempi congrui e rapidi dei corrispettivi dovuti per il lavoro svolto, con immediati riflessi positivi sul versante occupazionale, sul pagamento delle imposte e sulla ripresa della domanda interna dei territori.

Ciò stante è irragionevole che le norme dell'art. 35, commi 1-6, stabiliscano un alleggerimento dei debiti verso la PA che riguarda solo lo Stato e i Ministeri, ed è assolutamente necessario che quanto stanziato sia equamente suddiviso tra Amministrazioni centrali e sistema delle Regioni e degli enti locali, soprattutto in considerazione del fatto che i crediti vantati dalle imprese nei confronti degli enti locali sono riferiti a spese in conto capitale e dunque ad interventi di infrastrutturazione dei territori, e dunque sono qualitativamente più rilevanti rispetto ai debiti dei consumi intermedi a carico dello Stato.



vantaggi derivanti dai tassi di interesse assai maggiori di quelli offerti dalle Tesorerie fruttifere della Banca d'Italia (meno interessi sulle giacenze, più spese per il contratto di tesoreria).

- IPT nelle Regioni a Statuto speciale

Su questo specifico aspetto l'UPI intende sottolineare, peraltro, due forti criticità connesse alle entrate proprie che stanno condizionando il buon esito del raggiungimento degli obiettivi di patto di stabilità ad esse assegnato. Si tratta della uniforme applicazione, su tutto il territorio nazionale, della imposta provinciale di trascinamento IPT – imposta che è stata oggetto di due recenti e successivi interventi normativi: il primo è quello dell'art.1, comma 12 del dl. 13 agosto 2011, n.138 con il quale è stata soppressa la previsione specifica relativa alla tariffa fissa per gli atti soggetti ad leasing ed autonoleggio verso questi territori, attirate da una tassazione ridotta sulla compravendita di veicoli, migrazione di fatto resa possibile semplicemente attraverso accordi con sportelli telematici dell'automobilista, oppure aperture di sedi secondarie minimali, e non dunque attraverso una regolare modifica della sede principale della società, favorendo in tale modo anche lo spostamento non solo dei flussi finanziari relativi all'IPT, ma anche del bollo auto, con conseguente sperequazione anche dei flussi di risorse altrimenti destinate alle Regioni a Statuto Ordinario.

A fronte di ciò successivamente il legislatore, nella volontà di determinare un chiarimento per l'applicazione corretta dell'IPT, anche nelle province ubicate nelle regioni a statuto speciale, si è provveduto ad emanare una ulteriore precisazione, contenuta nell'art. 28 comma 11 bis del dl. 201/11, affinché si fugasse ogni dubbio circa la necessità che l'imposta in questo fosse applicata in maniera uniforme su tutto il territorio nazionale.

Ciò non è stato evidentemente sufficiente, poiché tale situazione purtroppo permane ancora adesso, poiché sia la Provincia di Bolzano (legge provinciale 21 dicembre 2011, n.151) che la Provincia di Trento (legge provinciale 27 dicembre 2011, n.18), mantengono la tariffa fissa per gli atti soggetti ad IVA.

Per meglio rappresentare i contraccolpi finanziari che tale situazione sta generando in alcune Province (Roma, Firenze, Torino, ad esempio) dove fino all'anno scorso era forte la concentrazione di società dedicate al leasing e all'autonoleggio di flotte per imprese (che dunque commercializzano numeri consistenti di veicoli), la stima di minori entrate per le singole Province varia dai 15 ai 50 milioni di euro annui, cifra che infatti viene stimata come maggiori incasso 2012 proprio dalle Province Autonome di Trento e Bolzano. Medesimo ragionamento, ricordo, va fatto circa lo spostamento del flusso finanziario del relativo bollo auto tra Regioni; nonostante tali veicoli circolino sui territori di tutto il Paese.



Peraltro è possibile argomentare che l'attuazione del federalismo fiscale è stato di fatto compiuto con l'emanazione del decreto legislativo n.68/11. Dunque non sussisterebbero più le ragioni del blocco dell'autonomia tributaria delle Province.

Infatti, l'art. 1, comma 123 della legge 13 dicembre 2010, n.220, indicava nell'attuazione del federalismo fiscale il termine entro il quale restava confermata la sospensione del potere di deliberare aumenti delle aliquote dei propri tributi; ma il recente decreto legge n.201/11, art. 13, comma 14 ha cassato l'originaria previsione di blocco stabilita dall'art.1, comma 7 del d.l.93/2008, cui il comma 123, art.1 fa invece riferimento.

Infine l'UPI ritiene necessario che, in questa fase in cui le Province sono impegnate nella predisposizione dei bilanci per il 2012 ed ovviamente rappresentano estreme difficoltà per gli equilibri di bilancio a fronte di questa imponente riduzione di risorse finanziarie, il Legislatore si adoperi con apposita norma di legge per un definitivo chiarimento normativo che faccia luce sulla effettiva possibilità per gli enti locali di utilizzare le proprie leve tributarie.

• Sblocco addizionali ai tributi

Vista l'attuale situazione finanziaria e nella consapevolezza della volontà e dello sforzo che il Governo sta attuando nella direzione delle liberalizzazioni, della ripresa della crescita economica e dell'equità fiscale, appare quanto meno singolare – e certamente anacronistico - il mantenimento di determinate posizioni di vantaggio in alcuni territori a scapito di altri, favorendo abuso del diritto così evidentemente distortivo nei suoi effetti reali.

Ciò detto, pur nella consapevolezza della garanzia costituzionale che, con particolare riferimento alle Province Autonome di Trento e Bolzano, i rispettivi Statuti hanno in materia di autonomia finanziaria, l'UPI ritiene che il Legislatore debba avviare una importante riflessione circa la possibilità che vengano ancora oggi autorizzate o quanto meno permesse forme neanche tanto surrettizie di dumping fiscale tra territori di uno stesso Paese, consentendo che determinate imprese, pur mantenendo la sede fiscale in Regioni a Statuto ordinario (dove si presume continuo, ad esempio, ad essere soggette all'IRAP), possano trarre indebiti vantaggi fiscali dall'utilizzo distorto, pur se non contrastante con alcune specifiche disposizioni, di strumenti idonei ad ottenere un risparmio fiscale.



La riorganizzazione dei servizi pubblici locali, da effettuarsi sulla base di bacini territoriali ottimali (non inferiori alla dimensione del territorio provinciale) non può prescindere da una coerente collaborazione con le Province, titolari di funzioni di area vasta e di servizi a rete, e gli altri enti locali.

Motivazione:

Al comma 1, lett A) punto 1. Dopo le parole "entro il termine del 30 giugno 2012" aggiungere le parole "previa concertazione con le Province ed i Comuni"

Art. 25 (Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali)

EMENDAMENTI



Non è giustificabile una operazione che consenta solo allo Stato e ai Ministeri di pagare i propri fornitori. Il problema dei ritardi dei pagamenti, connessi alle regole del patto di stabilità è un allarme lanciato da anni dal sistema degli enti locali, e per anni inascoltato. Ora che vengono messe a disposizione delle risorse a copertura è necessario che queste vengano messe a disposizione dell'intero sistema pubblico. Gli emendamenti vanno dunque in questa direzione, e nel particolare si intende consentire che le Province, la cui mole di residui passivi delle Province al 2011 è di circa 5 miliardi, possano di liberare circa 500 milioni di euro a favore delle imprese creditrici nei confronti degli enti per servizi già erogati ed interventi già realizzati o in corso di completamento.

Motivazione

Al comma 5 aggiungere il seguente periodo: "assicurando che il pagamento di cui al comma 1 sia ripartito per metà allo Stato e per la restante metà alle Regioni e agli enti locali. Alle Province è comunque assicurata una disponibilità non inferiore a 500 milioni di euro".

Al comma 1 dopo le parole "del bilancio dello Stato" aggiungere le parole ", delle Regioni e degli enti locali!"

Art. 35 (Misure per la tempestività dei pagamenti, per l'estinzione dei debiti pregressi delle amministrazioni statali, nonché disposizioni in materia di tesoreria unica)

Art. 35 (Misure per la tempestività dei pagamenti, per l'estinzione dei debiti pregressi delle amministrazioni statali, nonché disposizioni in materia di tesoreria unica)

Eliminare i commi da 8 a 13

Motivazione:

Il ritorno alla tesoreria unica è assolutamente inaccettabile innanzitutto perché comporta dei costi aggiuntivi per le Province, che saranno costrette a rinegoziare i propri contratti con le Banche e a pagare gli interessi sulle maggiori somme in liquidità, non avendo più in gestione la liquidità, si vedranno costrette ad aggravare gli oneri connessi alle operazioni di Tesoreria, e le Province perderanno la possibilità di incassare i tassi di interesse sulle maggiori somme in liquidità. Ma soprattutto perché il ritorno alla tesoreria unica rappresenta un vero e proprio colpo di spugna all'autonomia finanziaria e al percorso verso il federalismo fiscale che ha caratterizzato gli ultimi dieci/quindici anni di vita istituzionale degli enti locali.





Art. 35 (Misure per la tempestività dei pagamenti, per l'estinzione dei debiti pregressi delle amministrazioni statali, nonché disposizioni in materia di tesoreria unica)

Dopo l'art. 35 inserire il seguente:

Art. 35 bis (Disposizioni in materia di tributi locali)

1. Ai fini della tutela dell'unità economica della Repubblica e del coordinamento della finanza pubblica, le disposizioni in materia di imposta provinciale di trascrizione di cui all'art. 28 comma 11 bis del decreto legge 201 del 2011, sono recepite entro tre mesi dalle regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e Bolzano secondo le previsioni dei rispettivi statuti.
2. Il comma 123, art. 1, della legge n.220 del 2010 è soppresso

Motivazione:

Il comma 1 tende a rafforzare la necessità che anche le Province Autonome di Trento e Bolzano adeguino la disciplina dell'imposta provinciale di trascrizione alla normativa vigente sul resto del territorio nazionale. E' indispensabile ed anacronistico consentire a determinati territori una fiscalità di vantaggio che comporta un impoverimento del tessuto imprenditoriale nella restante parte del Paese. La tutela costituzionale dei rispettivi statuti non può essere più considerata un argine giuridico insormontabile che nasconde di fatto la creazione di enclavi fiscali a vantaggio di una specifica categoria imprenditoriale.

Il comma 2 è finalizzato ad offrire un quadro normativo finalmente chiaro in ordine alla facoltà di aumentare le aliquote dei tributi e delle addizionali degli enti locali.



Motivazione:
La disposizione contenuta nell'art. 17 del dlgs 68/11 attualmente preclude alle Province ubicate nelle Regioni a statuto speciale di attivare la leva tributaria sull'imposta Rcauto. L'emendamento mira a superare tale disparità tributaria tra i territori.

Le disposizioni dettate in materia di RCA dall'art. 17 del Decreto Leg.vo 6 maggio 2011 n. 68, che prevedono la possibilità per le province di aumentare o diminuire l'aliquota in misura non superiore a 3,5 punti percentuali, si applicano anche alle Regioni a Statuto speciale. La disposizione del presente articolo ha valore di interpretazione autentica.

Art. 35 ter (Disposizioni in materia di imposta Rcauto)

Dopo l'art. 35 bis inserire il seguente:

Art. 35 (Misure per la tempestività dei pagamenti, per l'estinzione dei debiti pregressi delle amministrazioni statali, nonché disposizioni in materia di tesoreria unica)

E' soppresso il comma quarto dell'articolo 35 del D.L. 24 gennaio 2012, n. 1

Antonio Di Pietro

Emendamento 1

Punto 7) Conferenza Unificata

**EMENDAMENTI DELLE REGIONI A STATUTO SPECIALE E
DELLE PROVINCE AUTONOME SUL DISEGNO DI LEGGE DI
CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-LEGGE 24 GENNAIO
2012, N. 1, RECANTE: "DISPOSIZIONI URGENTI PER LA
CONCORRENZA, LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E
LA COMPETITIVITA'" (A.S. 3110)**

CONSEGNATO NELLA SEDUTA
DEL 02 FEB. 2012



A 22-4

Antonio Di Pietro

E' soppresso il comma secondo dell'articolo 2 del D.L. 24 gennaio 2012, n. 1

Emendamento 2

Punto 7) Conferenza Unificata

**EMENDAMENTI DELLE REGIONI A STATUTO SPECIALE E
CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-LEGGE 24 GENNAIO
2012, N. 1, RECANTE: "DISPOSIZIONI URGENTI PER LA
CONCORRENZA, LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE E
LA COMPETITIVITÀ" (A.S. 3110)**



CONSEGNATO NELLA SEDUTA
DEL 02 FEB. 2012