



CONSEGNATO NELLA SEDUTA
DEL ... 02 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 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 parrebbe 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. 24

Accelerazione delle attività di disattivazione e smantellamento dei siti nucleari

Sopprimere il comma 3.

MOTIVAZIONE

Nella valutazione degli interventi necessari a completare le operazioni di disattivazione e dismissione degli impianti si ritiene necessario non prevedere ulteriori riduzioni dei tempi necessari al rilascio delle autorizzazioni e dei pareri da parte delle diverse autorità preposte. E' comunque già prevista nei due commi precedenti una procedura di snellimento dell'iter per il rilascio delle autorizzazioni, con conferenza dei servizi per eventuali decisioni sostitutive. Non si comprende la necessità di accorciare a 90 giorni il termine; con queste tempistiche risulterebbe in molti casi impossibile per i Comuni, ma anche per le altre amministrazioni interessate, valutare in maniera approfondita e accurata i progetti e rilasciare pareri o proposte di integrazione/modifica.



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.



Art. 25
Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

*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.”*

MOTIVAZIONE

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.

Art. 25
Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

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.

MOTIVAZIONE

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.



Art. 25
Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

Abrogare il comma 2 .

MOTIVAZIONE

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.



Art. 25
Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

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 smi, 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 smi, 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.

In alternativa

al comma 1 del nuovo articolo 3 bis, al primo periodo dopo le parole "dimensioni", eliminare la frase: "comunque non inferiori alla dimensione del territorio provinciale e"

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."

MOTIVAZIONE

La norma non tiene affatto conto del fallimento, di fatto, delle gestioni per ambito e della necessità che queste ultime vengono 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 sostituzioni delle AATO a livello regionale). La dimensione provinciale appare poi assolutamente inadeguata 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.



Art. 25
Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

Eliminare il comma 3 del nuovo articolo 3 bis.

MOTIVAZIONE

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.



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.



Art. 25
Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

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

MOTIVAZIONE

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.

Alla lettera B)

Eliminare il punto 1., 2. e 3.

MOTIVAZIONE

L'emendamento è volto a snellire gli adempimenti previsti per l'affidamento che risento degli ulteriori oneri aggiunti dalla norma intervenuta.

Tale previsione comprime 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.

In alternativa

*Al punto 2., dopo le parole "Autorità garante della concorrenza e del mercato" inserire la seguenti parole: **"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"***

Eliminare il punto 5.

MOTIVAZIONE

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.

*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."***

Al 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



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

MOTIVAZIONE

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.



Art. 25
Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

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 rientrino 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 disporne 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 direttamente le modalità di affidamento di cui ai commi 8, 12 e 13.”
- 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 normativo, il Ministro dello Sviluppo Economico, l’ANCI e l’Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato, entro il 29 febbraio 2012, stipulano un Protocollo d’Intesa per elaborare adeguate linee guida e proporre specifiche iniziative di sensibilizzazione, assistenza e supporto agli enti locali”.

MOTIVAZIONE

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 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 privativa previste dalla norma.



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 e' 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.



Art. 25
Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

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".

MOTIVAZIONE

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.



Art. 25

Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

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 trovino 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.”

MOTIVAZIONE

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 incentivi l'utilizzo del mezzo pubblico determinando una maggiore efficienza del sistema dei trasporti nel suo complesso.



Art. 25
Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

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;"

MOTIVAZIONE

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 demandare 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.



Articolo 25
Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

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”.

MOTIVAZIONE

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.



Art. 25
Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

Dopo l'articolo 25 inserire 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'IRPEF e l'IRPEF."

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."

MOTIVAZIONE

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 l'obiettivo delle Aziende associate è quello di pubblicizzare tale possibilità sia presso gli altri datori di lavoro sia nei confronti dei tutti i lavoratori dipendenti e di rendere semplice il processo di vendita ai datori di lavoro.

Tale ultima esigenza è stata risolta con il sistema denominato "Ticket Trasporto" che rappresenta uno strumento innovativo che si potrebbe presentare sottoforma di voucher distribuito direttamente dal datore di lavoro al personale dipendente per permettere l'acquisto, da parte di questi ultimi, di titoli di viaggio per i trasporti collettivi.

Tale strumento è utilizzabile dai datori di lavoro per contribuire totalmente o in parte alle spese sostenute dal personale per il trasferimento casa - lavoro.

Il valore del ticket è libero e stabilito in relazione al piano di mobilità dello stesso datore di lavoro ed alle tariffe applicate dalle aziende di trasporto di riferimento.



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 l'IRE, l'IRPEF e l'IRAP così come previsto per altre spese dall'articolo 2 della legge 30 aprile 1981, n. 178.



Art. 25
Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali

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 gerenti 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 e un maggiore incisività contro il fenomeno dell'evasione tariffaria che al livello medio nazionale è pari a circa il 20% (ovverosia una perdita di introiti a danno delle aziende di oltre 400 milioni di Euro).



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

Sopprimere l'art. 26.

ALTERNATIVAMENTE

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.»

Al comma 1, dopo la lettera a) sono inserite le seguenti lettere:

“ 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 ottemperare ad eventuali altri obblighi di rendicontazione sulle attività raccolta 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 ritirati, ai fini della rendicontazione degli obiettivi di raccolta differenziata di cui all’articolo 205, comma 1 del presente decreto e per permettere di ottemperare ad eventuali altri obblighi di rendicontazione sulle attività raccolta posti dalle leggi e dai piani regionali».

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»”.

MOTIVAZIONE

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.

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

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

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.”

MOTIVAZIONE

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.



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

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

MOTIVAZIONE

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.



Art. 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

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

MOTIVAZIONE

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.



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

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 Elettrotecnico Italiano(CEI) n° 79/56, in tema di sistemi di tipo" black-box".

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".

MOTIVAZIONE

Le modifiche proposte sono volte a:

- Dare una *certezza* della corrispondenza dell'attrezzatura di scatola nera ai requisiti tecnici ufficialmente riconosciuti dal CEI (Comitato Elettrotecnico 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.



Art. 36
Autorità di regolazione dei trasporti

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

“2-bis. All'articolo 5 della legge 15 gennaio 1992, n. 21 è aggiunto il seguente comma:

<<1-bis. I comuni sono tenuti altresì ad adeguare i regolamenti di esercizio del servizio taxi ad una offerta del servizio con tariffe e qualità delle prestazioni in rapporto ai diversi contesti urbani ed in particolare per quanto riguarda le città metropolitane, secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti nel rispetto dei seguenti principi:

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

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 moralità richiesti dalla normativa vigente;

c) prevedere la possibilità di rilasciare licenze part time e di consentire ai titolari di licenza una maggiore flessibilità nella determinazione degli orari di lavoro, salvo l'obbligo di garanzia di un servizio minimo per ciascuna ora del giorno;

d) consentire ai possessori di licenza di esercitare la propria attività anche al di fuori dell'area per la quale sono state originariamente rilasciate;

e) consentire una maggiore libertà nell'organizzazione del servizio così da poter sviluppare nuovi servizi integrativi come, ad esempio, il taxi a uso collettivo o altre forme;

f) consentire una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione, fermo restando la determinazione autoritativa di quelle massime a tutela dei consumatori.>>”.

MOTIVAZIONE

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.

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 di conversione in legge.

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



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.



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**

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."

MOTIVAZIONE

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.

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,".

MOTIVAZIONE

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)".



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 degli 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.

