
XVI Legislatura – Camera dei deputati – Atto n. 5025 (decreto liberalizzazioni)

Nota di approfondimento a cura del Comitato di Redazione ACI del 12.3.2012

L'atto n. 5025 recante "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività" c.d. decreto liberalizzazioni, di iniziativa governativa, è stato approvato con modificazioni in data 1 marzo al Senato. L'atto attualmente è allo studio della Camera ed è stato assegnato per l'esame in sede referente alle Commissioni riunite VI (Finanze) e X (Attività produttive, commercio e turismo). L'analisi in Commissione è iniziata e sono stati richiesti i pareri delle commissioni 1^a (Aff. costit.), 2^a (Giustizia), 3^a (Aff. esteri), 4^a (Difesa), 5^a (Bilancio), 7^a (Cultura), 8^a (Ambiente), 9^a (Trasporti), 11^a (Lavoro), 12^a (Aff. sociali), 13^a (Agricoltura), 14^a (Pol. comun.), Questioni regionali.

Gli articoli di interesse nel settore della mobilità, contenuti nel decreto, riguardano il settore della distribuzione di carburanti, RCA, l'Autorità di regolazione dei trasporti, le linee ferroviarie ad alta velocità, l'infrastruttura portuale, i diritti aeroportuali.

Gli articoli 17, 18, 19, 20 mirano a promuovere, lo sviluppo di operatori indipendenti ed di impianti multimarca, puntando alla diversificazione delle tipologie contrattuali tra produttore e distributore, incentivando la diffusione degli impianti automatizzati di distribuzione di carburante soprattutto fuori dei centri abitati, tendendo ad accrescere la concorrenza e a favorire una potenziale diminuzione dei prezzi dei carburanti.

Per quanto riguarda la RCA gli articoli 30, 31, 32, 33, 34, prevedono l'obbligo per le imprese operanti nel ramo r.c. auto di trasmettere all'ISVAP una relazione annuale contenente informazioni sui fenomeni fraudolenti che interessano la loro attività; la sostituzione dei contrassegni r.c. auto con sistemi elettronici per contrastare la contraffazione; la creazione di un

elenco dei veicoli non coperti da assicurazione gestito dal Ministero dei trasporti; la previsione di controlli effettuati tramite dispositivi di controllo del traffico per fare emergere casi di violazione dell'obbligo di assicurazione; un sistema di accertamento e liquidazione dei danni derivanti dalla circolazione dei veicoli più rigido; l'utilizzo degli strumenti di ispezione del veicolo e della "scatola nera" per arrivare ad una riduzione delle tariffe; la restrizione della risarcibilità per le lesioni di lieve entità alla persona; ed infine maggiori sanzioni a carico degli esercenti la professione sanitaria e dei periti assicurativi che attestano falsamente uno stato di invalidità derivante da un incidente stradale o che effettuano accertamenti e stime falsi di danni a cose.

Gli articoli 36, 37,38 disciplinano ruolo e competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti, definendo ambiti territoriali del servizio pubblico, e modalità di finanziamento.

L'articolo 53 detta norme sulla progettazione delle linee ferroviarie ad alta velocità

Gli articoli 59, 60 intervengono in tema di infrastruttura portuale. Gli articoli da 71 a 82 definiscono la nuova disciplina in materia di diritti aeroportuali in attuazione della direttiva 2009/12/CE.

Si riportano di seguito gli articoli del decreto liberalizzazioni, come modificati dal Senato, di interesse in tema di mobilità.

(...)

Articolo 17

(Liberalizzazione della distribuzione dei carburanti)

1. I gestori degli impianti di distribuzione dei carburanti che siano anche titolari della relativa autorizzazione petrolifera possono liberamente rifornirsi da qualsiasi produttore o rivenditore nel rispetto della vigente normativa nazionale ed europea. A decorrere dal 30 giugno 2012 eventuali clausole contrattuali che prevedano per gli stessi gestori titolari forme di esclusiva

nell'approvvigionamento cessano di avere effetto per la parte eccedente il 50 per cento della fornitura complessivamente pattuita e comunque per la parte eccedente il 50 per cento di quanto erogato nel precedente anno dal singolo punto vendita. Nei casi previsti dal presente comma le parti possono rinegoziare le condizioni economiche e l'uso del marchio.

2. Al fine di incrementare la concorrenzialità e l'efficienza del mercato anche attraverso una diversificazione nelle relazioni contrattuali tra i titolari di autorizzazioni o concessioni e i gestori degli impianti di distribuzione carburanti, i commi da 12 a 14 dell'articolo 28 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono sostituiti dai seguenti:

«12. Fermo restando quanto disposto dal decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, e successive modificazioni, e dalla legge 5 marzo 2001, n. 57, in aggiunta agli attuali contratti di comodato e fornitura ovvero somministrazione possono essere adottate, alla scadenza dei contratti esistenti, o in qualunque momento con assenso delle parti, differenti tipologie contrattuali per l'affidamento e l'approvvigionamento degli impianti di distribuzione carburanti, nel rispetto delle normative nazionale e europea, e previa definizione negoziale di ciascuna tipologia mediante accordi sottoscritti tra organizzazioni di rappresentanza dei titolari di autorizzazione o concessione e dei gestori maggiormente rappresentative, depositati inizialmente presso il Ministero dello sviluppo economico entro il termine del 31 agosto 2012 e in caso di variazioni successive entro trenta giorni dalla loro sottoscrizione. Nel caso in cui entro il termine sopra richiamato non siano stati stipulati gli accordi di cui al precedente periodo, ciascuna delle parti può chiedere al Ministero dello sviluppo economico, che provvede nei successivi novanta giorni, la definizione delle suddette tipologie contrattuali. Tra le forme contrattuali di cui sopra potrà essere inclusa anche quella relativa a condizioni di vendita non in esclusiva relative ai gestori degli impianti per la distribuzione carburanti titolari della sola licenza di esercizio, purché comprendano adeguate condizioni economiche per la remunerazione degli investimenti e dell'uso del marchio.

12-bis. Nel rispetto delle normative nazionale e europea e delle clausole contrattuali conformi alle tipologie di cui al comma 12, sono consentite le aggregazioni di gestori di impianti di distribuzione di carburante finalizzate allo sviluppo della capacità di acquisto all'ingrosso di carburanti, di servizi di stoccaggio e di trasporto dei medesimi.

12-ter. Nell'ambito del decreto legislativo da emanare, ai sensi dell'articolo 17 della legge 4 giugno 2010, n. 96, per l'attuazione della direttiva 2009/119/CE del Consiglio, del 14 settembre 2009, che stabilisce l'obbligo per gli Stati membri di mantenere un livello minimo di scorte di petrolio greggio e/o di prodotti petroliferi, sono altresì stabiliti i criteri per la costituzione di un mercato all'ingrosso dei carburanti.

13. In ogni momento i titolari degli impianti e i gestori degli stessi, da soli o in società o cooperative, possono accordarsi per l'effettuazione del riscatto degli impianti da parte del gestore stesso, stabilendo un indennizzo che tenga conto degli investimenti fatti, degli ammortamenti in relazione agli eventuali canoni già pagati, dell'avviamento e degli andamenti del fatturato, secondo criteri stabiliti con decreto del Ministero dello sviluppo economico.

14. I nuovi contratti di cui al comma 12 devono assicurare al gestore condizioni contrattuali eque e non discriminatorie per competere nel mercato di riferimento».

3. I comportamenti posti in essere dai titolari degli impianti ovvero dai fornitori allo scopo di ostacolare, impedire o limitare, in via di fatto o tramite previsioni contrattuali, le facoltà attribuite dal presente articolo al gestore integrano abuso di dipendenza economica, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 9 della legge 18 giugno 1998, n. 192.

4. All'articolo 28 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 8 è sostituito dal seguente:

«8. Al fine di incrementare la concorrenzialità, l'efficienza del mercato e la qualità dei servizi nel settore degli impianti di distribuzione dei carburanti, è sempre consentito in tali impianti:

a) l'esercizio dell'attività di somministrazione di alimenti e bevande di cui all'articolo 5, comma 1, lettera b), della legge 25 agosto 1991, n. 287, fermo restando il rispetto delle prescrizioni di cui all'articolo 64, commi 5 e 6, e il possesso dei requisiti di onorabilità e professionali di cui all'articolo 71 del decreto legislativo 26 marzo 2010, n. 59;

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, nel rispetto delle norme e delle prescrizioni tecniche che disciplinano lo svolgimento delle attività di cui alla presente lettera, presso gli impianti di distribuzione carburanti con una superficie minima di 500 mq;

c) la vendita di ogni bene e servizio, nel rispetto della vigente normativa relativa al bene e al servizio posto in vendita, a condizione che l'ente proprietario o gestore della strada verifichi il rispetto delle condizioni di sicurezza stradale»;

b) il comma 10 è sostituito dal seguente:

«10. Le attività di cui al comma 8, lettere a), b) e c), di nuova realizzazione, anche se installate su impianti esistenti, sono esercitate dai soggetti titolari della licenza di esercizio dell'impianto di distribuzione di carburanti rilasciata dall'ufficio tecnico di finanza, salvo rinuncia del titolare della licenza dell'esercizio medesimo, che può consentire a terzi lo svolgimento delle

predette attività. Limitatamente alle aree di servizio autostradali possono essere gestite anche da altri soggetti, nel caso in cui tali attività si svolgano in locali diversi da quelli affidati al titolare della licenza di esercizio. In ogni caso sono fatti salvi gli effetti delle convenzioni di subconcessione in corso alla data del 31 gennaio 2012, nonché i vincoli connessi con procedure competitive in aree autostradali in concessione espletate secondo gli schemi stabiliti dall'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 »;

c) al comma 4 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «I comuni non rilasciano ulteriori autorizzazioni o proroghe di autorizzazioni relativamente agli impianti incompatibili»;

d) il comma 6 è sostituito dal seguente:

«6. L'adeguamento di cui al comma 5 è consentito a condizione che l'impianto sia compatibile sulla base dei criteri di cui al comma 3. Per gli impianti esistenti l'adeguamento ha luogo entro il 31 dicembre 2012. Il mancato adeguamento entro tale termine comporta una sanzione amministrativa pecuniaria da determinare in rapporto all'erogato dell'anno precedente, da un minimo di 1.000 euro a un massimo di 5.000 euro per ogni mese di ritardo nell'adeguamento e, per gli impianti incompatibili, costituisce causa di decadenza dell'autorizzazione amministrativa di cui all'articolo 1 del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, dichiarata dal comune competente».

5. All'articolo 83-bis, comma 17, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, sono aggiunte, in fine le seguenti parole: «o che prevedano obbligatoriamente la presenza contestuale di più tipologie di carburanti, ivi incluso il metano per autotrazione, se tale ultimo obbligo comporta ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi e non proporzionali alle finalità dell'obbligo».

6. Al metano per autotrazione è riconosciuta la caratteristica merceologica di carburante.

7. Agli impianti di distribuzione del metano per autotrazione si applicano le disposizioni dell'articolo 1 del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, e successive modificazioni, e dell'articolo 83-bis, commi 17 e 18, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133.

8. Il Ministro dello sviluppo economico, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, con decreto da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, stabilisce i principi generali per l'attuazione dei piani regionali di sviluppo della rete degli impianti di distribuzione del metano, nel rispetto dell'autonomia delle regioni e degli enti locali. I piani, tenuto conto dello sviluppo del mercato di tale carburante e dell'esistenza di adeguate reti di gasdotti, devono prevedere la semplificazione delle procedure di autorizzazione per la realizzazione di nuovi impianti di distribuzione del metano e per l'adeguamento di quelli esistenti.

9. Al fine di favorire e promuovere la produzione e l'uso di biometano come carburante per autotrazione, come previsto dal decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28, anche in realtà geografiche dove la rete del metano non è presente, i piani regionali sul sistema distributivo dei carburanti prevedono per i comuni la possibilità di autorizzare con iter semplificato la realizzazione di impianti di distribuzione e di rifornimento di biometano anche presso gli impianti di produzione di biogas, purché sia garantita la qualità del biometano.

10. Il Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, con decreto da adottare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nel rispetto degli standard di sicurezza e della normativa tecnica in vigore a livello dell'Unione

europea nonché nel rispetto dell'autonomia delle regioni e degli enti locali, individua criteri e modalità per:

a) l'erogazione self-service negli impianti di distribuzione del metano e del GPL e presso gli impianti di compressione domestici di metano;

b) l'erogazione contemporanea di carburanti liquidi e gassosi (metano e GPL) negli impianti di rifornimento multiprodotto.

11. L'Autorità per l'energia elettrica e il gas, coerentemente con gli indirizzi del Ministro dello sviluppo economico stabiliti per la diffusione del metano per autotrazione, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto adotta misure affinché nei codici di rete e di distribuzione di cui al decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164, siano previste modalità per accelerare i tempi di allacciamento dei nuovi impianti di distribuzione di metano per uso autotrazione alla rete di trasporto o di distribuzione di gas, per ridurre gli stessi oneri di allacciamento, in particolare per le aree dove tali impianti siano presenti in misura limitata, nonché per la riduzione delle penali per i superi di capacità impegnata previste per gli stessi impianti.

12. All'articolo 167 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-bis. I veicoli di cui al comma 2, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi del 15 per cento quella indicata nella carta di circolazione, purché tale eccedenza non superi il limite del 5 per cento della predetta massa indicata nella carta di circolazione più una tonnellata. Si applicano le sanzioni di cui al comma 2»;

b) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

«3-bis. I veicoli di cui al comma 3, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi del 15 per cento quella indicata nella carta di circolazione. Si applicano le sanzioni di cui al comma 3»;

c) al comma 5 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «La medesima sanzione si applica anche nel caso in cui un autotreno o un articolato sia costituito da un veicolo trainante di cui al comma 2-bis: in tal caso l'eccedenza di massa è calcolata separatamente tra i veicoli del complesso applicando le tolleranze di cui al comma 2-bis per il veicolo trattore e il 5 per cento per il veicolo rimorchiato.»;

d) dopo il comma 10 è inserito il seguente:

«10-bis. Per i veicoli di cui al comma 2-bis l'eccedenza di massa ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui al comma 10 è pari al valore minimo fra il 20 per cento e 10 per cento più una tonnellata della massa complessiva a pieno carico indicata sulla carta di circolazione».

13. All'articolo 62 del codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 il comma 7-bis è abrogato.

14. Le pubbliche amministrazioni centrali, gli enti e istituzioni da esse dipendenti o controllati e i gestori di servizi di pubblica utilità, al momento della sostituzione del rispettivo parco autoveicoli prevedono due lotti merceologici specifici distinti per i veicoli alimentati a metano e per i veicoli a GPL. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 18

(Liberalizzazione degli impianti completamente automatizzati fuori dei centri abitati)

1. Al comma 7 dell'articolo 28 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, dopo la parola «dipendenti» sono aggiunte le parole «o collaboratori» e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole:

«Nel rispetto delle norme di circolazione stradale, presso gli impianti stradali di distribuzione carburanti posti al di fuori dei centri abitati, quali definiti ai sensi del codice della strada o degli strumenti urbanistici comunali, non possono essere posti vincoli o limitazioni all'utilizzo continuativo, anche senza assistenza, delle apparecchiature per la modalità di rifornimento senza servizio con pagamento anticipato.».

Articolo 19

(Miglioramento delle informazioni al consumatore sui prezzi dei carburanti)

1. Con decreto del Ministero dello sviluppo economico, da adottare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è definita la nuova metodologia di calcolo del prezzo medio del lunedì da comunicare al Ministero dello sviluppo economico per il relativo invio alla Commissione Europea ai sensi della Decisione del Consiglio 1999/280/CE del 22 aprile 1999 e della successiva Decisione della Commissione 1999/566/CE del 26 luglio 1999, basata sul prezzo offerto al pubblico con la modalità di rifornimento senza servizio per ciascuna tipologia di carburante per autotrazione.

2. Entro sei mesi dalla stessa data, con uno o più decreti del Ministero dello sviluppo economico sono definite le modalità attuative della disposizione di cui al secondo periodo dell'articolo 15, comma 5, del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, in ordine alla cartellonistica di pubblicizzazione dei prezzi presso ogni punto vendita di carburanti, in modo da assicurare che le indicazioni per ciascun prodotto rechino i prezzi in modalità non servito, ove

presente, senza indicazioni sotto forma di sconti, secondo il seguente ordine dall'alto verso il basso: gasolio, benzina, GPL, metano. In tale decreto si prevede che i prezzi delle altre tipologie di carburanti speciali e il prezzo della modalità di rifornimento con servizio debbano essere riportati su cartelloni separati, indicando quest'ultimo prezzo come differenza in aumento rispetto al prezzo senza servizio, ove esso sia presente.

3. Con il decreto di cui al comma 2 si prevedono, altresì, le modalità di evidenziazione, nella cartellonistica di pubblicizzazione dei prezzi presso ogni punto vendita di carburanti, delle prime due cifre decimali rispetto alla terza, dopo il numero intero del prezzo in euro praticato nel punto vendita.

4. Modifiche a quanto disposto dai decreti di cui ai commi 2 e 3 sono adottate con decreto del Ministro dello sviluppo economico, sentito il Garante per la sorveglianza dei prezzi istituito ai sensi dell'articolo 2, commi 198 e 199 della legge 24 dicembre 2007, n. 244, nel rispetto dei medesimi obiettivi di trasparenza.

Articolo 20

(Fondo per la razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti)

1. All'articolo 28 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, al comma 1, le parole «in misura non eccedente il venticinque per cento dell'ammontare complessivo del fondo annualmente consolidato» sono abrogate, le parole «due esercizi annuali» sono sostituite dalle parole «tre esercizi annuali» e il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, da emanare entro il 30 giugno 2012, è determinata l'entità sia dei contributi di cui al comma 1, sia della nuova contribuzione al fondo di cui allo stesso comma 1, per un periodo non superiore a tre anni, articolandola in una componente fissa per ciascuna tipologia di impianto e in una variabile in funzione dei litri erogati, tenendo altresì conto della densità territoriale degli impianti all'interno del medesimo bacino di utenza».

(...)

Articolo 30

(Repressione delle frodi)

1. Ciascuna impresa di assicurazione autorizzata ad esercitare il ramo responsabilità civile autoveicoli terrestri di cui all'articolo 2, comma 3, numero 10, del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, è tenuta a trasmettere all'ISVAP, pena l'applicazione di una sanzione amministrativa definita dall'ISVAP, con cadenza annuale, una relazione, predisposta secondo un modello stabilito dall'ISVAP stesso con provvedimento da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. La relazione contiene informazioni dettagliate circa il numero dei sinistri per i quali si è ritenuto di svolgere approfondimenti in relazione al rischio di frodi, il numero delle querele o denunce presentate all'autorità giudiziaria, l'esito dei conseguenti procedimenti penali, nonché in ordine alle misure organizzative interne adottate o promosse per contrastare le frodi. Anche sulla base dei predetti elementi informativi, l'ISVAP esercita i poteri di vigilanza di cui al titolo XIV, capo I, del codice delle assicurazioni private, di cui al citato decreto legislativo n. 209 del 2005, e successive modificazioni, al fine di assicurare l'adeguatezza dell'organizzazione aziendale e dei sistemi di liquidazione dei sinistri rispetto all'obiettivo di contrastare le frodi nel settore.

1-bis. Il mancato invio della relazione di cui al comma 1 comporta l'irrogazione da parte dell'ISVAP di una sanzione da un minimo di 10.000 ad un massimo di 50.000 euro.

2. Le imprese di assicurazione autorizzate ad esercitare il ramo responsabilità civile autoveicoli terrestri di cui all'articolo 2, comma 3, numero 10), del codice delle assicurazioni private, di cui al citato decreto legislativo n. 209 del 2005, sono tenute a indicare nella relazione o nella

nota integrativa allegata al bilancio annuale e a pubblicare sui propri siti internet o con altra idonea forma di diffusione, una stima circa la riduzione degli oneri per i sinistri derivante dall'accertamento delle frodi, conseguente all'attività di controllo e repressione delle frodi autonomamente svolta.

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)

1. Al fine di contrastare la contraffazione dei contrassegni relativi ai contratti di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi per danni derivanti dalla circolazione dei veicoli a motore su strada, il Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'ISVAP, con regolamento da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, avvalendosi anche dell'Istituto poligrafico e zecca dello Stato (IPZS), definisce le modalità per la progressiva dematerializzazione dei contrassegni, prevedendo la loro sostituzione con sistemi elettronici o telematici, anche in collegamento con banche dati, e prevedendo l'utilizzo, ai fini dei relativi controlli, dei dispositivi o mezzi tecnici di controllo e rilevamento a distanza delle violazioni delle norme del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Il regolamento di cui al primo periodo definisce le caratteristiche e i requisiti di tali sistemi e fissa il termine, non superiore a due anni dalla data della sua entrata in vigore, per la conclusione del relativo processo di dematerializzazione.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, avvalendosi dei dati forniti gratuitamente dalle compagnie di assicurazione, forma periodicamente un elenco dei veicoli a motore che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 122 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, con esclusione dei periodi di sospensione dell'assicurazione regolarmente

contrattualizzati. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunica ai rispettivi proprietari l'inserimento dei veicoli nell'elenco di cui al primo periodo, informandoli circa le conseguenze previste a loro carico nel caso in cui i veicoli stessi siano posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate. Gli iscritti nell'elenco hanno 15 giorni di tempo per regolarizzare la propria posizione. Trascorso il termine di quindici giorni dalla comunicazione, l'elenco di coloro che non hanno regolarizzato la propria posizione viene messo a disposizione delle forze di polizia e delle prefetture competenti in ragione del luogo di residenza del proprietario del veicolo. Agli adempimenti di cui al comma 1 e di cui al primo periodo del presente comma si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

2-bis. Le compagnie di assicurazione rilasciano in ogni caso attestazione dell'avvenuta stipula del contratto e del pagamento del relativo premio entro i termini stabiliti, e la relativa semplice esibizione da parte del proprietario del veicolo, o di chi altri ne ha interesse, prevale in ogni caso rispetto a quanto accertato o contestato per effetto delle previsioni contenute nei commi 1, 2 e 3.

3. La violazione dell'obbligo di assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli può essere rilevata, dandone informazione agli automobilisti interessati, anche attraverso i dispositivi, le apparecchiature e i mezzi tecnici per il controllo del traffico e per il rilevamento a distanza delle violazioni delle norme di circolazione, approvati o omologati ai sensi dell'articolo 45, comma 6, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, attraverso i dispositivi e le apparecchiature per il controllo a distanza dell'accesso nelle zone a traffico limitato, nonché attraverso altri sistemi per la registrazione del transito dei veicoli sulle autostrade o sulle strade sottoposte a pedaggio. La violazione deve essere documentata con sistemi fotografici, di ripresa video o analoghi che, nel rispetto delle esigenze

correlate alla tutela della riservatezza personale, consentano di accertare, anche in momenti successivi, lo svolgimento dei fatti costituenti illecito amministrativo, nonché i dati di immatricolazione del veicolo ovvero il responsabile della circolazione. Qualora siano utilizzati i dispositivi, le apparecchiature o i mezzi tecnici di cui al presente comma, non vi è l'obbligo di contestazione immediata. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sentiti l'ISVAP e, per i profili di tutela della riservatezza, il Garante per la protezione dei dati personali, sono definite le caratteristiche dei predetti sistemi di rilevamento a distanza, nell'ambito di quelli di cui al primo periodo, e sono stabilite le modalità di attuazione del presente comma, prevedendo a tal fine anche protocolli d'intesa con i comuni, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 32

(Ispezione del veicolo, scatola nera, attestato di rischio, liquidazione dei danni)

1. Al comma 1 dell'articolo 132 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «Le imprese possono richiedere ai soggetti che presentano proposte per l'assicurazione obbligatoria di sottoporre volontariamente il veicolo ad ispezione, prima della stipula del contratto. Qualora si proceda ad ispezione ai sensi del periodo precedente, le imprese praticano una riduzione rispetto alle tariffe stabilite ai sensi del primo periodo. Nel caso in cui l'assicurato acconsenta all'installazione di meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo, denominati scatola nera o equivalenti, o ulteriori dispositivi, individuati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico i costi di installazione, disinstallazione, sostituzione, funzionamento e portabilità sono a carico delle compagnie che praticano inoltre una riduzione significativa rispetto alle tariffe stabilite ai sensi del primo periodo, all'atto della stipulazione del contratto o in occasione delle scadenze successive a condizione che risultino rispettati i parametri stabiliti dal contratto ».

1-bis. Con regolamento emanato dall'ISVAP, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e il Garante per la protezione dei dati personali, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite le modalità di raccolta, gestione e utilizzo, in particolare ai fini tariffari e della determinazione delle responsabilità in occasione dei sinistri, dei dati raccolti dai meccanismi elettronici di cui al comma 1, nonché le modalità per assicurare l'interoperabilità dei meccanismi elettronici di cui al comma 1 in caso di sottoscrizione da parte dell'assicurato di un contratto di assicurazione con impresa diversa da quella che ha provveduto ad installare tale meccanismo.

1-ter. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sentito il Garante per la protezione dei dati personali, è definito uno standard tecnologico comune hardware e software, per la raccolta, la gestione e l'utilizzo dei dati raccolti dai meccanismi elettronici di cui al comma 1, al quale le imprese di assicurazione dovranno adeguarsi entro due anni dalla sua emanazione.

2. All'articolo 134 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni: a) al comma 1 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Le indicazioni contenute nell'attestazione sullo stato del rischio devono comprendere la specificazione della tipologia del danno liquidato»; b) dopo il comma 1-bis è inserito il seguente: «1-ter. La consegna dell'attestazione sullo stato del rischio, ai sensi dei commi 1 e 1-bis, nonché ai sensi del regolamento dell'ISVAP di cui al comma 1, è effettuata per via telematica, attraverso l'utilizzo delle banche dati elettroniche di cui al comma 2 del presente articolo o di cui all'articolo 135»; c) al comma 2, le parole: «può prevedere» sono sostituite dalla seguente: «prevede»; d) il comma 4 è sostituito dal seguente: «4.

L'attestazione sullo stato del rischio, all'atto della stipulazione di un contratto per il medesimo veicolo al quale si riferisce l'attestato, è acquisita direttamente dall'impresa assicuratrice in via telematica attraverso le banche dati di cui al comma 2 del presente articolo e di cui all'articolo 135».

3. All'articolo 148 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente: «1. Per i sinistri con soli danni a cose, la richiesta di risarcimento deve recare l'indicazione del codice fiscale degli aventi diritto al risarcimento e del luogo, dei giorni e delle ore in cui le cose danneggiate sono disponibili, per non meno di due giorni non festivi, per l'ispezione diretta ad accertare l'entità del danno. Entro sessanta giorni dalla ricezione di tale documentazione, l'impresa di assicurazione formula al danneggiato congrua e motivata offerta per il risarcimento, ovvero comunica specificatamente i motivi per i quali non ritiene di fare offerta. Il termine di sessanta giorni è ridotto a trenta quando il modulo di denuncia sia stato sottoscritto dai conducenti coinvolti nel sinistro. Il danneggiato può procedere alla riparazione delle cose danneggiate solo dopo lo spirare del termine indicato al periodo precedente, entro il quale devono essere comunque completate le operazioni di accertamento del danno da parte dell'assicuratore, ovvero dopo il completamento delle medesime operazioni, nel caso in cui esse si siano concluse prima della scadenza del predetto termine. Qualora le cose danneggiate non siano state messe a disposizione per l'ispezione nei termini previsti dal presente articolo, ovvero siano state riparate prima dell'ispezione stessa, l'impresa, ai fini dell'offerta risarcitoria, effettuerà le proprie valutazioni sull'entità del danno solo previa presentazione di fattura che attesti gli interventi riparativi effettuati. Resta comunque fermo il diritto dell'assicurato al risarcimento anche qualora ritenga di non procedere alla riparazione»;

b) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-bis. A fini di prevenzione e contrasto dei fenomeni fraudolenti, l'impresa di assicurazione provvede alla consultazione della banca dati sinistri di cui all'articolo 135 e qualora dal risultato della consultazione, avuto riguardo al codice fiscale dei soggetti coinvolti ovvero ai veicoli danneggiati, emergano almeno due parametri di significatività, come definiti dall'articolo 4 del provvedimento dell'ISVAP n. 2827 del 25 agosto 2010, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 209 del 7 settembre 2010, l'impresa può decidere, entro i termini di cui ai commi 1 e 2 del presente articolo, di non fare offerta di risarcimento, motivando tale decisione con la necessità di condurre ulteriori approfondimenti in relazione al sinistro. La relativa comunicazione è trasmessa dall'impresa al danneggiato e all'ISVAP, al quale è anche trasmessa la documentazione relativa alle analisi condotte sul sinistro. Entro trenta giorni dalla comunicazione della predetta decisione, l'impresa deve comunicare al danneggiato le sue determinazioni conclusive in merito alla richiesta di risarcimento. All'esito degli approfondimenti condotti ai sensi del primo periodo, l'impresa può non formulare offerta di risarcimento, qualora, entro il termine di cui al terzo periodo, presenti querela, nelle ipotesi in cui è prevista, informandone contestualmente l'assicurato nella comunicazione concernente le determinazioni conclusive in merito alla richiesta di risarcimento di cui al medesimo terzo periodo; in tal caso i termini di cui ai commi 1 e 2 sono sospesi e il termine per la presentazione della querela, di cui all'articolo 124, primo comma, del codice penale, decorre dallo spirare del termine di trenta giorni entro il quale l'impresa comunica al danneggiato le sue determinazioni conclusive.

Restano salvi i diritti del danneggiato in merito alla proponibilità dell'azione di risarcimento nei termini previsti dall'articolo 145, nonché il diritto del danneggiato di ottenere l'accesso agli atti nei termini previsti dall'articolo 146, salvo il caso di presentazione di querela o denuncia»;

c) il comma 3 è sostituito dal seguente: «3. Il danneggiato, in pendenza dei termini di cui ai commi 1 e 2 e fatto salvo quanto stabilito dal comma 5, non può rifiutare gli accertamenti strettamente necessari alla valutazione del danno alle cose, nei termini di cui al comma 1, o del danno alla persona, da parte dell'impresa. Qualora ciò accada, i termini per l'offerta risarcitoria o per la comunicazione dei motivi per i quali l'impresa non ritiene di fare offerta sono sospesi».

3-bis. All'articolo 135 del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, sono apportate le seguenti modifiche:

a) alla rubrica, dopo le parole: «Banca dati sinistri» sono aggiunte le seguenti: «e banche dati anagrafe testimoni e anagrafe danneggiati»;

b) al comma 1, le parole: «è istituita» sono sostituite dalle seguenti: «sono istituite» e dopo le parole: «ad essi relativi» sono aggiunte le seguenti: «e due banche dati denominate "anagrafe testimoni" e "anagrafe danneggiati"»;

c) il comma 3 è sostituito dal seguente:

«3. Le procedure di organizzazione e di funzionamento, le modalità e le condizioni di accesso alle banche dati di cui al comma 1, da parte delle pubbliche amministrazioni, dell'autorità giudiziaria, delle forze di polizia, delle imprese di assicurazione e di soggetti terzi, nonché gli obblighi di consultazione delle banche dati da parte delle imprese di assicurazione in fase di liquidazione dei sinistri, sono stabiliti dall'ISVAP, con regolamento, sentiti il Ministero dello sviluppo economico e il Ministero dell'interno, e, per i profili di tutela della riservatezza, il Garante per la protezione dei dati personali».

3-ter. Al comma 2 dell'articolo 139 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, è aggiunto, in fine, il

seguente periodo: «In ogni caso, le lesioni di lieve entità, che non siano suscettibili di accertamento clinico strumentale obiettivo, non potranno dar luogo a risarcimento per danno biologico permanente».

3-quater. Il danno alla persona per lesioni di lieve entità di cui all'articolo 139 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, è risarcito solo a seguito di riscontro medico legale da cui risulti visivamente o strumentalmente accertata l'esistenza della lesione.

3-quinquies. Per le classi di massimo sconto, a parità di condizioni soggettive ed oggettive, ciascuna delle compagnie di assicurazione deve praticare identiche offerte.

Articolo 33

(Sanzioni per frodi assicurative nelle false attestazioni di invalidità o di danni alle cose derivanti da incidenti stradali)

1. All'articolo 10-*bis* del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1:

- 1) la parola: «micro-invalidità» è sostituita dalla seguente: «invalidità»;
- 2) le parole: «di cui al comma 1» sono sostituite dalle seguenti: «di cui ai commi 1 e 3»;

b) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-bis. Ai periti assicurativi che accertano e stimano falsamente danni a cose conseguenti a sinistri stradali da cui derivi il risarcimento a carico della società assicuratrice si applica la disciplina di cui al comma 1, in quanto applicabile»;

c) nella rubrica, le parole: «micro-invalidità» sono sostituite dalla seguente: «invalidità».

1-bis. Al primo comma dell'articolo 642 del codice penale, le parole: «da sei mesi a quattro anni» sono sostituite dalle seguenti: «da uno a cinque anni».

Articolo 34

(Obbligo di confronto delle tariffe r.c. auto)

1. Gli intermediari che distribuiscono servizi e prodotti assicurativi del ramo assicurativo di danni derivanti dalla circolazione di veicoli e natanti sono tenuti, prima della sottoscrizione del contratto, a informare il cliente, in modo corretto, trasparente ed esaustivo, sulla tariffa e sulle altre condizioni contrattuali proposte da almeno tre diverse compagnie assicurative non appartenenti a medesimi gruppi, anche avvalendosi delle informazioni obbligatoriamente pubblicate dalle imprese di assicurazione sui propri siti internet.

2. Il contratto stipulato senza la dichiarazione del cliente di aver ricevuto le informazioni di cui al comma 1 è affetto da nullità rilevabile solo a favore dell'assicurato.

3. Il mancato adempimento dell'obbligo di cui al comma 1 comporta l'irrogazione da parte dell'ISVAP a carico della compagnia che ha conferito il mandato all'agente, che risponde in solido con questa, di una sanzione in una misura pari a quanto stabilito dall'articolo 324 del codice di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209.

3-bis. L'ISVAP predispone entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto uno standard di modalità operative per l'applicazione delle disposizioni di cui al comma 1.

3-ter. L'ISVAP predispone, con cadenza semestrale, una apposita relazione sull'efficacia delle disposizioni di cui al presente articolo, da pubblicare per via telematica sul proprio sito internet.

Articolo 35, commi 1-5

(Misure per la tempestività dei pagamenti e per l'estinzione dei debiti pregressi delle amministrazioni statali)

1. Al fine di accelerare il pagamento dei crediti commerciali esistenti alla data di entrata in vigore del presente decreto connessi a transazioni commerciali per l'acquisizione di servizi e forniture, certi, liquidi ed esigibili, corrispondente a residui passivi del bilancio dello Stato, sono adottate le seguenti misure:

a) i fondi speciali per la riscrittura dei residui passivi perenti di parte corrente e di conto capitale, di cui all'articolo 27 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, sono integrati rispettivamente degli importi di euro 2.000 milioni e 700 milioni per l'anno 2012, mediante riassegnazione, previo versamento all'entrata del bilancio dello Stato per il medesimo anno, di una corrispondente quota delle risorse complessivamente disponibili relative a rimborsi e compensazioni di crediti di imposta, esistenti presso la contabilità speciale 1778 «Agenzia delle entrate – Fondi di bilancio». Le assegnazioni disposte con utilizzo delle somme di cui al periodo precedente non devono comportare, secondo i criteri di contabilità nazionale, peggioramento dell'indebitamento netto delle pubbliche amministrazioni;

b) i crediti di cui al presente comma maturati alla data del 31 dicembre 2011, su richiesta dei soggetti creditori, possono essere estinti, in luogo del pagamento disposto con le risorse finanziarie di cui alla lettera a), anche

mediante assegnazione di titoli di Stato nel limite massimo di 2.000 milioni di euro. L'importo di cui alla presente lettera può essere incrementato con corrispondente riduzione degli importi di cui alla lettera a). Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze sono definite le modalità per l'attuazione delle disposizioni di cui ai periodi precedenti e sono stabilite le caratteristiche dei titoli e le relative modalità di assegnazione nonché le modalità di versamento al titolo IV dell'entrata del bilancio dello Stato, a fronte del controvalore dei titoli di Stato assegnati, con utilizzo della medesima contabilità di cui alla lettera a). Le assegnazioni dei titoli di cui alla presente lettera non sono computate nei limiti delle emissioni nette dei titoli di Stato indicate nella Legge di bilancio.

2. Per provvedere all'estinzione dei crediti per spese relative a consumi intermedi, maturati nei confronti dei Ministeri alla data del 31 dicembre 2011, il cui pagamento rientri, secondo i criteri di contabilità nazionale, tra le regolazioni debitorie pregresse e il cui ammontare è accertato con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, secondo le medesime modalità di cui alla circolare n. 38 del 15 dicembre 2010, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 5 dell'8 gennaio 2011, il fondo di cui all'articolo 1, comma 50, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, è incrementato, per l'anno 2012, di un importo di euro 1.000 milioni mediante riassegnazione previo versamento all'entrata del bilancio dello Stato di euro 740 milioni delle risorse complessivamente disponibili relative a rimborsi e compensazioni di crediti di imposta, esistenti presso la contabilità speciale 1778 «Agenzia delle entrate – Fondi di bilancio», e di euro 260 milioni mediante utilizzo del risparmio degli interessi derivante dal comma 9 del presente articolo. La lettera b) del comma 17 dell'art. 10 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, è soppressa.

3. All'onere per interessi derivante dal comma 1, pari a 235 milioni di euro annui a decorrere dal 2012, si provvede con la disposizione di cui al comma 4.

3-bis. Le pubbliche amministrazioni ai fini del pagamento del debito, oltre a quanto disciplinato al comma 1 del presente articolo, sono autorizzate a comporre bonariamente con i propri creditori le rispettive ragioni di credito e debito attraverso gli istituti della compensazione, della cessione di crediti in pagamento, ovvero anche mediante specifiche transazioni condizionate alla rinuncia ad interessi e rivalutazione monetaria. In caso di compensazioni, cessioni di crediti in pagamento, transazioni ai sensi del periodo precedente, le controversie in corso si intendono rinunciate.

4. In relazione alle maggiori entrate rivenienti nei territori delle autonomie speciali dagli incrementi delle aliquote dell'accisa sull'energia elettrica disposti dai decreti del Ministro dell'Economia e delle Finanze 30 dicembre 2011, pubblicati nella Gazzetta Ufficiale n. 304 del 31 dicembre 2011, concernenti l'aumento dell'accisa sull'energia elettrica a seguito della cessazione dell'applicazione dell'addizionale comunale e provinciale all'accisa sull'energia elettrica, il concorso alla finanza pubblica delle Regioni a statuto speciale e delle Province autonome di Trento e Bolzano previsto dall'articolo 28, comma 3, primo periodo del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, è incrementato di 235 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2012. La quota di maggior gettito pari a 6,4 milioni annui a decorrere dal 2012 derivante all'Erario dai decreti di cui al presente comma resta acquisita al bilancio dello Stato.

5. Con decreti del Ministro dell'economia e delle finanze si provvede alle occorrenti variazioni di bilancio

Articolo 36

(Regolazione indipendente in materia di trasporti)

1. All'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) i commi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

«1. Nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, è istituita l'Autorità di regolazione dei trasporti, di seguito denominata "Autorità", la quale opera in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione. La sede dell'Autorità è definita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il termine del 30 aprile 2012. In sede di prima attuazione del presente articolo, il collegio dell'Autorità è costituito entro il 31 maggio 2012. L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali di cui al titolo V della parte seconda della Costituzione. L'Autorità esercita le proprie competenze a decorrere dalla data di adozione dei regolamenti di cui all'articolo 2, comma 28, della legge 14 novembre 1995, n. 481. All'Autorità si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni organizzative e di funzionamento di cui alla medesima legge.

1-bis. L'Autorità è organo collegiale composto dal presidente e da due componenti nominati secondo le procedure di cui all'articolo 2, comma 7, della legge 14 novembre 1995, n. 481. Ai componenti e ai funzionari dell'Autorità si applica il regime previsto dall'articolo 2, commi da 8 a 11, della medesima legge. Il collegio nomina un segretario generale, che sovrintende al funzionamento dei servizi e degli uffici e ne risponde al presidente.

1-ter. I componenti dell'Autorità sono scelti, nel rispetto dell'equilibrio di genere, tra persone di indiscussa moralità e indipendenza e di comprovata professionalità e competenza nei settori in cui opera l'Autorità. A pena di decadenza essi non possono esercitare, direttamente o indirettamente, alcuna attività professionale o di consulenza, essere amministratori o

dipendenti di soggetti pubblici o privati né ricoprire altri uffici pubblici di qualsiasi natura, ivi compresi gli incarichi elettivi o di rappresentanza nei partiti politici, né avere interessi diretti o indiretti nelle imprese operanti nel settore di competenza della medesima Autorità. I dipendenti delle amministrazioni pubbliche sono collocati fuori ruolo per l'intera durata dell'incarico. I componenti dell'Autorità sono nominati per un periodo di sette anni e non possono essere confermati nella carica. In caso di dimissioni o impedimento del presidente o di un membro dell'Autorità, si procede alla sostituzione secondo le regole ordinarie previste per la nomina dei componenti dell'Autorità, la loro durata in carica e la non rinnovabilità del mandato.

2. L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede:

a) a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali, fatte salve le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti;

b) a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori;

c) a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera b);

d) a stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali connotati da oneri di servizio pubblico, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta;

e) a definire, in relazione ai diversi tipi di servizio e alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto; sono fatte salve le ulteriori garanzie che accrescano la protezione degli utenti che i gestori dei servizi e delle infrastrutture possono inserire nelle proprie carte dei servizi;

f) a definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici; con riferimento al trasporto ferroviario regionale, l'Autorità verifica che nei relativi bandi di gara non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenziali e specificamente che la disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti. 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;

g) con particolare riferimento al settore autostradale, a stabilire per le nuove concessioni sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; a definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione; a definire

gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto;

h) con particolare riferimento al settore aeroportuale, a svolgere ai sensi degli articoli da 71 a 81 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, tutte le funzioni di Autorità di vigilanza istituita dall'articolo 71, comma 2, del predetto decreto-legge n. 1 del 2012 in attuazione della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali;

i) con particolare riferimento all'infrastruttura ferroviaria, a svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura;

l) l'Autorità, in caso di inosservanza di propri provvedimenti o di mancata ottemperanza da parte dei soggetti esercenti il servizio alle richieste di informazioni o a quelle connesse all'effettuazione dei controlli, ovvero nel caso in cui le informazioni e i documenti non siano veritieri, può irrogare sanzioni amministrative pecuniarie determinate in fase di prima applicazione secondo le modalità e nei limiti di cui all'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481. L'ammontare riveniente dal pagamento delle predette sanzioni è destinato ad un fondo per il finanziamento di progetti a vantaggio dei consumatori dei settori dei trasporti, approvati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti su proposta dell'Autorità. Tali progetti possono beneficiare del sostegno di altre istituzioni pubbliche nazionali e europee;

m) con particolare riferimento al servizio taxi, a monitorare e verificare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo i criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti. Comuni e regioni, nell'ambito delle proprie competenze, provvedono, previa acquisizione di preventivo parere da parte dell'Autorità, ad adeguare il servizio dei taxi, nel rispetto dei seguenti principi:

1) l'incremento del numero delle licenze ove ritenuto necessario anche in base alle analisi effettuate dalla Autorità per confronto nell'ambito di realtà europee comparabili, a seguito di un'istruttoria sui costi-benefici anche ambientali, in relazione a comprovate ed oggettive esigenze di mobilità ed alle caratteristiche demografiche e territoriali, bandendo concorsi straordinari in conformità alla vigente programmazione numerica, ovvero in deroga ove la programmazione numerica manchi o non sia ritenuta idonea dal comune ad assicurare un livello di offerta adeguato, per il rilascio, a titolo gratuito o a titolo oneroso, di nuove licenze da assegnare ai soggetti in possesso dei requisiti stabiliti dall'articolo 6 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, fissando, in caso di titolo oneroso, il relativo importo ed individuando, in caso di eccedenza delle domande, uno o più criteri selettivi di valutazione automatica o immediata, che assicurino la conclusione della procedura in tempi celeri. I proventi derivanti dal rilascio di licenze a titolo oneroso sono finalizzati ad adeguate compensazioni da corrispondere a coloro che sono già titolari di licenza;

2) consentire ai titolari di licenza d'intesa con i comuni una maggiore libertà nell'organizzazione del servizio sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda e in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come il taxi ad uso collettivo o altre forme;

3) consentire una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori, prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal comune per percorsi prestabiliti;

4) migliorare la qualità di offerta del servizio, individuando criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori con particolare riferimento alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore, favorendo gli investimenti in nuove tecnologie per l'efficientamento organizzativo ed ambientale del servizio e adottando la carta dei servizi a livello regionale;

n) con riferimento alla disciplina di cui alla lettera m), l'Autorità può ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio.»;

b) al comma 3, alinea, sono soppresse le parole: «individuata ai sensi del medesimo comma»;

c) al comma 4, dopo il primo periodo, è inserito il seguente: «Tutte le amministrazioni pubbliche, statali e regionali, nonché gli enti strumentali che hanno competenze in materia di sicurezza e standard tecnici delle infrastrutture e dei trasporti trasmettono all'Autorità le delibere che possono avere un impatto sulla concorrenza tra operatori del settore, sulle tariffe, sull'accesso alle infrastrutture, con facoltà da parte dell'Autorità di fornire segnalazioni e pareri circa la congruenza con la regolazione economica»;

d) al comma 5, primo periodo, sono soppresse le parole: «individuata ai sensi del comma 2»;

e) al comma 6:

1) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) agli oneri derivanti dall'istituzione dell'Autorità e dal suo funzionamento per l'anno 2012, nel limite massimo di 5 milioni di euro, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307, relativa al Fondo per interventi strutturali di politica economica»;

2) alla lettera b), l'ultimo periodo è soppresso;

3) dopo la lettera b) è aggiunta la seguente:

«b-bis) ai sensi dell'articolo 2, comma 29, ultimo periodo, della legge 14 novembre 1995, n. 481, in sede di prima attuazione del presente articolo, l'Autorità provvede al reclutamento del personale di ruolo, nella misura massima del 50 per cento dei posti disponibili nella pianta organica, determinata in ottanta unità, e nei limiti delle risorse disponibili, mediante apposita selezione nell'ambito del personale dipendente da pubbliche amministrazioni in possesso delle competenze e dei requisiti di professionalità ed esperienza richiesti per l'espletamento delle singole funzioni e tale da garantire la massima neutralità e imparzialità. In fase di avvio il personale selezionato dall'Autorità è comandato da altre pubbliche amministrazioni, con oneri a carico delle amministrazioni di provenienza. A seguito del versamento dei contributi di cui alla lettera b), il predetto personale è immesso nei ruoli dell'Autorità nella qualifica assunta in sede di selezione»;

f) dopo il comma 6 sono aggiunti i seguenti:

«6-bis. Nelle more dell'entrata in operatività dell'Autorità, determinata con propria delibera, le funzioni e le competenze attribuite alla stessa ai sensi del presente articolo continuano ad essere svolte dalle amministrazioni

e dagli enti pubblici competenti nei diversi settori interessati. A decorrere dalla stessa data, l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 4, comma 1, lettera c), del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 211, istituito ai sensi dell'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, è soppresso. Conseguentemente, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla riduzione della dotazione organica del personale dirigenziale di prima e di seconda fascia in misura corrispondente agli uffici dirigenziali di livello generale e non generale soppressi. Sono, altresì, soppressi gli stanziamenti di bilancio destinati alle relative spese di funzionamento.

6-ter. Restano ferme le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze nonché del CIPE in materia di approvazione di contratti di programma nonché di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica».

2. Alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, dopo il comma 3 è aggiunto il seguente:

«3-bis. È consentito ai comuni di prevedere che i titolari di licenza per il servizio taxi possano svolgere servizi integrativi quali il taxi ad uso collettivo o mediante altre forme di organizzazione del servizio»;

b) all'articolo 5-bis, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

«1-bis. Per il servizio di taxi è consentito l'esercizio dell'attività anche al di fuori del territorio dei comuni che hanno rilasciato la licenza sulla base di accordi sottoscritti dai sindaci dei comuni interessati»;

c) all'articolo 10, il comma 1 è sostituito dal seguente:

«1. I titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi possono essere sostituiti alla guida, nell'ambito orario del turno integrativo o nell'orario del turno assegnato, da chiunque abbia i requisiti di professionalità e moralità richiesti dalla normativa vigente».

3. All'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2:

1) alla lettera c), sono soppresse le parole: «stradale ed»;

2) alla lettera e), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «secondo i criteri e le metodologie stabiliti dalla competente Autorità di regolazione, alla quale è demandata la loro successiva approvazione»;

3) la lettera f) è sostituita dalla seguente:

«f) vigilanza sull'attuazione, da parte dei concessionari, delle leggi e dei regolamenti concernenti la tutela del patrimonio delle strade e delle autostrade statali, nonché la tutela del traffico e della segnaletica; vigilanza sull'adozione, da parte dei concessionari, dei provvedimenti ritenuti necessari ai fini della sicurezza del traffico sulle strade ed autostrade medesime»;

b) al comma 3:

1) alla lettera d), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, nonché svolgere le attività di cui all'articolo 2, comma 1, lettere f), g), h) ed i), del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143»;

2) dopo la lettera d) è aggiunta la seguente:

«d-bis) approvare i progetti relativi ai lavori inerenti la rete stradale e autostradale di interesse nazionale, non sottoposta a pedaggio e in gestione diretta, che equivale a dichiarazione di pubblica utilità ed urgenza ai fini dell'applicazione delle leggi in materia di espropriazione per pubblica utilità».

Articolo 37

(Misure per il trasporto ferroviario)

1. L'Autorità di cui all'articolo 36 nel settore del trasporto ferroviario definisce, sentiti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni e gli enti locali interessati, gli ambiti del servizio pubblico sulle tratte e le modalità di finanziamento. L'Autorità, dopo un congruo periodo di osservazione delle dinamiche dei processi di liberalizzazione, analizza l'efficienza dei diversi gradi di separazione tra l'impresa che gestisce l'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, anche in relazione alle esperienze degli altri Stati membri dell'Unione europea e all'esigenza di tutelare l'utenza pendolare del servizio ferroviario regionale. In esito all'analisi, l'Autorità predisponde, entro e non oltre il 30 giugno 2013, una relazione da trasmettere al Governo e al Parlamento.

2. All'articolo 36, comma 1, del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, come modificato dall'articolo 8 del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, sono apportate le seguenti modifiche:

a) le parole: «ed i contratti collettivi nazionali di settore» sono soppresse e la parola: «applicati» è sostituita dalla seguente: «applicate»;

b) la lettera b-bis) è sostituita dalla seguente:

«b-bis) regolazione dei trattamenti di lavoro del personale definiti dalla contrattazione collettiva svolta dalle organizzazioni più rappresentative a livello nazionale

Articolo 38

(Liberalizzazione delle pertinenze delle strade)

1. All'articolo 24 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, al comma 5-bis, dopo le parole «sono previste» inserire le parole «, secondo le modalità fissate dall'Autorità di regolazione dei trasporti, sentita l'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111».

(...)

Articolo 53, commi 1-3

(Allineamento alle norme europee della regolazione progettuale delle infrastrutture ferroviarie)

1. La progettazione delle nuove infrastrutture ferroviarie ad alta velocità avviene secondo le relative specifiche tecniche; le specifiche tecniche previste per l'alta capacità sono utilizzate esclusivamente laddove ciò risulti necessario sulla base delle stime delle caratteristiche della domanda.
2. Non possono essere applicati alla progettazione e costruzione delle nuove infrastrutture ferroviarie nazionali nonché agli adeguamenti di quelle esistenti, parametri e standard tecnici e funzionali più stringenti rispetto a quelli previsti dagli accordi e dalle norme dell'Unione Europea.
3. Soppresso.

Articolo 53, commi 4 e 5

(Gallerie stradali e autostradali)

4. Non possono essere applicati alla progettazione e costruzione delle nuove gallerie stradali e autostradali nonché agli adeguamenti di quelle esistenti,

parametri e standard tecnici e funzionali più stringenti rispetto a quelli previsti dagli accordi e dalle norme dell'Unione Europea.

5. Al decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 4, comma 5, le parole: «ed i collaudi» sono sostituite dalle seguenti: «e le verifiche funzionali»;

b) all'articolo 11, comma 1, le parole: «dei collaudi» sono sostituite dalle seguenti: «delle verifiche funzionali».

Articolo 53, comma 5-bis

(Semplificazione procedure di realizzazione di opere infrastrutturali)

5-bis. All'articolo 5, comma 1-ter, del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, il secondo periodo è sostituito dal seguente: «Al fine della ulteriore semplificazione delle procedure relative alla realizzazione di opere infrastrutturali, l'ente destinatario del finanziamento per le opere di cui al precedente periodo è tenuto a rendicontare le modalità di utilizzo delle risorse a richiesta dell'ente erogante e non si applica l'articolo 158, comma 3, del decreto legislativo n. 267 del 2000».

Articolo 54

(Emissione di obbligazioni di scopo da parte degli enti locali garantite da beni immobili patrimoniali ai fini della realizzazione di opere pubbliche)

1. All'articolo 35, della legge 23 dicembre 1994, n. 724, dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«1-bis. I comuni, le province, le città metropolitane e, previa autorizzazione di ciascun partecipante, le unioni di comuni, le comunità montane e i consorzi tra enti locali, per il finanziamento di singole opere pubbliche, possono attivare prestiti obbligazionari di scopo legati alla realizzazione delle opere stesse e garantiti da un apposito patrimonio destinato. Tale

patrimonio è formato da beni immobili disponibili di proprietà degli enti locali di cui al primo periodo, per un valore almeno pari all'emissione obbligazionaria, ed è destinato esclusivamente alla soddisfazione degli obbligazionisti. Su tale patrimonio non sono ammesse azioni da parte di qualsiasi creditore diverso dai portatori dei titoli emessi dall'ente locale. Con apposito regolamento, da emanare, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400 entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, il Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti, determina le modalità di costituzione e di gestione del predetto patrimonio destinato a garantire le obbligazioni per il finanziamento delle opere pubbliche.».

(...)

Articolo 59

(Extra gettito IVA per le società di progetto per opere portuali)

1. All'articolo 18 della legge 12 novembre 2011, n. 183, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera b), dopo le parole: «Unione Europea,» sono inserite le seguenti parole: «nonché, limitatamente alle grandi infrastrutture portuali, per un periodo non superiore ai 15 anni, con il 25 % dell'incremento del gettito di imposta sul valore aggiunto relativa alle operazioni di importazione riconducibili all'infrastruttura oggetto dell'intervento»;

b) dopo il comma 2, sono inseriti i seguenti:

«2-bis. L'incremento del gettito IVA, di cui al comma 1, lettera b) su cui calcolare la quota del 25 per cento, è determinato per ciascun anno di esercizio dell'infrastruttura:

a) in relazione a progetti di nuove infrastrutture, in misura pari all'ammontare delle riscossioni dell'IVA registrato nel medesimo anno;

b) in relazione a progetti di ampliamento ovvero potenziamento di infrastrutture esistenti, in misura pari alla differenza tra l'ammontare delle riscossioni dell'IVA registrato nel medesimo anno e la media delle riscossioni

conseguite nel triennio immediatamente precedente l'entrata in esercizio dell'infrastruttura oggetto dell'intervento.

2-ter. Gli incrementi di gettito di cui al comma 1, lettera b), registrati nei vari porti, per poter essere accertati devono essere stati realizzati nel singolo porto, tenendo conto anche dell'andamento del gettito dell'intero sistema portuale, secondo le modalità di cui al comma 2-quater.

2-quater. Con uno o più decreti del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono stabilite le modalità di accertamento, calcolo e determinazione dell'incremento di gettito di cui ai commi 2-bis e 2-ter, di corresponsione della quota di incremento del predetto gettito alla società di progetto, nonché ogni altra disposizione attuativa della disposizione di cui ai predetti commi 2-bis e 2-ter.».

Articolo 60

(Regime doganale delle unità da diporto)

1. All'articolo 36 del decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, il quarto comma è sostituito dal seguente: «Le navi, ad esclusione di quelle da diporto, e gli aeromobili costruiti all'estero o provenienti da bandiera estera si intendono destinati al consumo nel territorio doganale quando vengono iscritti nelle matricole o nei registri di cui rispettivamente agli articoli 146 e 750 del codice della navigazione; le navi, ad esclusione di quelle da diporto, e gli aeromobili nazionali e nazionalizzati, iscritti nelle matricole o nei registri predetti, si intendono destinati al consumo fuori del territorio doganale quando vengono cancellati dalle matricole o dai registri stessi per uno dei motivi indicati nel primo comma, lettere c) e d), rispettivamente degli articoli 163 e 760 del codice medesimo. Le navi da diporto si intendono destinate al consumo dentro o fuori dal territorio doganale su semplice rilascio di una dichiarazione rispettivamente di importazione definitiva o di esportazione definitiva da parte dell'armatore »

2. All'articolo 2, comma 3, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, dopo le parole: «Unione europea» sono inserite le seguenti: «o extraeuropei».

Articolo 61

(Anticipo recupero accise per autotrasportatori)

1. Al decreto del Presidente della Repubblica 9 giugno 2000, n. 277, sono apportate le seguenti modifiche:

a) all'articolo 3:

1) al comma 1, le parole «entro il 30 giugno successivo alla scadenza di ciascun anno solare» sono sostituite dalle seguenti: «a pena di decadenza, entro il mese successivo alla scadenza di ciascun trimestre solare»;

2) al comma 6, le parole «dell'anno» sono sostituite dalle seguenti: «del periodo»;

b) all'articolo 4, comma 3, le parole «entro l'anno solare in cui è sorto» sono sostituite dalle seguenti: «entro il 31 dicembre dell'anno solare successivo a quello in cui è sorto».

2. A partire dall'anno 2012 al credito di imposta riconosciuto con le modalità e con gli effetti di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 giugno 2000, n. 277 non si applica il limite previsto dall'articolo 1, comma 53 della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

3. Per la copertura degli oneri finanziari derivanti dal comma 1 l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 33, comma 10 della legge 12 novembre 2011, n. 183 (Legge di stabilità 2012) è ridotta di 26,4 milioni di euro.

4. In tutti i casi nei quali disposizioni di legge determinano aumenti dell'aliquota di accisa sul gasolio usato come carburante il maggior onere conseguente all'aumento dell'aliquota di accisa sul gasolio usato come carburante è sempre rimborsato, con le modalità previste dall'articolo 6, comma 2, primo e secondo periodo, del decreto legislativo 2 febbraio 2007, n. 26, nei confronti dei soggetti di cui all'articolo 5, comma 1, limitatamente agli esercenti le attività di trasporto merci con veicoli di massa massima complessiva pari o superiore a 7,5 tonnellate, e comma 2, del decreto-legge

28 dicembre 2001, n. 452, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2002, n. 16. Coerentemente, all'articolo 33 della legge 12 novembre 2011, n. 183, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2012)» sono apportate le seguenti modificazioni:

a) nel comma 30 le parole «sulla benzina senza piombo» sono sostituite dalle seguenti: «sulla benzina con piombo»

b) dopo il comma 30 sono inseriti i seguenti commi:
«30-bis) All'aumento di accisa sulle benzine disposto con il provvedimento di cui al comma precedente, non si applica l'articolo 1, comma 154, secondo periodo, della legge 23 dicembre 1996, n. 662;

30-ter) Il maggior onere conseguente all'aumento, disposto con il provvedimento di cui al comma 30, dell'aliquota di accisa sul gasolio usato come carburante è rimborsato, con le modalità previste dall'articolo 6, comma 2, primo e secondo periodo, del decreto legislativo 2 febbraio 2007, n. 26, nei confronti dei soggetti di cui all'articolo 5, comma 1, limitatamente agli esercenti le attività di trasporto merci con veicoli di massa massima complessiva pari o superiore a 7,5 tonnellate, e comma 2, del decreto-legge 28 dicembre 2001, n. 452, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2002, n. 16.»

(...)

Articolo 71

(Oggetto e ambito di applicazione)

1. Il presente Capo stabilisce i principi comuni per la determinazione e la riscossione dei diritti aeroportuali negli aeroporti nazionali aperti al traffico commerciale.

2. Fatte salve le funzioni di vigilanza che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti continua ad esercitare ai sensi dell'articolo 11, comma 2, del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, è istituita l'Autorità nazionale di vigilanza, di cui all'articolo 73, che svolge compiti di regolazione economica nonché di vigilanza, di cui all'articolo 80, con l'approvazione dei sistemi di

tariffazione e dell'ammontare dei diritti, inclusi metodi di tariffazione pluriennale, anche accorpata per servizi personalizzati, che garantiscono annualmente gli adeguamenti inflattivi.

3. I modelli di tariffazione, approvati dall'Autorità previo parere del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministro dell'Economia e delle Finanze, sono orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza nonché, nell'ambito di una crescita bilanciata della capacità aeroportuale, all'incentivazione degli investimenti correlati anche all'innovazione tecnologica, alla sicurezza dello scalo ed alla qualità dei servizi.

3-bis. Gli interventi infrastrutturali relativi ai sistemi aeroportuali di cui all'articolo 17, comma 34-bis, del decreto-legge 1o luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, e successive modificazioni, ivi compresi quelli inseriti nell'ambito dei contratti di programma o convenzione unica previsti dalla stessa disposizione, sono considerati, ai sensi di quanto previsto dalla parte II, titolo III, capo IV, del codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale. Pertanto, per l'approvazione e l'esecuzione degli stessi interventi, nonché dei piani di sviluppo aeroportuale, le società di gestione si avvalgono delle procedure approvative dettate dalle disposizioni di cui al periodo che precede, nonché delle disposizioni di cui alla legge 22 agosto 1985, n. 449, in quanto applicabili.

4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa istruttoria dell'Autorità di vigilanza di cui all'articolo 73, trasmette annualmente alla Commissione europea una relazione sullo stato di attuazione delle disposizioni di cui al presente Capo e della normativa comunitaria.

5. Le disposizioni di cui al presente Capo non si applicano ai diritti riscossi per la remunerazione di servizi di navigazione aerea di rotta e di terminale, di cui al regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, né ai diritti riscossi a compenso dei servizi di assistenza a terra di cui all'allegato A al decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, di attuazione della direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 2006, relativa al libero

accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, né ai diritti riscossi per finanziare l'assistenza fornita alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta di cui al regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006.

Articolo 72

(Definizioni)

1. Ai fini del presente Capo si intende per:

a) aeroporto: qualsiasi terreno appositamente predisposto per l'atterraggio, il decollo e le manovre di aeromobili, inclusi gli impianti annessi che esso può comportare per le esigenze del traffico e per il servizio degli aeromobili nonché gli impianti necessari per fornire assistenza ai servizi aerei commerciali;

b) gestore aeroportuale: il soggetto al quale le disposizioni legislative, regolamentari o contrattuali affidano, insieme con altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali o della rete aeroportuale e di coordinare e di controllare le attività dei vari operatori presenti negli aeroporti e nella rete aeroportuale di interesse;

c) utente dell'aeroporto: qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta e merci, da e per l'aeroporto di base;

d) diritti aeroportuali: i prelievi riscossi a favore del gestore aeroportuale e pagati dagli utenti dell'aeroporto per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi che sono forniti esclusivamente dal gestore aeroportuale e che sono connessi all'atterraggio, al decollo, all'illuminazione e al parcheggio degli aeromobili e alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci, nonché ai corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate dei beni di uso comune e dei beni di uso esclusivo;

e) rete aeroportuale: un gruppo di aeroporti, debitamente designato come tale da uno Stato membro, gestiti dallo stesso gestore aeroportuale.

Articolo 73

(Autorità nazionale di vigilanza)

1. Nelle more dell'operatività dell'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 36, comma 1, del presente decreto, le funzioni di Autorità di vigilanza sono svolte previo atto di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 74

(Reti aeroportuali)

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere della Conferenza Unificata, sono designate le reti aeroportuali sul territorio italiano.

2. L'Autorità di vigilanza può autorizzare il gestore aeroportuale di una rete aeroportuale ad introdurre un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all'intera rete, fermi restando i principi di cui al successivo articolo 80, comma 1.

3. L'Autorità di vigilanza, nel rispetto della normativa europea, informandone la Commissione europea, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze, può consentire al gestore aeroportuale di applicare un sistema di tariffazione comune e trasparente presso gli aeroporti che servono la stessa città o agglomerato urbano, purché ciascun aeroporto rispetti gli obblighi in materia di trasparenza di cui all'articolo 77.

(...)

Articolo 84

(Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107)

1. Al decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 1, comma 2, le parole «provenienti o dirette all'estero» sono sostituite dalle seguenti: «in provenienza o a destinazione di porti situati al di fuori dell'Unione europea».

b) all'articolo 2, dopo il comma 3, è aggiunto il seguente:
«3 bis) I trasporti fra porti nazionali ed i trasporti fra porti nazionali e porti di altri Stati membri dell'Unione europea sono assoggettati al medesimo trattamento per quanto concerne l'applicazione della tassa di ancoraggio e

della tassa portuale di cui, rispettivamente, agli articoli 1 e 2 del presente regolamento.»;

c) all'Allegato, nell'intestazione della terza colonna, le parole «Aliquota per traffico di cabotaggio» sono sostituite dalle seguenti: «Aliquota per traffico di cabotaggio ed intracomunitario».

(...)

Articolo 86

(Servizio di gestione automatizzata dei pagamenti e dei corrispettivi dovuti per le pratiche di motorizzazione)

1. All'articolo 4, comma 171, della legge 24 dicembre 2003, n. 350, il secondo periodo è soppresso.

2. La convenzione per la gestione automatizzata dei pagamenti dei corrispettivi dovuti dall'utenza per le pratiche automobilistiche e dei servizi connessi, stipulata tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento dei trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici e Poste Italiane S.p.A. il 22 marzo 2004 e approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 4 maggio 2004, termina con il decorso del periodo di nove anni previsto dall'articolo 8, primo comma, della convenzione medesima.

3. Alla scadenza del contratto di cui al comma 2, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti affida l'espletamento del servizio previsto dall'articolo 4, comma 171, della legge 24 dicembre 2003, n. 350 nel rispetto della normativa dell'Unione europea. Nel caso in cui ritenga di non poter far ricorso ad una procedura di gara pubblica, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dà adeguata pubblicità alla scelta, motivandola anche in base ad un'analisi del mercato e contestualmente trasmette una relazione contenente gli esiti della predetta verifica all'Autorità garante della concorrenza e del mercato per l'espressione di un parere preventivo, da rendere entro sessanta giorni dalla ricezione della predetta relazione. Decorso il termine, il parere, se non reso, si intende espresso in senso favorevole.

-
4. Ai fini previsti dal comma 3 il Ministero delle infrastrutture dei trasporti effettua, entro il 30 settembre 2012, un'indagine di mercato volta a verificare l'interesse degli operatori economici all'esecuzione del servizio, tenuto conto delle esigenze tecniche e organizzative richieste per l'espletamento dello stesso.
5. Le attività di cui al comma 4 sono svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti senza nuovi oneri per la finanza pubblica, con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.