

Come cambierebbe il decreto?

(Versione di sintesi, comprendente gli emendamenti proposti con documentazione al senato, il 7 febbraio 2012 nell'ambito del processo conversione il legge del decreto AS3110)

Titolo I
CONCORRENZA
Capo I
Norme generali sulle liberalizzazioni
IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Ritenuta la straordinarietà ed urgenza di emanare disposizioni per favorire la crescita economica e la competitività del Paese, al fine di allinearla a quella dei maggiori partners europei ed internazionali, anche attraverso l'introduzione di misure volte alla modernizzazione ed allo sviluppo delle infrastrutture nazionali, all'implementazione della concorrenza dei mercati, nonché alla facilitazione dell'accesso dei giovani nel mondo dell'impresa; Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 20 gennaio 2012; Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, del Ministro dello sviluppo economico e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;

**Emana
il seguente decreto-legge:**

*Art. 1
Liberalizzazione delle attività economiche
e riduzione degli oneri amministrativi sulle imprese*

1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 3 del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito dalla legge 14 settembre 2011, n.148, in attuazione del principio di libertà di iniziativa economica sancito dall'articolo 41 della Costituzione e del principio di concorrenza sancito dal Trattato dell'Unione europea, sono abrogate, dalla data di entrata in vigore dei decreti di cui al comma 3 del presente articolo e secondo le previsioni del presente articolo:

a) le norme che prevedono limiti numerici, autorizzazioni, licenze, nulla osta o preventivi atti di assenso dell'amministrazione comunque denominati per l'avvio di un'attività economica non giustificati da un interesse generale, costituzionalmente rilevante e compatibile con l'ordinamento comunitario nel rispetto del principio di proporzionalità;

b) le norme che pongono divieti e restrizioni alle attività economiche non adeguati o non proporzionati alle finalità pubbliche perseguite, nonché le disposizioni di pianificazione e programmazione territoriale o temporale autoritativa con prevalente finalità economica o prevalente contenuto economico, che pongono limiti, programmi e controlli non ragionevoli, ovvero non adeguati ovvero non proporzionati rispetto alle finalità pubbliche dichiarate e che in particolare impediscono, condizionano o ritardano l'avvio di nuove attività economiche o l'ingresso di nuovi operatori economici ponendo un trattamento differenziato rispetto agli operatori già presenti sul mercato, operanti in contesti e condizioni analoghi, ovvero impediscono, limitano o condizionano l'offerta di prodotti e servizi al consumatore, nel tempo nello spazio o nelle modalità,

ovvero alterano le condizioni di piena concorrenza fra gli operatori economici oppure limitano o condizionano le tutele dei consumatori nei loro confronti.

2. Le disposizioni recanti divieti, restrizioni, oneri o condizioni all'accesso ed all'esercizio delle attività economiche sono in ogni caso interpretate ed applicate in senso tassativo, restrittivo e ragionevolmente proporzionato alle perseguite finalità di interesse pubblico generale, alla stregua dei principi costituzionali per i quali l'iniziativa economica privata è libera secondo condizioni di piena concorrenza e pari opportunità tra tutti i soggetti, presenti e futuri, ed ammette solo i limiti, i programmi e i controlli necessari ad evitare possibili danni alla salute, all'ambiente, al paesaggio, al patrimonio artistico e culturale, alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana e possibili contrasti con l'utilità sociale, con l'ordine pubblico, con il sistema tributario e con gli obblighi comunitari ed internazionali della Repubblica.

3. Nel rispetto delle previsioni di cui ai commi 1 e 2 e secondo i criteri ed i principi direttivi di cui all'articolo 34 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, il Governo, previa approvazione da parte delle Camere di una sua relazione che specifichi, periodi ed ambiti di intervento degli atti regolamentari, e' autorizzato ad adottare entro il 31 dicembre 2012 uno o piu' regolamenti, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, per individuare le attivita' per le quali permane l'atto preventivo di assenso dell'amministrazione, e disciplinare i requisiti per l'esercizio delle attivita' economiche, nonche' i termini e le modalita' per l'esercizio dei poteri di controllo dell'amministrazione, individuando le disposizioni di legge e regolamentari dello Stato che, ai sensi del comma 1, vengono abrogate a decorrere dalla data di entrata in vigore dei regolamenti stessi. L'Autorita' garante della concorrenza e del mercato rende parere obbligatorio, nel termine di trenta giorni decorrenti dalla ricezione degli schemi di regolamento, anche in merito al rispetto del principio di proporzionalita'. In mancanza del parere nel termine, lo stesso si intende rilasciato positivamente.

4. Le Regioni, le Provincie ed i Comuni si adeguano ai principi e alle regole di cui ai commi 1, 2 e 3 entro il 31 dicembre 2012, fermi restando i poteri sostitutivi dello Stato ai sensi dell'articolo 120 della Costituzione. A decorrere dall'anno 2013, il predetto adeguamento costituisce elemento di valutazione della virtuosita' degli stessi enti ai sensi dell'articolo 20, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito dalla legge 15 luglio 2011, n. 111. A tal fine la Presidenza del Consiglio dei Ministri, nell'ambito dei compiti di cui all'articolo 4, comunica, entro il termine perentorio del 31 gennaio di ciascun anno, al Ministero dell'economia e delle finanze gli enti che hanno provveduto all'applicazione delle procedure previste dal presente articolo. In caso di mancata comunicazione entro il termine di cui al periodo precedente, si prescinde dal predetto elemento di valutazione della virtuosita'. Le Regioni a statuto speciale e le Provincie autonome di Trento e Bolzano procedono all'adeguamento secondo le previsioni dei rispettivi statuti.

5. ~~Sono esclusi dall'ambito di applicazione del presente articolo i servizi di trasporto di persone e cose su autoveicoli non di linea, i servizi finanziari come definiti dall'articolo 4 del decreto legislativo 26 marzo 2010, n. 59 e i servizi di comunicazione come definiti dall'articolo 5 del decreto legislativo 26 marzo 2010, n. 59, di attuazione della direttiva 2006/123/CE relativa ai servizi nel mercato interno, e le attivita' specificamente sottoposte a regolazione e vigilanza di apposita autorita' indipendente.~~

Sono esclusi dall'ambito di applicazione del presente articolo gli autoservizi pubblici non di linea di trasporto di persone e cose, i servizi finanziari come definiti dall'art. 4 del Dlgs 26 marzo 2011 n. 59 e i servizi di comunicazione come definiti dall'art. 5 del Dlgs. 26 marzo 2010 n°. 59 di attuazione della Direttiva n° 2006/123/CE relativa ai servizi ne mercato interno, e le attività specificatamente sottoposte a regolazione e vigilanza di apposita Autorità indipendente.

(...)

Art. 36

Regolazione indipendente in materia di trasporti

1. In attesa dell'istituzione di una specifica autorita' indipendente di regolazione dei trasporti, per la quale il Governo presenta entro tre mesi dalla data di conversione del presente decreto un apposito disegno di legge, all'articolo 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, sono apportate le seguenti modificazioni:

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

"1. Oltre alle funzioni trasferite ai sensi dell'art. 21, comma 19, a decorrere dal 30 giugno 2012 all'Autorita' per l'energia elettrica ed il gas, di cui all'art. 2, comma 1 della legge 14 novembre 1995, n. 481, sono attribuite, sino all'istituzione della Autorita' di regolazione dei trasporti, competente anche in materia di regolazione economica dei diritti e delle tariffe aeroportuali, le funzioni previste dal presente articolo, ferme restando le competenze previste dalla vigente normativa.

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

1) a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, alle reti autostradali, fatte salve le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'art. 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e alla mobilita' urbana collegata a stazioni, aeroporti e porti;

2) 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 e, dopo aver individuato la specifica estensione degli obblighi di servizio pubblico, delle modalità di finanziamento dei relativi oneri, 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 e i consumatori, anche alla luce delle eventuali sovvenzioni pubbliche concesse;

3) a stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali connotati da oneri di servizio pubblico o sovvenzionati;

4) 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;

5) 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; con riferimento al trasporto ferroviario regionale, l'Autorità verifica che nei relativi bandi di gara la disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara non costituisce 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;

6) 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; 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;

7) con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità; vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura; svolgere le funzioni di cui al successivo articolo 39;

~~8) con particolare riferimento al servizio taxi, ad adeguare i 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 nel rispetto dei seguenti principi:~~

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;

~~a) l'incremento del numero delle licenze, ove ritenuto necessario anche in base a un'analisi per confronto nell'ambito di realtà comunitarie comparabili, a seguito di istruttoria sui costi benefici anche ambientali e sentiti i sindaci, e' accompagnato da adeguate compensazioni da corrispondere una tantum a favore di coloro che già sono 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 ai titolari di licenza la possibilità di essere sostituiti alla guida da chiunque abbia i requisiti di professionalità e moralità richiesti dalla normativa vigente;~~

(l'art. 10, comma 1, della legge 15/01/1992 n° 21 è abrogato e sostituito dal seguente:

"I titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi possono essere sostituiti alla guida da persone iscritte nel ruolo di cui all'art. 6 ed in possesso dei requisiti prescritti. La sostituzione alla guida può avvenire nell'ambito dei turni di servizio del titolare della licenza o di quelli integrativi in cui lo stesso rientra".)

~~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 previo assenso dei sindaci interessati e a seguito dell'istruttoria di cui alla lettera a);~~

(all'art. 5 bis della legge 15/01/1992 n° 21 è aggiunto il seguente comma:

“2. 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”;)

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

(all'art. 2 della legge 15/01/1992 n° 21 è aggiunto il seguente comma:

“4. E' 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”;)

~~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”;~~

b) al comma 3, dopo la virgola, sono soppresse le parole
"individuata ai sensi del medesimo comma";

c) al comma 5, sono soppresse le parole "individuata ai sensi del comma 2";

d) al comma 6, lettera a), sono soppresse le parole "individuata dal comma 2";

e) dopo il comma 6 e' aggiunto il seguente :

"6-bis) L'Autorita' puo' avvalersi di un contingente aggiuntivo di personale, complessivamente non superiore alle ottanta unita' comandate da altre pubbliche amministrazioni, con oneri a carico delle amministrazioni di provenienza. ".

2. All'articolo 36, comma 2, lettera e) del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n.111, sono aggiunte le seguenti parole: "secondo i criteri e le metodologie stabiliti dalla competente Autorita' di regolazione, alla quale e' demandata la loro successiva approvazione".