

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 871

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

ARMANI, FOTI, GASPARRI, MOFFA

Disposizioni per il riordino delle funzioni
di vigilanza e controllo nel settore autostradale

Presentata il 23 maggio 2006

ONOREVOLI COLLEGHI! — La recente vicenda « Abertis-Autostrade » e, più in generale, gli ultimi sviluppi che hanno interessato il settore autostradale, nonché i relativi investimenti infrastrutturali, richiedono un intervento deciso del Parlamento diretto a rendere unitaria la fase dei controlli pubblici — anche a tutela dei cittadini e degli utenti — e a riportare nell'ambito del Ministero competente l'esercizio delle funzioni di indirizzo pubblico strategico. Già con il decreto-legge n. 203 del 2005, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 248 del 2005, il Ministero delle infrastrutture si è visto attribuire importanti funzioni di programmazione degli interventi infrastrutturali autostradali e di individuazione di misure per la sicurezza. Ora è giunto il momento di riconoscere al settore pubblico e, in particolare, ai Ministeri competenti, una

regia complessiva della programmazione, del monitoraggio, della vigilanza e del controllo del settore autostradale, in vista del completamento delle tratte autostradali in capo all'ANAS Spa e dell'eventuale trasformazione in concessionarie, anche con partecipazione privata.

Per un verso, infatti, occorre favorire uno sviluppo coerente di iniziative di garanzia nel settore autostradale, in un'ottica di reale attenzione alle esigenze di ammodernamento infrastrutturale del Paese e di tutela degli utenti e dei cittadini. In particolare, occorre che le misure in materia di vigilanza e controllo rispondano all'esigenza di assicurare un migliore servizio all'utenza autostradale e all'opportunità di rafforzare il legame tra pedaggio corrisposto e servizio reso, in coerenza con i principi affermati anche in sede comunitaria. Si pensi, da ultimo, all'articolo 21 del decreto-

legge n. 355 del 2003, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 47 del 2004, con cui le società autostradali hanno beneficiato di una importante riforma dei sistemi di tariffazione e di pedaggiamento, in relazione ai quali le stesse società hanno assunto precisi impegni in ordine alla realizzazione di investimenti finalizzati all'ammodernamento delle dotazioni infrastrutturali della rete autostradale. Su vicende simili, dunque, bisogna creare i presupposti per l'esistenza di presidi di garanzia, che rendano effettiva la salvaguardia dell'interesse pubblico e il rispetto dei principi che stanno alla base di rapporti di concessione tra privati e Stato.

A giudizio dei proponenti, questo obiettivo non si raggiunge con l'istituzione di una nuova autorità indipendente, come suggerito da taluni negli ultimi tempi. Una simile scelta, infatti, sarebbe certamente suscettibile di creare un significativo incremento in termini di costi e costituirebbe un inevitabile elemento di duplicazione di strutture, andando peraltro a intrecciarsi con le competenze in materia di appalti sui lavori pubblici attribuite alla apposita Autorità a ciò preposta, nonché in materia societaria già autorevolmente ed efficacemente assegnate all'Autorità garante della concorrenza e del mercato e, qualora si tratti di società quotate in borsa, anche alla CONSOB. Neppure il tentativo di creare un'autorità sulle reti sarebbe idoneo, in ragione delle diverse problematiche, esigenze e peculiarità che caratterizzano le reti stesse (strade, ferrovie, porti, interporti, aeroporti eccetera). Al contrario, appare preferibile, oltre che maggiormente opportuno, creare un centro unitario di governo della programmazione e del controllo nel settore autostradale, che — per ragioni di omogeneità, competenza e interesse pubblico — non può che essere rappresentato dal Dicastero delle infrastrutture, che dovrebbe essere adeguatamente rinforzato attraverso l'apporto delle competenze tecniche attualmente divise in più apparati (ANAS Spa, CIPE e altri soggetti).

È, infatti, evidente come la politica delle reti autostradali passi anche attraverso la ricerca di un riequilibrio tra le

diverse fasi del processo gestionale, l'individuazione di parametri per la misurazione della qualità, la definizione dei meccanismi per la revisione delle tariffe, che sono tra loro strettamente collegati in una logica alla cui base si pone — come è ovvio — un rapporto di concessione che le società autostradali assumono con lo Stato, in un'ottica ancorata alla tutela dell'interesse pubblico. In questo quadro, la proposta di legge in esame intende definitivamente chiarire il ruolo dell'ANAS Spa, che — in base alla legislazione vigente e anche alla luce degli atti convenzionali in essere — deve svolgere un controllo rivolto ad accertare il rispetto di tutte le obbligazioni definite dalla legge, ma che, al tempo stesso, è a sua volta titolare di concessioni autostradali e potrà diventarlo anche in futuro. Eliminare ogni possibile equivoco tra soggetto controllore e soggetto controllato è, in definitiva, un obiettivo che dovrebbe interessare tutti i soggetti coinvolti, anche mediante l'attribuzione al Ministero delle infrastrutture di quei compiti che, con il supporto tecnico adeguato, anche esterno, possono essere svolti in modo moderno e professionale dalle strutture pubbliche.

A tale fine si è pensato — in primo luogo — di intervenire sull'articolo 6-ter del citato decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248, che ha di recente introdotto importanti trasformazioni nel settore della gestione della rete autostradale e dei compiti attribuiti all'ANAS Spa. Con l'articolo 1 della presente proposta di legge, dunque, si attribuiscono al Ministero delle infrastrutture — oltre che le funzioni programmatiche già assegnate dal medesimo decreto-legge — anche la vigilanza sull'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere date in concessione e il controllo sulla gestione delle autostrade il cui esercizio è stato dato in concessione. Sarà, poi, un successivo decreto del Ministro delle infrastrutture, di intesa con il Ministro dei trasporti, a definire le modalità con le quali il Ministero provvederà a esercitare dette funzioni, ivi compresa la possibilità di avva-

lersi, in una fase transitoria, del supporto di competenze in capo ad ANAS Spa. L'articolo 2 prevede, di conseguenza, a sopprimere la disposizione vigente che attribuisce le predette funzioni esclusivamente all'ANAS Spa.

L'articolo 3 intende, a sua volta, demandare allo stesso Ministero delle infrastrutture il coordinamento del Nucleo di attuazione e regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS), operante presso il CIPE. Si prevede, pertanto, che l'attività del NARS, nel solo caso in cui eserciti le funzioni di consulenza e di monitoraggio svolte con riferimento al settore autostradale, ivi inclusa la componente tariffaria, sia coordinata dallo stesso Ministro delle infrastrutture.

Infine, con l'articolo 4 — proprio allo scopo di creare un circuito virtuoso tra programmazione e controllo — si prevede

che l'Unità tecnica-Finanza di progetto, organo di consulenza per le amministrazioni pubbliche finalizzato allo sviluppo del *project financing* per la realizzazione di investimenti infrastrutturali, attualmente operante presso il CIPE, sia incardinata presso il Ministero delle infrastrutture. L'obiettivo è quello di trasferire le competenze dell'organo a un'unica sede di coordinamento, ferme restando ovviamente le tradizionali funzioni di finanziamento e di istruttoria in capo al CIPE medesimo.

In conclusione, si ritiene che l'intervento proposto possa contribuire a migliorare l'organizzazione delle strutture pubbliche a presidio del settore autostradale, nell'interesse degli utenti e dei cittadini, senza peraltro determinare nuovi e maggiori oneri per la finanza pubblica.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Modifiche all'articolo 6-ter del decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248).

1. All'articolo 6-ter del decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, dopo la lettera b) è inserita la seguente:

« b-bis) vigilanza sull'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere date in concessione e controllo sulla gestione delle autostrade il cui esercizio è stato dato in concessione »;

b) il comma 3 è sostituito dal seguente:

« 3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture, di intesa con il Ministro dei trasporti, sono definite le modalità con le quali il Ministero provvede a esercitare le funzioni di cui al comma 2, ivi compresa la possibilità di avvalersi, in una fase transitoria, del supporto di competenze in capo all'ANAS Spa. Il decreto di cui al presente comma è adottato entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, previa acquisizione del parere delle competenti Commissioni parlamentari, da esprimere entro un mese dalla data di assegnazione ».

ART. 2.

(Modifica all'articolo 2 del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143).

1. La lettera d) del comma 1 dell'articolo 2 del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143, è abrogata.

ART. 3.

(Misure organizzative concernenti il Nucleo di attuazione e regolazione dei servizi di pubblica utilità).

1. Ai fini di cui all'articolo 1 della presente legge, l'attività del Nucleo di attuazione e regolazione dei servizi di pubblica utilità - NARS, istituito ai sensi delle delibere CIPE 24 aprile 1996, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 118 del 22 maggio 1996, e 8 maggio 1996, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 138 del 14 giugno 1996, è coordinata dal Ministro delle infrastrutture limitatamente alle funzioni di consulenza e di monitoraggio svolte dal medesimo Nucleo con riferimento al settore autostradale, ivi inclusa la componente tariffaria.

ART. 4.

(Disposizioni concernenti l'Unità tecnica-Finanza di progetto).

1. All'articolo 7 della legge 17 maggio 1999, n. 144, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. Ferme restando le competenze attribuite al CIPE in materia di istruttoria e di finanziamento delle opere pubbliche ai sensi della legislazione vigente, è istituita, nell'ambito del Ministero delle infrastrutture, l'Unità tecnica-Finanza di progetto, di seguito denominata "Unità" »;

b) al comma 11, le parole: « Il CIPE » sono sostituite dalle seguenti: « Il Ministro delle infrastrutture ».

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentito il Ministro per le riforme e le innovazioni nella pubblica amministrazione, da adottare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, previo parere

delle competenti Commissioni parlamentari, sono determinati:

a) le modalità organizzative dell'Unità tecnica-Finanza di progetto, istituita ai sensi dell'articolo 7, comma 1, della legge 17 maggio 1999, n. 144, come modificato dal comma 1 del presente articolo, di seguito denominata « Unità »;

b) il numero dei componenti l'organico dell'Unità, i requisiti di professionalità ad essi richiesti e i criteri per la loro selezione da parte del Ministro delle infrastrutture, di intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze;

c) le modalità di nomina dei componenti l'organico dell'Unità, che durano in carica quattro anni e possono essere confermati una sola volta;

d) il trattamento economico spettante ai componenti l'organico dell'Unità, nei limiti delle risorse finanziarie di cui all'articolo 7, comma 10, della legge 17 maggio 1999, n. 144.

3. A decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 2 sono abrogati:

a) i commi 6, 7, 8 e 9 dell'articolo 7 della legge 17 maggio 1999, n. 144;

b) il regolamento di cui al decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 23 maggio 2003, n. 162.

PAGINA BIANCA

€ 0,30



15PDL0004930