

**MOZIONE
N. 75**

**CRITICITA' DELL'ART. 5 DEL D.L.
133/2014, COSIDDETTO "SBLOCCA
ITALIA", SULLE CONCESSIONI
AUTOSTRADALI**

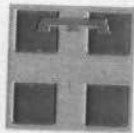
Presentata dai Consiglieri regionali:

*VALETTI FEDERICO (primo firmatario), ANDRISSI GIANPAOLO,
BATZELLA STEFANIA, BERTOLA GIORGIO, BONO DAVIDE, CAMPO
MAURO WILLEM, FREDIANI FRANCESCA, MIGHETTI PAOLO
DOMENICO*

Protocollo CR n. 33027

Presentato in data 14/10/2014

X LEGISLATURA



CONSIGLIO
REGIONALE
DEL PIEMONTE

1025
14/10/2014

Att. Ist. e.
Ac

19:09 14 OTT 2014 A01000 002251



Al Presidente del
Consiglio regionale
del Piemonte

CC 02-18-02/78/14/X

MOZIONE N. 75
ai sensi dell'articolo 18, comma 4, dello Statuto e
dell'articolo 102 del Regolamento interno

trattazione in Aula
trattazione in Commissione

OGGETTO: Criticità dell' art 5 del d.l. 133/2014, cosiddetto "Sblocca Italia", sulle concessioni autostradali

Premesso che:

- Il decreto legge 12 settembre 2014, n. 133 (Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive), cosiddetto "Decreto Sblocca Italia", introduce all'art. 5 norme relative alle concessioni autostradali, con riferimenti alla possibilità di accorpamento fra concessionari di tratte autostradali contigue;
- L'articolo 5, comma 1, del citato decreto prevede che "il concessionario predispone di un nuovo piano economico finanziario per la stipula di un atto aggiuntivo o di un'apposita convenzione unitaria".

Considerato che:

- Attualmente nel territorio piemontese sussistono contratti di concessione autostradale la cui scadenza è prevista entro la fine del decennio 2010 - 2020
- L'Autorità di regolazione dei trasporti ha espresso parere negativo in merito all'art.5 del D.L 133/2014 in quanto questo violerebbe le normative comunitarie sulla concorrenza
- La stessa autorità si è espressa sostenendo che " [La modifica degli elementi riguardanti la connessione] appare in contrasto con le norme istitutive dell'Autorità [di Regolamentazione dei Trasporti] (art. 37 comma 2 lett. g) del d.l. 201/2011) che pongono in capo ad essa il compito di stabilire i sistemi tariffari dei pedaggi delle nuove concessioni, [...] gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari, nonché di determinare gli ambiti ottimali di gestione delle tratte allo scopo di promuovere una gestione plurale e stimolare la concorrenza per confronto." in quanto l'impostazione dell'art. 5 del decreto "Sblocca Italia" attribuisce al singolo concessionario la facoltà di predisporre un nuovo piano economico finanziario finalizzato a proporre l'unificazione di tratte, in assenza di provvedimenti dell'Autorità sugli ambiti ottimali di gestione;
- In seguito alla sentenza del Consiglio di Stato n. 1243/2014, l'Autorità ha avviato una consultazione ai fini del riavvio della procedura di gara per l'affidamento della concessione di costruzione e gestione dell'Autostrada del Brennero A22, in quanto è stata violata già in quell'occasione la normativa sulla concorrenza;
- Il Presidente dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha espresso a sua volta considerazioni negative in merito al succitato art. 5, in quanto "la possibilità di unificare titoli concessori, aventi scadenze differenziate, si potrebbe prestare ad accorpamenti idonei ad eliminare del tutto e potenzialmente per periodi significativi un essenziale fattore concorrenziale del settore. Ed inoltre, tale meccanismo non appare giustificabile con l'esigenza, resa esplicita dal Decreto, di "assicurare gli investimenti";
- Lo stesso Presidente esprime inoltre le seguenti valutazioni in merito ai supposti benefici che l'art. 5 potrebbe portare all'utenza: "Di non immediata interpretazione anche il richiamo (che compare sia al comma 1 che al comma 2 dell'art. 5) a "un regime tariffario e condizioni di accesso più favorevoli per l'utenza". Qualora tale riferimento venga interpretato quale possibilità di minori pedaggi, a fronte di un prolungamento delle concessioni in essere, si fa presente che la norma non esplicita il termine di confronto rispetto al quale vanno calcolati i minori pedaggi e pertanto si ripropongono in toto le considerazioni appena esposte in merito alla superiorità, sotto un profilo concorrenziale, di una regolazione incentivante ed un meccanismo di gara competitiva per l'attribuzione della concessione. Se, invece, il cenno a condizioni più favorevoli per l'utenza non significa una riduzione dei pedaggi rispetto al valore attuale, ma solamente una loro minore crescita, a maggior ragione, l'eventuale prolungamento delle concessioni in essere apparirebbe ancora più ingiustificato, in quanto la riduzione della concorrenza derivante dal mancato esperimento di procedure concorsuali non verrebbe compensata da un miglioramento significativo delle condizioni praticate agli utenti." da cui si deduce che sicuramente i benefici per gli utenti sarebbero irrisori.

Valutato che:

- Tramite l'accorpamento delle concessioni autostradali si paventa il rischio che le stesse vengano prorogate ulteriormente;
- **In nessun modo un prolungarsi di una concessione esistente**, prolungando così i termini di una messa a gara di servizio autostradale, può intendersi come una misura



nella direzione di maggiore concorrenza e tutela degli utenti del servizio, ponendo il DL. in oggetto in contrasto con la normativa europea e nazionale sulla concorrenza.

Il Consiglio regionale impegna la giunta

- Ad agire presso il Governo per lo stralcio o la revisione dell'articolo 5 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133 (Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive), comunemente noto come "Decreto Sblocca Italia", al fine di permettere una reale concorrenza nelle concessioni autostradali tramite bandi di gara oppure tramite la rinuncia alla concessione stessa a vantaggio di una gestione diretta senza profitti aggiuntivi a carico dei cittadini;
- A valutare la sussistenza di eventuali profili di incostituzionalità del decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, sui quali poter validamente fondare la proposizione di un ricorso presso la Corte Costituzionale.