

OPERE E LAVORI PUBBLICI

LE NOVITA' NEI DECRETI- LEGGE c.d. “SALVA ITALIA” e “CRESCI ITALIA”.

A cura di LAURA LUNGI

Avvocato

Dottore di ricerca in Diritto ed Economia Università LUISS Guido Carli

INDICE

-  Premessa
-  Le novità nel Decreto – Legge c.d. “Salva Italia”
-  Le novità nel Decreto – Legge c.d. “Cresci Italia”

Premessa

Con il c.d. Decreto - Legge “Salva Italia”, LEGGE 22 dicembre 2011, n. 214 recante *“Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici” di conversione del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (G.U. n. 300 del 27-12-2011 - Suppl. Ordinario n.276)* il Governo ha messo in sicurezza i conti pubblici ed introdotto alcune prime misure mirate, nell'emergenza, al rilancio degli investimenti nel settore delle infrastrutture: ha semplificato le procedure di attivazione degli investimenti e, nel contempo, ha predisposto strumenti per l'attrazione di capitale di rischio.

Con il c.d. Decreto – Legge “Cresci Italia”, DECRETO-LEGGE 24 gennaio 2012 , n. 1 *“Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività” (G.U. n. 19 del 24-1-2012 - Suppl. Ord. n.18)* il Governo ha voluto adottare ulteriori incisive misure per sostenere l'economia del Paese, rilanciando il processo di liberalizzazione e di regolazione dei servizi di pubblica utilità, introducendo numerosi correttivi al sistema delle opere pubbliche e facilitazioni per il finanziamento privato delle infrastrutture e di trasporto.

La valenza strategica delle iniziative assunte trova conferma nella decisione di assecondare la revisione delle reti TEN proposta dalla Commissione europea nella programmazione delle linee di trasporto e delle relative modalità. In quest'ottica assume rilevanza la rivalutazione della posizione strategica italiana nel Mediterraneo, dei nostri porti nazionali, come meta di percorso privilegiato per gli operatori mondiali.

Nei due paragrafi che seguono si riportano le norme che hanno modificato sia il Codice dei contratti pubblici, sia aspetti gestionali della macchina opere pubbliche di sensazionale importanza per il nostro Paese. Da rilevare che i due Decreti hanno il merito di essere intervenuti a ventaglio dalla normativa fondamentale del settore data oltre che dalla Carta costituzionale anche dal noto Codice dei contratti pubblici, alla regolamentazione del particolare con innovando concretamente il sistema.

Ci si limita semplicemente a rilevare come, le numerose modifiche subite dal testo originario del Codice dei contratti partorito nel lontano aprile 2006, abbiano inciso profondamente nel Codice stesso tanto da rendere più che opportuna una revisione del testo; questi aspetti, tuttavia, non preoccupano gli operatori settore, segnatamente banche, imprese, industrie, P.A. affidante, etc..che recepiscono a forzai cambiamenti operati a colpi di Decreti – Legge sia perchè oberati dai tempi del business sia dalla necessità di rispettare le tempistiche di gara.

Da rilevare, infine, che il Cresci Italia è in corso di esame presso la X Commissione del Senato come A.S. 3110 per cui possono intervenire eventuali modificazioni alla stesura iniziale.

Le novità nel Decreto – Legge c.c. “Salva Italia”

Art. 41

Misure per le opere di interesse strategico (programmazione, approvazione unica progetto preliminare, verifica avanzamento lavori, riduzione termini CIPE.

1. Fatte salve le prioritari già deliberate in sede Cipe, all'articolo 161 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, i commi 1-bis e 1-ter sono sostituiti dai seguenti:

«1-bis. Nell'ambito del programma di cui al comma 1, il Documento di finanza pubblica individua, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, l'elenco delle infrastrutture da ritenersi prioritarie sulla base dei seguenti criteri generali:

a) coerenza con l'integrazione con le reti europee e territoriali;

b) stato di avanzamento dell'((iter)) procedurale;

c) possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato.

1-ter. Per le infrastrutture individuate nell'elenco di cui al comma 1-bis sono indicate:

a) le opere da realizzare;

b) il cronoprogramma di attuazione;

c) le fonti di finanziamento della spesa pubblica;

d) la quantificazione delle risorse da finanziare con capitale

privato.

1-quater. Al fine di favorire il contenimento dei tempi necessari per il reperimento delle risorse relative al finanziamento delle opere di cui al presente capo e per la loro realizzazione, per ciascuna infrastruttura i soggetti aggiudicatori presentano al Ministero lo studio di fattibilita', redatto secondo modelli definiti dal Cipe e comunque conformemente alla normativa vigente. Il Ministero, entro sessanta giorni dalla comunicazione, anche avvalendosi del supporto dell'Unita' tecnica di finanza di progetto di cui all'articolo 7 della legge 17 maggio 1999, n. 144 e, nel caso, sentito il soggetto di cui all'articolo 163, comma 4, lettera b), verifica l'adeguatezza dello studio di fattibilita', anche in ordine ai profili di bancabilita' dell'opera; qualora siano necessarie integrazioni allo stesso, il termine e' prorogato di trenta giorni. A questo fine la procedura di Valutazione Ambientale Strategica, e la Valutazione di Impatto Ambientale, sono coordinate con i tempi sopra indicati.

2. Al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 169 e' inserito il seguente:

«Art. 169-bis. - (Approvazione unica progetto preliminare). - 1. Su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il CIPE puo' valutare il progetto preliminare, istruito secondo le previsioni dell'articolo 165, ai fini dell'approvazione unica dello stesso, assicurando l'integrale copertura finanziaria del progetto. In caso di opere finanziate a carico della finanza pubblica, la delibera CIPE relativa al progetto preliminare deve indicare un termine perentorio, a pena di decadenza dell'efficacia della delibera e del finanziamento, per l'approvazione del progetto definitivo. In caso di approvazione unica del progetto preliminare, che comporta gli effetti dell'articolo 165 comma 7, il progetto definitivo e' approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare per i profili di rispettiva competenza, sentito il Dipartimento per la programmazione economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri, con le modalita' di cui al presente articolo e sempre che siano rispettate le condizioni previste al comma 2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti fornisce al CIPE comunicazione periodica sulle avvenute approvazioni dei progetti definitivi e sullo stato di avanzamento delle opere.

2. Il progetto definitivo e' corredato, oltre che dalla relazione del progettista prevista dall'art. 166 comma 1, da una ulteriore relazione del progettista, confermata dal responsabile del procedimento, che attesti:

a) che il progetto definitivo rispetta le prescrizioni e tiene conto delle raccomandazioni impartite dal CIPE;

b) che il progetto definitivo non comporta varianti localizzative rilevanti ai sensi dell'articolo 167, comma 6;

c) che la realizzazione del progetto definitivo non comporta il superamento del limite di spesa fissato dal CIPE in sede di approvazione del progetto preliminare.

3. Il progetto definitivo e' rimesso da parte del soggetto aggiudicatore, del concessionario o contraente generale a ciascuna delle amministrazioni interessate dal progetto rappresentate nel CIPE e a tutte le ulteriori amministrazioni competenti a rilasciare permessi e autorizzazioni di ogni genere e tipo, nonche' ai gestori di opere interferenti. Nel termine perentorio di quarantacinque giorni dal ricevimento del progetto le pubbliche amministrazioni competenti e i gestori di opere interferenti possono presentare motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni per il progetto definitivo o di varianti migliorative che non modificano la localizzazione e le caratteristiche essenziali delle opere, nel

rispetto dei limiti di spesa e delle caratteristiche prestazionali e delle specifiche funzionali individuati in sede di progetto preliminare. Nei trenta giorni successivi il Ministero valuta la compatibilita' delle proposte e richieste pervenute dalle pubbliche amministrazioni competenti e dai gestori di opere interferenti con le indicazioni vincolanti contenute nel progetto preliminare approvato e, nel caso in cui verifichi il rispetto di tutte le condizioni di cui al comma 2, il progetto definitivo viene approvato con il decreto di cui al comma 1.

4. L'approvazione del progetto definitivo con il decreto di cui al comma 1, comporta gli effetti dell'articolo 166 comma 5, e la dichiarazione di pubblica utilita' dell'opera. Per quanto riguarda l'avvio del procedimento di dichiarazione di pubblica utilita' si applica l'articolo 166, comma 2.

5. Il termine di cui all'articolo 170, comma 3, per l'indicazione delle interferenze non rilevate dal soggetto aggiudicatore e' pari a quarantacinque giorni ed il programma di risoluzione, approvato con il decreto di cui al comma 2 unitamente al progetto definitivo, e' vincolante per gli enti gestori di reti o opere destinate al pubblico servizio, con gli effetti dell'articolo 170, commi 4 e 5.»;

b) all'articolo 163, comma 2, dopo la lettera f-bis) e' inserita la seguente:

«f-ter) verifica l'avanzamento dei lavori anche attraverso sopralluoghi tecnico-amministrativi presso i cantieri interessati, previo accesso agli stessi; a tal fine puo' avvalersi, ove necessario, del Corpo della Guardia di finanza, mediante la sottoscrizione di appositi protocolli di intesa.».

3. All'articolo 4, comma 177-bis, della legge 24 dicembre 2003 n. 350 e successive modificazioni e' aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Per i contributi destinati alla realizzazione delle opere pubbliche, il decreto di cui al presente comma e' emanato entro il termine di sessanta giorni dalla pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della delibera CIPE che assegna definitivamente le risorse. In relazione alle infrastrutture di interesse strategico di cui alla parte II, titolo III, capo IV del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, detto termine e' pari a trenta giorni e decorre dalla data di pubblicazione del bando ai sensi degli articoli 165, comma 5-bis, e 166, comma 5-bis, del medesimo decreto legislativo. In caso di criticita' procedurali tali da non consentire il rispetto dei predetti termini il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti riferisce al Consiglio dei Ministri per le conseguenti determinazioni.

4. Al fine di garantire la certezza dei finanziamenti destinati alla realizzazione delle opere pubbliche, le delibere assunte dal CIPE relativamente ai progetti di opere pubbliche, sono formalizzate e trasmesse al Presidente del Consiglio dei Ministri per la firma entro trenta giorni decorrenti dalla seduta in cui viene assunta la delibera. In caso di criticita' procedurali tali da non consentire il rispetto del predetto termine il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti riferisce al Consiglio dei Ministri per le conseguenti determinazioni.

5. Per le delibere del CIPE di cui al comma 4, sottoposte al controllo preventivo della Corte dei Conti, i termini previsti dall'articolo 3, comma 2, della legge 14 gennaio 1994, n. 20 e successive modificazioni, sono ridotti di un terzo.

((5-bis. Al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, l'articolo 175 e' sostituito dal seguente:))

((«Art. 175 (Finanza di progetto) - 1. Il Ministero pubblica sul sito informatico di cui al decreto del Ministro dei lavori pubblici in data 6 aprile 2001, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 100 del 2 maggio 2001, nonche' nella Gazzetta Ufficiale italiana e dell'Unione europea, la lista delle infrastrutture inserite nel programma di cui all'articolo 161, comma 1, per le quali i soggetti

aggiudicatori intendono ricorrere alle procedure della finanza di progetto disciplinate dal presente articolo. Nella lista e' precisato, per ciascuna infrastruttura, l'ufficio del soggetto aggiudicatore presso il quale gli interessati possono ottenere le informazioni ritenute utili.))

((2. Ai fini dell'inserimento dell'intervento nella lista, i soggetti aggiudicatori rimettono lo studio di fattibilita' al Ministero, che ne cura l'istruttoria secondo quanto previsto dall'articolo 161, comma 1-quater. Il Ministero sottopone lo studio di fattibilita' al CIPE, che si esprime con la partecipazione dei presidenti delle regioni e province autonome eventualmente interessate e, in caso di valutazione positiva, indica, fra l'altro, le eventuali risorse pubbliche destinate al progetto, che devono essere disponibili a legislazione vigente. Dette risorse devono essere mantenute disponibili per i progetti approvati sino alla loro realizzazione.))

((3. Il Ministero aggiorna la lista di cui al comma 1, indicando gli interventi i cui studi di fattibilita' sono stati approvati dal CIPE.))

((4. Il soggetto aggiudicatore, entro novanta giorni dalla data in cui diventa efficace la delibera CIPE di approvazione dello studio di fattibilita', provvede alla pubblicazione del bando di gara sulla base dello studio di fattibilita'.))

((5. Il bando, oltre a quanto previsto dall'articolo 177, deve specificare che:))

((a) le offerte devono contenere un progetto preliminare che, oltre a quanto previsto nell'allegato tecnico XXI, deve evidenziare, con apposito adeguato elaborato cartografico, le aree impegnate, le relative eventuali fasce di rispetto e le occorrenti misure di salvaguardia; deve, inoltre, indicare ed evidenziare anche le caratteristiche prestazionali, le specifiche funzionali ed i costi dell'infrastruttura da realizzare, ivi compreso il costo per le eventuali opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale; una bozza di convenzione, un piano economico-finanziario asseverato ai sensi dell'articolo 153, comma 9, nonche' dare conto del preliminare coinvolgimento nel progetto di uno o piu' istituti finanziatori. Il piano economico-finanziario comprende l'importo delle spese sostenute per la predisposizione dell'offerta, comprensivo anche dei diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Tale importo non puo' superare il 2,5 per cento del valore dell'investimento, come desumibile dallo studio di fattibilita' posto a base di gara;))

((b) il soggetto aggiudicatore richiede al promotore prescelto ai sensi del comma 6 di apportare al progetto preliminare, ed eventualmente allo schema di convenzione e al piano economico finanziario, da esso presentati, le modifiche eventualmente intervenute in fase di approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE. In tal caso la concessione e' definitivamente aggiudicata al promotore solo successivamente all'accettazione, da parte di quest'ultimo, delle modifiche indicate. In caso di mancata accettazione da parte del promotore delle modifiche indicate dal CIPE, il soggetto aggiudicatore ha facolta' di chiedere ai concorrenti successivi in graduatoria l'accettazione, entro trenta giorni dalla richiesta, delle modifiche da apportare al progetto preliminare presentato dal promotore alle stesse condizioni proposte a quest'ultimo e non accettate dallo stesso. In caso di esito negativo o di una sola offerta, il soggetto aggiudicatore ha facolta' di procedere ai sensi dell'articolo 177, ponendo a base di gara il progetto preliminare predisposto dal promotore, aggiornato con le prescrizioni del CIPE.))

((c) il promotore, o eventualmente altro concorrente prescelto ai sensi della lettera b), ai fini dell'aggiudicazione definitiva della concessione, deve dare adeguato conto dell'integrale copertura

finanziaria dell'investimento, anche acquisendo la disponibilita' di uno o piu' istituti di credito a concedere il finanziamento previsto nel piano economico-finanziario correlato al progetto preliminare presentato dal promotore ed eventualmente adeguato a seguito della deliberazione del CIPE.))

((6. In parziale deroga a quanto stabilito dall'articolo 177, il soggetto aggiudicatore valuta le offerte presentate con il criterio dell'offerta economicamente piu' vantaggiosa, redige una graduatoria e nomina promotore il soggetto che ha presentato la migliore offerta; la nomina del promotore puo' aver luogo anche in presenza di una sola offerta. L'esame delle offerte e' esteso agli aspetti relativi alla qualita' del progetto preliminare presentato, al valore economico e finanziario del piano e al contenuto della bozza di convenzione.))

((7. Le offerte sono corredate dalle garanzie e dalle cauzioni di cui all'articolo 153, comma 13, primo periodo.))

((8. L'offerta del promotore e' vincolante per il periodo indicato nel bando, comunque non inferiore a un anno dalla presentazione dell'offerta.))

((9. Il soggetto aggiudicatore promuove, ove necessaria, la procedura di valutazione di impatto ambientale e quella di localizzazione urbanistica, ai sensi dell'articolo 165, comma 3. A tale fine, il promotore integra il progetto preliminare con lo studio d'impatto ambientale e quant'altro necessario alle predette procedure.))

((10. Il progetto preliminare, istruito ai sensi dell'articolo 165, comma 4, e' approvato dal CIPE ai sensi dell'articolo 169-bis, unitamente allo schema di convenzione ed al piano economico finanziario. La mancata approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE non determina alcun diritto in capo all'offerente con riguardo alle prestazioni e alle attivita' gia' svolte.))

((11. Il soggetto aggiudicatore procede all'aggiudicazione e alla stipula del contratto di concessione nei termini e alle condizioni di cui al comma 5, lettere b) e c). Nel caso in cui risulti aggiudicatario della concessione un soggetto diverso dal promotore, quest'ultimo ha diritto al pagamento, a carico dell'aggiudicatario definitivo, dell'importo delle spese sostenute per la predisposizione dell'offerta ed al rimborso dei costi sostenuti per le integrazioni di cui al comma 9.))

((12. Il soggetto aggiudicatario e' tenuto agli adempimenti previsti dall'articolo 153, comma 13, secondo e terzo periodo.))

((13. E' facolta' dei soggetti di cui all'articolo 153, comma 20, presentare al soggetto aggiudicatore studi di fattibilita' relativi alla realizzazione di infrastrutture inserite nel programma di cui all'articolo 161, non presenti nella lista di cui al comma 1 del presente articolo. Ai fini dell'inserimento dell'intervento nella lista di cui al comma 1, il soggetto aggiudicatore trasmette lo studio di fattibilita' al Ministero, il quale, svolta l'istruttoria ai sensi dell'articolo 161, comma 1-quater, lo sottopone al CIPE per l'approvazione ai sensi del comma 2 del presente articolo. L'inserimento dell'intervento nella lista non determina alcun diritto del proponente al compenso per le prestazioni compiute o alla realizzazione degli interventi proposti.))

((14. I soggetti di cui all'articolo 153, comma 20, possono presentare al soggetto aggiudicatore proposte relative alla realizzazione di infrastrutture inserite nel programma di cui all'articolo 161, non presenti nella lista di cui al comma 1. Il soggetto aggiudicatore puo' riservarsi di non accogliere la proposta, ovvero di interrompere il procedimento, senza oneri a proprio carico, prima che siano avviate le procedure di cui al settimo periodo del presente comma. La proposta contiene il progetto preliminare redatto ai sensi del comma 5, lettera a), lo studio di impatto ambientale, la bozza di convenzione, il piano economico-finanziario asseverato da uno dei soggetti di cui all'articolo 153, comma 9, primo periodo,

nonche' l'indicazione del contributo pubblico eventualmente necessario alla realizzazione del progetto e la specificazione delle caratteristiche del servizio e della gestione. Il piano economico-finanziario comprende l'importo delle spese sostenute per la predisposizione della proposta, comprensivo anche dei diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Tale importo non puo' superare il 2,5 per cento del valore dell'investimento. La proposta e' corredata dalle autodichiarazioni relative al possesso dei requisiti di cui all'articolo 153, comma 20, dalla cauzione di cui all'articolo 75, e dall'impegno a prestare una cauzione nella misura dell'importo di cui all'articolo 153, comma 9, terzo periodo, nel caso di indizione di gara. Il soggetto aggiudicatore promuove, ove necessaria, la procedura di impatto ambientale e quella di localizzazione urbanistica, ai sensi dell'articolo 165, comma 3, invitando eventualmente il proponente ad integrare la proposta con la documentazione necessaria alle predette procedure. La proposta viene rimessa dal soggetto aggiudicatore al Ministero, che ne cura l'istruttoria ai sensi dell'articolo 165, comma 4. Il progetto preliminare e' approvato dal CIPE ai sensi dell'articolo 169-bis, unitamente allo schema di convenzione ed al piano economico finanziario. Il soggetto aggiudicatore ha facolta' di richiedere al proponente di apportare alla proposta le modifiche eventualmente intervenute in fase di approvazione da parte del CIPE. Se il proponente apporta le modifiche richieste, assume la denominazione di promotore e la proposta e' inserita nella lista di cui al comma 1 ed e' posta a base di gara per l'affidamento di una concessione ai sensi dell'articolo 177, cui partecipa il promotore. Se il promotore non partecipa alla gara, il soggetto aggiudicatore incamera la cauzione di cui all'articolo 75. I concorrenti devono essere in possesso dei requisiti di cui all'articolo 153, comma 8. Il soggetto aggiudicatore valuta le offerte presentate con il criterio dell'offerta economicamente piu' vantaggiosa. Se il promotore non risulta aggiudicatario, ha diritto al pagamento, a carico dell'aggiudicatario, dell'importo delle spese sostenute per la predisposizione della proposta, nei limiti indicati nel piano economico-finanziario. Il soggetto aggiudicatario e' tenuto agli adempimenti previsti dall'articolo 153, comma 13, secondo e terzo periodo.))

((5-ter. Le disposizioni di cui al comma 5-bis non si applicano alle procedure gia' avviate alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto per le quali continuano ad applicarsi le disposizioni di cui all'articolo 175 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, nella formulazione vigente prima della medesima data.))

La disposizione in analisi interviene significativamente sulla disciplina contenuta nel Codice dei contratti pubblici.

La prima modifica è contenuta al comma 1e riguarda la programmazione delle opere strategiche per permettere la selezione delle opere prioritarie, con particolare riferimento alle opere finanziabili mediante l'apporto di capitale privato.

In particolare si sostituiscono:

- il comma 1-bisdell'art. 163, ed il nuovo comma prevede che nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche (PIS), il Documento di finanza pubblica individui, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, l'elenco delle opere prioritarie in base a tre

criteri: coerenza con l'integrazione con le reti europee e territoriali; stato di avanzamento dell'iter procedurale; possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato;

- il comma 1-ter dell'art. 163, ed il nuovo comma prevede che per le opere prioritarie individuate nell'elenco di cui al comma precedente, siano indicate: le opere da realizzare; il cronoprogramma di attuazione; le fonti di finanziamento della spesa pubblica; la quantificazione delle risorse da finanziare con capitale privato.

E' poi introdotto il comma 1-quater all'art. 163 con l'obiettivo di contenere i tempi necessari per il reperimento delle risorse con cui finanziare le opere del PIS.

La seconda modifica è contenuta nel comma 2 ed attiene l'approvazione del progetto preliminare.

In particolare è inserito l'art. 169-bis che elimina l'esame del progetto definitivo qualora sia verificata la coerenza dello stesso rispetto al progetto preliminare.

La terza modifica è contenuta nei commi 3 e 5 e riguarda l'accorciamento di termini. In particolare, sono stati ridotti sia i termini per indicare le interferenze da parte dei soggetti legittimati che passa a 45 giorni, sia il termine per l'emanazione del decreto ministeriale che concede i contributi pluriennali che passa a 60 giorni dalla pubblicazione nella G.U. della delibera CIPE che assegna definitivamente le risorse; sono fissati nuovi termini per la presentazione del progetto preliminare e definitivo, ed fissato un termine di massimo 90 giorni dalla pubblicazione nella G.U. della delibera CIPE di approvazione del progetto preliminare/definitivo, ove questo sia posto a base di gara, per la pubblicazione del bando di gara da parte del soggetto aggiudicatore, pena la revoca del finanziamento a carico dello Stato; sono posti termini abbreviati sostanzialmente pari ad un terzo per la registrazione da parte delle Corti dei Conti delle delibere del CIPE relative alle opere strategiche sottoposte al controllo preventivo della Corte.

La quarta modifica è contenuta nel comma 4 e consiste nella necessità di avere finanziamenti destinati alla realizzazione delle opere pubbliche: prevede che le delibere del CIPE relative ai progetti di opere pubbliche vengano formalizzate e trasmesse al Presidente del Consiglio dei Ministri per la firma che dovrà avvenire entro 30 giorni decorrenti dalla seduta in cui è assunta la delibera.

La quinta modifica è contenuta nel comma 5-bis dell'art. 41 che sostituisce in toto l'art. 175 dedicato alla Finanza di progetto. In sintesi è introdotta una nuova procedura per la finanza di progetto per le infrastrutture strategiche, alle quali, fino ad ora veniva invece applicata la procedura della finanza di progetto per i lavori pubblici o di pubblica utilità finanziabili in tutto o in parte con capitali privati, procedura prevista dall'articolo 153.

Confrontando le norme in esame con il testo previgente del comma 2 dell'art. 175 si nota come la disciplina in esso recata, che consentiva ai soggetti in questione la facoltà di presentare sia studi di fattibilità che proposte di interventi, sia stata suddivisa in due differenti discipline contenute rispettivamente nei commi 13 e 14.

Il comma 13 prevede la possibilità per i soggetti che hanno i requisiti del concessionario (art. 153, comma 20) di presentare al soggetto aggiudicatore studi di fattibilità relativi alla realizzazione di infrastrutture inserite nel programma infrastrutture strategiche (P.I.S.) ed il comma 14 prevede sempre per questi soggetti di presentare al soggetto aggiudicatore proposte relative alla realizzazione di infrastrutture già inserite nel programma, ma non presenti nella lista di cui al comma 1. Il soggetto aggiudicatore può riservarsi di non accogliere la proposta ovvero di interrompere il procedimento, senza oneri a proprio carico, prima che il soggetto aggiudicatore eserciti la facoltà di richiedere al proponente di apportare alla proposta le modifiche eventualmente intervenute in fase di approvazione da parte del CIPE.

Si segnala che l'Osservatorio P.A. ha in corso l'elaborazione di un dossier relativo alle novità in tema di opere strategiche che conterrà approfondimenti sulla tematica e nello specifico sulle modifiche che la normativa più recente ha apportato alle disposizioni contenute nel Codice dei contratti pubblici riguardanti la finanza di progetto.

Il comma 5-terè relativo all'applicabilità delle disposizioni recate dal nuovo comma 5-bis prevedendo che esse non si applicano alle procedure già avviate alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto per le quali continuano, invece, ad applicarsi le norme previste dall'art. 175 del D.Lgs. n. 163/2006.

Art. 42

Misure per l'attrazione di capitali privati

1. All'articolo 143 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, il comma 5 è sostituito dal seguente:

«5. Le amministrazioni aggiudicatrici, previa analisi di convenienza economica, possono prevedere nel piano economico finanziario e nella convenzione, a titolo di prezzo, la cessione in proprietà o in diritto di godimento di beni immobili nella loro disponibilità o allo scopo espropriati la cui utilizzazione ovvero valorizzazione sia necessaria all'equilibrio economico finanziario della concessione. Le modalità di utilizzazione ovvero di valorizzazione dei beni immobili sono definite unitamente all'approvazione del progetto ai sensi dell'articolo 97 e costituiscono uno dei presupposti che determinano l'equilibrio economico finanziario della concessione.».

2. Al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modificazioni sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 3, comma 11, è aggiunto il seguente periodo: «La gestione funzionale ed economica può anche riguardare, eventualmente in via anticipata, opere o parti di opere direttamente connesse a quelle oggetto della concessione e da ricomprendere nella stessa.»;

b) all'articolo 143, comma 1, dopo le parole: «gestione funzionale ed economica» sono inserite le seguenti: «eventualmente estesa, anche in via anticipata, ad opere o parti di opere in tutto o in parte già realizzate e direttamente connesse a quelle oggetto della concessione e da ricomprendere nella stessa»;

c) all'articolo 143, comma 4, dopo le parole: «anche un prezzo» sono inserite le seguenti: «nonché, eventualmente, la gestione funzionale ed economica, anche anticipata, di opere o parti di opere già realizzate».

3. Le disposizioni di cui al comma 2 si applicano ai contratti di

concessione i cui bandi con cui si indice una gara siano pubblicati successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto.

4. Al comma 8 dell'articolo 143 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e' aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Al fine di assicurare il rientro del capitale investito e l'equilibrio economico-finanziario del Piano Economico Finanziario, per le nuove concessioni di importo superiore ad un miliardo di euro, la durata puo' essere stabilita fino a cinquanta anni.»

5. Le disposizioni di cui al comma 4 si applicano ai contratti di concessione i cui bandi con cui si indice una gara siano pubblicati successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto.

6. L'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni private e di interesse collettivo disciplina, con proprio regolamento adottato ai sensi degli articoli 5, comma 2, 38, comma 2, 39, comma 3, 40, comma 3, 42, comma 3, e 191, comma 1, lettera d), del decreto legislativo 7 settembre 2005 n. 209, le modalita', i limiti e le condizioni alle quali le imprese autorizzate all'esercizio delle assicurazioni possono utilizzare, a copertura delle riserve tecniche ai sensi degli articoli 38, comma 1, e 42-bis, comma 1, attivi costituiti da investimenti nel settore delle infrastrutture stradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali, ospedaliere, delle telecomunicazioni e della produzione e trasporto di energia e fonti energetiche.

7. Gli investimenti in questione possono essere rappresentati da azioni di societa' esercenti la realizzazione e la gestione delle infrastrutture, da obbligazioni emesse da queste ultime e da quote di OICR armonizzati che investano nelle predette categorie di titoli.

8. All'articolo 18, comma 1, della legge 12 novembre 2011, n. 183, dopo le parole: «alla data di entrata in vigore della presente legge,», sono inserite le seguenti parole: «nonche' di nuove opere di infrastrutturazione ferroviaria metropolitana e di sviluppo ed ampliamento dei porti e dei collegamenti stradali e ferroviari inerenti i porti nazionali appartenenti alla rete strategica transeuropea di trasporto essenziale (CORE TEN-T NETWORK)».

9. Nell'Elenco 1, recante «Disposizioni legislative autorizzative di riassegnazioni di entrate», allegato alla legge 24 dicembre 2007, n. 244, al numero 14, rubricato «Ministero per i beni e le attivita' e le attivita' culturali», sono abrogate le seguenti parole: «Legge 30 marzo 1965, n. 340» nonche' «Legge 8 ottobre 1997, n. 352, articolo 2, comma 8». Le somme elargite da soggetti pubblici e privati per uno scopo determinato, rientrante nei fini istituzionali del Ministero per i beni e le attivita' culturali, versate all'erario sono riassegnate, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, allo stato di previsione della spesa dell'esercizio in corso del Ministero per i beni e le attivita' culturali, con imputazione ai capitoli corrispondenti alla destinazione delle somme stesse o, in mancanza, ad appositi capitoli di nuova istituzione. Le predette somme non possono essere utilizzate per scopo diverso da quello per il quale sono state elargite.

((9-bis. All'alinea del comma 1 dell'articolo 18 della legge 12 novembre 2011, n. 183, al primo periodo, le parole «infrastrutture autostradali» sono sostituite dalle seguenti: «infrastrutture stradali e autostradali, anche di carattere regionale».))

Le modifiche estendono l'ambito di applicazione dell'articolo 18, comma 1, della L. 183/2011 (legge di stabilita' 2012), prevedendo anche per la realizzazione di infrastrutture stradali e autostradali regionali la possibilita' di stabilire agevolazioni fiscali in favore dei soggetti concessionari, al fine di realizzare nuove infrastrutture autostradali con il sistema del project financing.

L'agevolazione consiste nella possibilita' di compensare l'ammontare dovuto dai concessionari a titolo di specifiche imposte, in via totale o parziale, con le somme da versare

agli stessi a titolo di contributo pubblico a fondo perduto per la realizzazione dell'infrastruttura, mediante riduzione o azzeramento di quest'ultimo.

Per facilitare il PPP è modificata la disposizione del Codice dei Contratti che regola concessione, segnatamente l'art. 143 del D.Lgs n. 163 del 2006.

L'articolo 143, nel testo previgente, prevedeva la facoltà per le amministrazioni aggiudicatrici di cedere in proprietà o in godimento beni immobili nella propria disponibilità o allo scopo espropriati, la cui utilizzazione fosse strumentale o connessa all'opera da affidare in concessione, nonché beni immobili che non assolvessero più a funzioni di interesse pubblico, già indicate nel programma triennale delle opere pubbliche di cui all'articolo 128. Alla cessione di immobili si applicavano i commi 6, 7, 8, 11 e 12 dell'articolo 53 del Codice, che regola la permuta di immobili, ossia la possibilità per un'amministrazione di pagare il corrispettivo dovuto a un appaltatore mediante la cessione di un bene pubblico.

Le modifiche sono:

- la cessione di immobili nelle concessioni. E' previsto, tra le altre cose, che "le amministrazioni aggiudicatrici, previa analisi di convenienza economica, possono prevedere nel piano economico finanziario e nella convenzione, a titolo di prezzo la cessione, in proprietà o in diritto di godimento, di beni immobili nella loro disponibilità o allo scopo espropriati la cui utilizzazione ovvero valorizzazione sia necessaria all'equilibrio economico finanziario della concessione. Le modalità di utilizzazione sono definite unitamente all'approvazione del progetto e costituiscono uno dei presupposti che determinano l'equilibrio economico finanziario della concessione". A tutela del patrimonio pubblico le Amministrazioni aggiudicatrici devono procedere ad una efficiente azione amministrativa ai fini dell'utilizzo dei beni a titolo di prezzo;
- l'anticipazione della gestione nelle concessioni nel senso che la gestione funzionale ed economica possa eventualmente riguardare in via anticipata anche le opere o parti di esse connesse all'oggetto della concessione e da ricomprendere in essa. L'obiettivo della norma è anticipare l'afflusso dei proventi della gestione e di ridurre l'onerosità finanziaria dell'operazione;
- la durata delle concessioni superiori a 1 miliardo di euro, ovvero si prevede la possibilità di fissare un periodo massimo di cinquanta anni (prima di trenta anni) per le nuove concessioni di importo superiore a un miliardo di euro al fine di consentire il rientro del capitale investito e l'equilibrio economico-finanziario dell'operazione. La disposizione riguarda le concessioni i cui bandi di gara siano pubblicati successivamente alla data di entrata in vigore del decreto-legge.

La disposizione, inoltre, estende al settore delle infrastrutture ferroviarie e portuali l'applicazione della norma in materia di finanza di progetto, prevista nella legge di stabilità 2012.

In particolare, l'articolo 18 della legge n. 183/2011 ha introdotto la possibilità di prevedere agevolazioni fiscali in favore dei soggetti concessionari, al fine di realizzare nuove infrastrutture autostradali con il sistema della finanza di progetto.

Queste agevolazioni fiscali si tradurrebbero, quindi, in misure alternative al contributo pubblico in conto capitale.

Il comma 8 in esame integra il comma 1 di tale articolo, inserendo all'ambito di applicazione della norma il riferimento a nuove opere di infrastrutturazione ferroviaria metropolitana, e di sviluppo e ampliamento dei porti e dei collegamenti stradali e ferroviari inerenti i porti nazionali appartenenti alla rete transeuropea di trasporto essenziale (Core Ten-T Network).

Si ricorda che il 19 ottobre 2011 la Commissione Europea ha adottato il "pacchetto per le nuove strategie sulle infrastrutture e i trasporti", nel cui ambito è contenuta una proposta di revisione degli orientamenti della "Rete transeuropea di trasporto" (TEN-T). In particolare, si prevede un'articolazione del progetto in due settori: il "Comprehensive network", che consiste di tutte le infrastrutture già pianificate e deve essere realizzato entro il 2050; e il "Core network", che individua alcune opere di particolare rilevanza strategica, con specifico riguardo alle infrastrutture di trasporto intermodale, e dovrà essere realizzato entro il 2030.

Con l'obiettivo di attrarre capitale privato nella realizzazione di opere pubbliche, la disposizione al comma 6 e 7 introduce la possibilità per le imprese di assicurare di utilizzare, a copertura delle riserve tecniche, anche attivi costituiti da investimenti nel settore delle infrastrutture. E' affidato ad un regolamento ISVAP (adottato ai sensi delle norme del Codice delle assicurazioni private, di cui al D.Lgs. 209/2005) le modalità, i limiti e le condizioni alle quali le imprese autorizzate all'esercizio delle assicurazioni possono utilizzare, a copertura delle riserve tecniche ai sensi degli articoli 38, comma 1, e 42-bis, comma 1, attivi costituiti da investimenti nel settore delle infrastrutture stradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali, ospedaliere, delle telecomunicazioni e della produzione e trasporto di energia e fonti energetiche. Le riserve tecniche, genericamente, sono le riserve gestite dalla compagnia assicuratrice per far fronte agli impegni da essa assunti in rapporto alle proprie attività. Ai sensi dell'articolo 36, comma 1 del codice delle assicurazioni private, l'impresa che esercita i rami vita ha l'obbligo di costituire, per i contratti del portafoglio italiano, riserve tecniche, ivi comprese le riserve matematiche, sufficienti a garantire le obbligazioni assunte e le spese future. Le riserve sono costituite, al lordo delle cessioni in riassicurazione, nel rispetto dei principi attuariali e delle regole applicative individuate dall'ISVAP con regolamento.

Art. 43

Alleggerimento e semplificazione delle procedure, riduzione dei costi e altre misure

1. Gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto, laddove comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica, sono sottoposti al parere del CIPE che, sentito il NARS, si pronuncia entro trenta giorni e, successivamente, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente.

2. Gli aggiornamenti o le revisioni delle ((convenzioni autostradali)) vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto che non comportano le variazioni o le modificazioni di cui al comma 1 sono approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture

e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dall'avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente.

3. Gli aggiornamenti o le revisioni delle ((convenzioni autostradali)), i cui schemi di atti aggiuntivi sono già stati sottoposti al parere del CIPE alla data di entrata in vigore del presente decreto, sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dall'avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente.

4. Sono abrogati il comma 2, ultimo periodo, dell'articolo 8-duodecies del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, e il comma 4 dell'articolo 21 del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47.

5. All'articolo 8-duodecies del decreto-legge 4 aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, e successive modificazioni, dopo il comma 2-bis è aggiunto il seguente:

«2-ter. I contratti di concessione di costruzione e gestione e di sola gestione nel settore stradale e autostradale sono affidati secondo le procedure previste all'articolo 144 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modificazioni, ovvero all'articolo 153 del medesimo decreto. ((A tal fine sono da considerarsi concessionari solo i soggetti individuati ai sensi della parte II, titolo III, capo II dello stesso decreto. Sono fatti salvi i soggetti già individuati alla data di entrata in vigore della presente legge secondo la normativa nazionale di riferimento, nonché i titolari di concessioni di cui all'articolo 253, comma 25, del predetto decreto legislativo.))

6. Ai fini della realizzazione di nuovi impianti tecnologici e relative opere civili strettamente connesse alla realizzazione e gestione di detti impianti, accessori e funzionali alle infrastrutture autostradali e stradali esistenti per la cui realizzazione siano già stati completati i procedimenti di approvazione del progetto e di localizzazione in conformità alla normativa pro-tempore vigente, non si applicano le disposizioni del Titolo II del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380 e non sono necessari ulteriori autorizzazioni, concessioni, permessi, nulla osta o atti di assenso comunque denominati.

7. Al fine di migliorare la sicurezza delle grandi dighe, aventi le caratteristiche dimensionali di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti individua, ((entro il 31 dicembre 2012)) in ordine di priorità, anche sulla base dei risultati delle verifiche di cui all'articolo 4, comma 4, del decreto-legge 29 marzo 2004, n. 79, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 maggio 2004, n. 139, le dighe per le quali sia necessaria e urgente la progettazione e la realizzazione di interventi di adeguamento o miglioramento della sicurezza, a carico dei concessionari o richiedenti la concessione, fissandone i tempi di esecuzione.

((8. Ai fini del mantenimento delle condizioni di sicurezza il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e d'intesa con le regioni e le provincie autonome di Trento e Bolzano, individua, entro il 30 giugno 2013, in ordine di priorità e sulla base anche dei progetti di gestione degli invasi ai sensi dell'articolo 114 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, le grandi dighe per le quali, accertato il

concreto rischio di ostruzione degli organi di scarico, siano necessari e urgenti l'adozione di interventi nonche' la rimozione dei sedimenti accumulatisi nei serbatoi. Le regioni e le province autonome nei cui territori sono presenti le grandi dighe per le quali sia stato rilevato il rischio di ostruzione degli organi di scarico e la conseguente necessita' ed urgenza della rimozione di sedimenti accumulati nei serbatoi individuano idonei siti per lo stoccaggio definitivo di tutto il materiale e sedimenti asportati in attuazione dei suddetti interventi.))

9. I concessionari o i richiedenti la concessione di derivazione d'acqua da grandi dighe che non abbiano ancora redatto il progetto di gestione dell'invaso ai sensi dell'articolo 114, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono tenuti a provvedere entro il 31 dicembre 2012 ad attuare gli interventi individuati ai sensi del comma 8 del presente articolo, entro due anni dall'approvazione del progetto di gestione.

10. Per le dighe che hanno superato una vita utile di cinquanta anni, decorrenti dall'avvio degli invasi sperimentali di cui all'articolo 13 del decreto del Presidente della Repubblica 10 novembre 1959, n. 1363, i concessionari o i richiedenti la concessione sono tenuti a presentare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ((entro il 31 dicembre 2012)), il piano di manutenzione dell'impianto di ritenuta di cui all'articolo 93, comma 5, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e all'articolo 38 del decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207, per l'approvazione e l'inserimento in forma sintetica nel foglio di condizioni per l'esercizio e la manutenzione della diga.

11. Nelle more dell'emanazione del decreto di cui all'articolo 6, comma 4-bis, della legge 10 agosto 2002, n. 166, i concessionari o i richiedenti la concessione sono tenuti a presentare al predetto Ministero, ((entro il 31 dicembre 2012)), gli elaborati di consistenza delle opere di derivazione ed adduzione, comprese le condotte forzate, i relativi atti di collaudo, i piani di manutenzione, unitamente alle asseverazioni straordinarie sulle condizioni di sicurezza e sullo stato di manutenzione delle citate opere dell'ingegnere designato responsabile ai sensi dell'articolo 4, comma 7, del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584. Il Ministero integra il foglio di condizioni per l'esercizio e la manutenzione delle dighe con le disposizioni riguardanti le predette opere.

12. Entro sei mesi ((dalla data di entrata in vigore)) del presente decreto il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti procede, d'intesa con il Dipartimento della protezione civile, alla revisione dei criteri per l'individuazione delle «fasi di allerta» di cui alla circolare della Presidenza del Consiglio dei Ministri n. 22806, del 13 dicembre 1995, al fine di aggiornare i documenti di protezione civile per le finalita' di gestione del rischio idraulico a valle delle dighe.

13. Per il raggiungimento degli obiettivi connessi alle disposizioni di cui all'articolo 3, comma 3, del decreto-legge 29 marzo 2004, n. 79, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 maggio 2004, n. 139, nonche' della direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 27 febbraio 2004, i concessionari e i gestori delle grandi dighe sono tenuti a fornire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per via telematica ed in tempo reale, i dati idrologici e idraulici acquisiti presso le dighe, comprese le portate scaricate e derivate, secondo le direttive impartite dal predetto Ministero.

14. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti esercita poteri sostitutivi nei confronti di concessionari e dei richiedenti la concessione in caso di inottemperanza degli stessi alle prescrizioni impartite nell'ambito dell'attivita' di vigilanza e

controllo sulla sicurezza; in tali condizioni puo' disporre gli accertamenti, le indagini, gli studi, le verifiche e le progettazioni necessarie al recupero delle condizioni di sicurezza delle dighe, utilizzando a tale scopo le entrate provenienti dalle contribuzioni di cui all'articolo 2, commi 172 e 173, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, con obbligo di rivalsa nei confronti dei soggetti inadempienti.

15. All'articolo 1, comma 7-bis, del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «Per le opere di conglomerato cementizio armato, normale e precompresso e a struttura metallica, realizzate antecedentemente all'entrata in vigore della legge 5 novembre 1971, n. 1086, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti acquisisce o, in assenza prescrive, il collaudo statico delle opere anche complementari e accessorie degli sbarramenti. Per le opere realizzate successivamente i concessionari o i richiedenti la concessione di derivazione d'acqua da dighe sono tenuti a presentare, entro ((dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione)), i collaudi statici delle opere stesse redatti ai sensi della normativa sopra indicata.».

Viene introdotta una nuova disciplina in materia di aggiornamento e revisione delle convenzioni relative alle concessioni autostradali: laddove queste comportino modifiche o variazioni al piano degli investimenti ovvero ad altri aspetti di carattere regolatorio, sono sottoposte al parere del CIPE che, acquisito il parere del suo nucleo interno (NARS), si pronuncia entro trenta giorni.

Il comma 5 dell'articolo in esame novella l'art. 8-duodecies del D.L. 59/2008 (convertito dalla legge 101/2008) aggiungendovi un comma 2-ter in base al quale i contratti di concessione di costruzione e gestione e di sola gestione nel settore stradale e autostradale sono affidati secondo le procedure previste dagli artt. 144 o 153 del D.Lgs. 163/2006 (Codice dei contratti pubblici).

Si ricorda che l'art. 144 del Codice disciplina le procedure di affidamento e pubblicazione del bando relativo alle concessioni di lavori pubblici prevedendo, in particolare, che "Le stazioni appaltanti affidano le concessioni di lavori pubblici con procedura aperta o ristretta, utilizzando il criterio selettivo dell'offerta economicamente più vantaggiosa." (comma 1) e che "Quale che sia la procedura prescelta, le stazioni appaltanti pubblicano un bando in cui rendono nota l'intenzione di affidare la concessione" (comma 2).

In alternativa alle procedure previste dall'art. 144, il Codice prevede, all'art. 153 (recante la disciplina della finanza di progetto) che per la realizzazione di lavori pubblici o di lavori di pubblica utilità, inseriti nella programmazione triennale e nell'elenco annuale dei lavori da realizzare, ovvero negli strumenti di programmazione formalmente approvati dall'amministrazione aggiudicatrice sulla base della normativa vigente, finanziabili in tutto o in parte con capitali privati, le amministrazioni aggiudicatrici possono affidare una concessione ponendo a base di gara uno studio di fattibilità, mediante pubblicazione di un bando finalizzato alla presentazione di offerte che contemplino l'utilizzo di risorse totalmente o parzialmente a carico dei soggetti proponenti.

Sono fatte salve le concessioni già affidate ed i titolari di concessioni già assentite alla data del 30 giugno 2002, ivi comprese quelle rinnovate o prorogate ai sensi della legislazione successiva, che ricordiamo sono tenuti ad affidare a terzi una percentuale minima del 40 per cento dei lavori, agendo, esclusivamente per detta quota, a tutti gli effetti come amministrazioni aggiudicatrici.

Art. 44

Disposizioni in materia di appalti pubblici

1. Al fine di garantire la piena salvaguardia dei diritti dei lavoratori, nonché la trasparenza nelle procedure di aggiudicazione delle gare d'appalto, l'incidenza del costo del lavoro nella misura minima garantita dai contratti vigenti e delle misure di adempimento delle disposizioni in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro ((resta comunque disciplinata:))

a) dall'articolo 86, commi 3-bis e 3-ter; 87, commi 3 e 4; ed 89, comma 3, del decreto legislativo n. 163 del 2006;

b) dall'articolo 36 della legge 20 maggio 1970, n. 300;

c) dagli articoli 26, commi 5 e 6, e 27 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81.

2. L'articolo 81, comma 3-bis, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, è abrogato.

3. L'articolo 4, comma 2, lettere n) e v), del decreto-legge 13 maggio 2011, n. 70, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 2011, n. 106, si interpreta nel senso che le disposizioni ivi contenute si applicano ai contratti stipulati successivamente alla data di entrata in vigore del medesimo decreto-legge; ai contratti già stipulati alla predetta data continuano ad applicarsi le disposizioni dell'articolo 132, comma 3, e dell'articolo 169 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, nel testo vigente prima della medesima data; ai fini del calcolo dell'eventuale superamento del limite previsto dal predetto articolo 4, comma 2, lettera v), del decreto-legge n. 70 del 2011, non sono considerati gli importi relativi a varianti già approvate alla data di entrata in vigore del medesimo decreto-legge.

4. All'articolo 4 del decreto-legge 13 maggio 2011, n. 70, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 2011, n. 106, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 10, le parole da: «ricevuti dalle Regioni» fino a: «gestori di opere interferenti», sono sostituite dalle seguenti: «pervenuti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»;

b) il comma 10-bis è sostituito dal seguente:

«10-bis. Le disposizioni di cui al comma 2, lettera r), numeri 2-bis) e 2-ter), lettera s), numeri l) e l-bis), lettera t), numero 01), e lettera u), si applicano alle opere i cui progetti preliminari sono pervenuti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Alle opere i cui progetti preliminari sono pervenuti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti fino alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto continuano ad applicarsi le disposizioni degli articoli da 165 a 168 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, nel testo vigente prima della medesima data.».

((5. All'articolo 91, comma 1, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modificazioni, le parole "di importo pari o superiore alle soglie di cui alle lettere a) e b) del comma 1 dell'articolo 28" sono sostituite dalle seguenti: "di importo pari o superiore a 100.000 euro". L'articolo 12 della legge 11 novembre 2011, n. 180, è abrogato .))

6. All'articolo 140, comma 1, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modificazioni, dopo le parole: «in caso di fallimento dell'appaltatore», sono aggiunte le seguenti: «o di liquidazione coatta e concordato preventivo dello stesso» e, dopo le parole «ai sensi degli art. 135 e 136», sono aggiunte le seguenti: «o di recesso dal contratto ai sensi dell'articolo 11, comma 3 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252».

7. All'articolo 2 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, dopo il comma 1, sono inseriti i seguenti:

«1-bis. Nel rispetto della disciplina comunitaria in materia di appalti pubblici, al fine di favorire l'accesso delle piccole e medie imprese, le stazioni appaltanti devono, ove possibile ed economicamente conveniente, suddividere gli appalti in lotti funzionali.

1-ter. La realizzazione delle grandi infrastrutture, ivi comprese quelle disciplinate dalla parte II, titolo III, capo IV, nonché delle connesse opere integrative o compensative, deve garantire modalità di coinvolgimento delle piccole e medie imprese.».

8. Al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 112 e' inserito il seguente:

«Art. 112-bis.

(Consultazione preliminare per i lavori di importo superiore a 20 milioni di euro).

1. Per i lavori di importo a base di gara superiore a 20 milioni di euro, da affidarsi con la procedura ristretta di cui all'art. 55 comma 6, le stazioni appaltanti indicano nel bando che sul progetto a base di gara e' indetta una consultazione preliminare, garantendo il contraddittorio tra le parti.

b) all'articolo 206, comma 1, dopo le parole «87; 88; 95; 96;» sono inserite le seguenti: «112-bis;».

9. Le disposizioni di cui al comma 8 si applicano alle procedure i cui bandi o avvisi di gara sono pubblicati successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto.

Dell'articolo in commento, rileva particolarmente il comma 4 che introduce modifiche alle disposizioni transitorie in materia di Conferenza di servizi introdotte dall'art. 4 del decreto legge n. 70/2011. Si prevede, tra le altre cose, che le disposizioni che hanno introdotto la Conferenza di servizi (CdS) istruttoria sul progetto preliminare si applicano alle opere strategiche i cui progetti preliminari sono pervenuti al MIT successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto (13 luglio 2011). Alle opere i cui progetti preliminari sono pervenuti al MIT fino al 13 luglio, continuano ad applicarsi le disposizioni degli articoli da 165 a 168 del D.Lgs. n. 163/2006 nel testo vigente prima della medesima data.

Art. 44 - bis

Elenco anagrafe delle opere pubbliche incompiute

((1. Ai sensi del presente articolo, per «opera pubblica incompiuta» si intende l'opera che non e' stata completata:))

((a) per mancanza di fondi;))

((b) per cause tecniche;))

((c) per sopravvenute nuove norme tecniche o disposizioni di legge;))

((d) per il fallimento dell'impresa appaltatrice;))

((e) per il mancato interesse al completamento da parte del gestore.))

((2. Si considera in ogni caso opera pubblica incompiuta un'opera non rispondente a tutti i requisiti previsti dal capitolato e dal relativo progetto esecutivo, e che non risulta fruibile dalla collettività'.))

((3. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e' istituito l'elenco-anagrafe nazionale delle opere pubbliche incompiute.))

((4. L'elenco-anagrafe di cui al comma 3 e' articolato a livello regionale mediante l'istituzione di elenchi-anagrafe presso gli assessorati regionali competenti per le opere pubbliche.))

((5. La redazione dell'elenco-anagrafe di cui al comma 3 e' eseguita contestualmente alla redazione degli elenchi-anagrafe su base regionale, all'interno dei quali le opere pubbliche incompiute sono inserite sulla base di determinati criteri di adattabilita' delle opere stesse ai fini del loro riutilizzo, nonche' di criteri che indicano le ulteriori destinazioni a cui puo' essere adibita ogni singola opera.))

((6. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti stabilisce, con proprio regolamento, le modalita' di redazione dell'elenco-anagrafe, nonche' le modalita' di formazione della graduatoria e dei criteri in base ai quali le opere pubbliche incompiute sono iscritte nell'elenco-anagrafe tenendo conto dello stato di avanzamento dei lavori, ed evidenziando le opere prossime al completamento.))

((7. Ai fini della fissazione dei criteri di cui al comma 5, si tiene conto delle diverse competenze in materia attribuite allo Stato e alle regioni.))

L'articolo ha l'obiettivo di creare un elenco-anagrafe di tali opere costruito in base a criteri di adattabilità delle opere stesse ai fini del loro riutilizzo, nonché di criteri che indicano le ulteriori possibili destinazioni di ogni singola opera.

In sintesi si introduce la definizione di «opera pubblica incompiuta»(la cui anagrafe è istituita presso il Ministero Infrastrutture e Trasporti e consiste in un elenco articolato su base regionale) con cui si intende l'opera che non è stata completata per mancanza di fondi; per cause tecniche; per sopravvenute nuove norme tecniche o disposizioni di legge; per il fallimento dell'impresa appaltatrice; per il mancato interesse al completamento da parte del gestore; l'opera non rispondente a tutti i requisiti previsti dal capitolato e dal relativo progetto esecutivo, e che non risulta fruibile dalla collettività. Sulla consistenza delle opere pubbliche incompiute in Italia, si ricorda che recenti inchieste giornalistiche hanno indicato un numero di circa 360-400 opere incompiute sul territorio nazionale.

Art. 46

Collegamenti infrastrutturali e logistica portuale

1. Al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retro portuali, le autorità portuali possono costituire sistemi logistici che intervengono, attraverso atti d'intesa e di coordinamento con le regioni, le province ed i comuni interessati nonche' con i gestori delle infrastrutture ferroviarie.

2. Le attività di cui al comma 1 devono realizzarsi in ottemperanza a quanto previsto dalla normativa comunitaria, avendo riguardo ai corridoi transeuropei e senza causare distorsione della concorrenza tra i sistemi portuali.

3. Gli interventi di coordinamento devono essere mirati all'adeguamento dei piani regolatori portuali e comunali per le esigenze di cui al comma 2, che, conseguentemente, divengono prioritarie nei criteri di destinazione d'uso delle aree.

4. Nei terminali retro portuali, cui fa riferimento il sistema logistico, il servizio doganale e' svolto dalla medesima articolazione territoriale dell'amministrazione competente che esercita il servizio nei porti di riferimento, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In linea con quanto auspicato dalla dottrina e dagli operatori del settore viene ampliata l'autonomia negoziale delle autorità portuali. Al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retro portuali queste vengono legittimate a costituire sistemi logistici attraverso atti d'intesa e di coordinamento con le regioni, le province ed i comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie. Viene specificato che tali iniziative devono realizzarsi in ottemperanza alle normative comunitarie, con riguardo ai corridoi transeuropei, senza causare distorsioni della concorrenza tra i sistemi portuali.

Art. 47

Finanziamento infrastrutture strategiche e ferroviarie

1. All'articolo 32, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, le parole: «ferroviarie e stradali» sono sostituite dalle seguenti: «ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico».

2. Nelle more della stipula dei contratti di servizio pubblico il Ministero dell'economia e delle finanze e' autorizzato a corrispondere a Trenitalia SpA le somme previste per l'anno 2011 dal bilancio di previsione dello Stato, in relazione agli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, in applicazione della vigente normativa comunitaria.

L'utilizzo del fondo infrastrutture ferroviarie e stradali, istituito con la I Legge di Stabilizzazione, D.L. 98/2011 viene esteso anche a quelle di interesse strategico.

Il fondo è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con una dotazione di 930 milioni per l'anno 2012 e 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2013 al 2016.

Le risorse del fondo sono assegnate dal CIPE, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e sono destinate prioritariamente alle opere ferroviarie da realizzare ai sensi dell'articolo 2, commi 232-234, della legge n. 191/2009 (legge finanziaria 2010), che disciplina la cosiddetta procedura per i lotti costruttivi ai contratti di programma con RFI S.p.A. e con ANAS S.p.A.

Con la stessa norma il Ministero dell'Economia viene autorizzato a corrispondere a Trenitalia S.p.A. le somme previste per l'anno 2011 dal bilancio di previsione dello Stato, in relazione agli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, in applicazione della vigente normativa comunitaria.

Le novità nel Decreto – Legge “Cresci Italia”

Titolo II INFRASTRUTTURE

Capo I Misure per lo sviluppo infrastrutturale

Art. 41 Emissioni di obbligazioni da parte delle società di progetto project bond

1. Al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, l'articolo 157 e' sostituito dal seguente:

"Art. 157 (Emissione di obbligazioni da parte delle società di progetto) (art. 37-sexies, legge n. 109/1994) - 1. Le società costituite al fine di realizzare e gestire una singola infrastruttura o un nuovo servizio di pubblica utilità possono emettere, previa autorizzazione degli organi di vigilanza, obbligazioni, anche in deroga ai limiti di cui all'articolo 2412 del codice civile, purché destinate alla sottoscrizione da parte degli investitori qualificati come definiti ai sensi del regolamento di attuazione del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58; dette obbligazioni sono nominative e non possono essere trasferite a soggetti che non siano investitori qualificati come sopra definiti.

2. I titoli e la relativa documentazione di offerta devono riportare chiaramente ed evidenziare distintamente un avvertimento circa l'elevato profilo di rischio associato all'operazione.

3. Le obbligazioni, sino all'avvio della gestione dell'infrastruttura da parte del concessionario, possono essere garantite dal sistema finanziario, da fondazioni e da fondi privati, secondo le modalità definite con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti".

La norma mira ad incentivare l'attrazione di capitali privati nelle infrastrutture rivedendo la disciplina in materia di emissione delle obbligazioni da parte delle società di progetto nell'ambito delle operazioni di finanza di progetto, introducendo i cosiddetti “project bond” garantiti, da parte del sistema finanziario e dei fondi privati, anche durante il periodo di costruzione dell'opera, tradizionalmente scoperto.

In particolare si prevede, al fine di consentire l'effettivo sviluppo dello strumento obbligazionario a sostegno del finanziamento di specifici progetti infrastrutturali, la revisione della disciplina recata dall'articolo 157 del codice dei contratti pubblici in materia di emissione delle obbligazioni da parte delle società di progetto che, costituite a valle dell'affidamento di una concessione, realizzano l'opera pubblica.

Rispetto al testo vigente è eliminata la previsione che le obbligazioni siano garantite mediante ipoteca nel caso in cui superino il doppio del capitale sociale, della riserva legale e delle riserve disponibili; è previsto che le obbligazioni siano sottoscritte da investitori qualificati (ai sensi dell'articolo 34-ter del Regolamento di attuazione del Decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, concernente la disciplina degli emittenti adottato dalla Consob con

delibera n. 11971 del 14 maggio 1999 e successivamente modificato), così da poter coinvolgere nel finanziamento delle opere pubbliche non solo il sistema bancario ma il sistema finanziario nel suo complesso.

E' inoltre previsto che:

- dette obbligazioni siano nominative e non possano essere trasferite a soggetti che non siano investitori qualificati come sopra definiti;
- i titoli e la relativa documentazione di offerta dovranno riportare chiaramente ed evidenziare distintamente un avvertimento circa l'elevato profilo di rischio associato all'operazione;
- per la fase di costruzione dell'infrastruttura, durante la quale questa non produce flussi di cassa per remunerare il capitale investito, le obbligazioni godano della garanzia da parte del sistema finanziario e di fondi privati. Si agevola in tal modo il reperimento, da parte del realizzatore privato dell'opera pubblica, delle risorse finanziarie da utilizzare per la realizzazione dell'opera.

Con il meccanismo del *project bond* si introduce dunque uno strumento, di natura privatistica, atto ad alimentare i flussi per la realizzazione di infrastrutture ed a garantire la copertura dei rischi di costruzione.

Si rileva che la Commissione europea ha esplicitato che lo strumento comunitario a sostegno dei progetti per collegare l'Europa (*Connecting Europe Facility* o CEF) ha il compito di finanziare infrastrutture prioritarie di interesse per l'intera UE, sia fisiche che telematiche, che rispettino i criteri di sviluppo sostenibile. Tale *Facility* verrà gestita a livello centrale e sarà finanziata da risorse di bilancio specifiche e mediante importi del Fondo di coesione destinati al trasporto. Gli investimenti realizzati nelle regioni dell'obiettivo "convergenza" - che avranno tassi di cofinanziamento da parte del bilancio UE superiori a quelli realizzati nelle regioni dell'obiettivo "competitività" - sul versante privato contemplano due principali strumenti: da un lato le partecipazioni azionarie, dall'altro strumenti obbligazionari tra i quali rientrano anche i *project bond* emanati dalle società interessate al progetto (*Loans and/or guarantees to projects of common interest facilitated by risk sharing instruments, including enhancement mechanisms for long-term bank lending and for project bonds issued by project companies*).

Art. 42 Alleggerimento e integrazione della disciplina del promotore per le infrastrutture strategiche

1. All'articolo 175, il comma 14, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modificazioni, e' sostituito dal seguente:

"14. I soggetti di cui all'articolo 153, comma 20, possono presentare al soggetto aggiudicatore proposte relative alla realizzazione di infrastrutture inserite nel programma di cui all'articolo 161, non presenti nella lista di cui al comma 1 del presente articolo. Il soggetto aggiudicatore puo' riservarsi di non accogliere la proposta ovvero di interrompere il procedimento, senza oneri a proprio carico, prima che siano avviate le procedure di cui al settimo periodo del presente comma. La proposta contiene il progetto preliminare redatto ai sensi del comma 5, lettera a), lo studio di impatto ambientale, la bozza di convenzione, il piano economico-finanziario asseverato da uno dei soggetti di cui all'articolo 153, comma 9, primo periodo, nonche' l'indicazione del contributo pubblico eventualmente necessario alla realizzazione del

progetto e la specificazione delle caratteristiche del servizio e della gestione. Il piano economico-finanziario comprende l'importo di cui all'articolo 153, comma 9, secondo periodo; tale importo non può superare il 2,5 % del valore dell'investimento. La proposta è corredata delle autodichiarazioni relative al possesso dei requisiti di cui all'articolo 153, comma 20, della cauzione di cui all'articolo 75, e dell'impegno a prestare una cauzione nella misura dell'importo di cui all'articolo 153, comma 9, terzo periodo, nel caso di indizione di gara. Il soggetto aggiudicatore promuove, ove necessaria, la procedura di impatto ambientale e quella di localizzazione urbanistica, ai sensi dell'articolo 165, comma 3, invitando eventualmente il proponente ad integrare la proposta con la documentazione necessaria alle predette procedure. La proposta viene rimessa dal soggetto aggiudicatore al Ministero, che ne cura l'istruttoria ai sensi dell'articolo 165, comma 4. Il progetto preliminare è approvato dal CIPE ai sensi dell'articolo 169-bis, unitamente allo schema di convenzione e al piano economico-finanziario. Il soggetto aggiudicatore ha facoltà di richiedere al proponente di apportare alla proposta le modifiche eventualmente intervenute in fase di approvazione da parte del CIPE. Se il proponente apporta le modifiche richieste assume la denominazione di promotore e la proposta è inserita nella lista di cui al comma 1 ed è posta a base di gara per l'affidamento di una concessione ai sensi dell'articolo 177, cui partecipa il promotore con diritto di prelazione, di cui è data evidenza nel bando di gara. Se il promotore non partecipa alla gara, il soggetto aggiudicatore incamera la cauzione di cui all'articolo 75. I concorrenti devono essere in possesso dei requisiti di cui all'articolo 153, comma 8. Si applica l'articolo 153, commi 4 e 19, tredicesimo, quattordicesimo e quindicesimo periodo. Il soggetto aggiudicatario è tenuto agli adempimenti previsti dall'articolo 153, comma 13, secondo e terzo periodo.".

La norma mira ad integrare la recente disciplina, introdotta in sede di conversione del Decreto - Legge n. 201/2011, relativa alla finanza di progetto nelle infrastrutture strategiche, introducendo nella cosiddetta procedura ad iniziativa privata il diritto di prelazione. In tale procedura è data facoltà agli operatori economici qualificati di formulare proposte, corredate del progetto preliminare, per interventi che non risultano inseriti nella lista predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Attualmente il promotore non gode di alcuna prerogativa particolare rispetto al successivo eventuale affidamento della concessione, elemento che rende poco appetibile tale tipo di procedura. Si prevede, pertanto, di introdurre, in analogia a quanto già previsto per le opere ordinarie all'articolo 153, comma 19, del codice dei contratti pubblici, a seguito delle modifiche introdotte con il Decreto - Legge n. 70/2011, il diritto di prelazione in favore del promotore all'esito della gara per la scelta del concessionario, gara che il soggetto aggiudicatore pone in essere sulla base del progetto preliminare e della proposta presentate dal promotore e approvate dal CIPE. È altresì previsto che alla gara, in analogia con le disposizioni del citato articolo 153, comma 19, del Codice, partecipi anche il promotore.

Art. 43 Project financing per la realizzazione di infrastrutture carcerarie

1. Al fine di realizzare gli interventi necessari a fronteggiare la grave situazione di emergenza conseguente all'eccessivo affollamento delle carceri, si ricorre in via prioritaria e fermo restando quanto previsto in materia di permuta, previa analisi di convenienza

economica e verifica di assenza di effetti negativi sulla finanza pubblica con riferimento alla copertura finanziaria del corrispettivo di cui al comma 2, alle procedure in materia di finanza di progetto, previste dall'articolo 153 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modificazioni. Con decreto del Ministro della giustizia, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, sono disciplinate condizioni, modalita' e limiti di attuazione di quanto previsto dal periodo precedente, in coerenza con le specificita', anche ordinamentali, del settore carcerario.

2. Al fine di assicurare il perseguimento dell'equilibrio economico - finanziario dell'investimento al concessionario e' riconosciuta, a titolo di prezzo, una tariffa per la gestione dell'infrastruttura e dei servizi connessi, a esclusione della custodia, le cui modalita' sono definite al momento dell'approvazione del progetto e da corrispondersi successivamente alla messa in esercizio dell'infrastruttura realizzata ai sensi del comma 1. E' a esclusivo rischio del concessionario l'alea economico-finanziaria della costruzione e della gestione dell'opera. La concessione ha durata non superiore a venti anni.

3. Se il concessionario non e' una societa' integralmente partecipata dal Ministero dell'Economia, il concessionario prevede che le fondazioni di origine bancaria ovvero altri enti pubblici o con fini non lucrative contribuiscono alla realizzazione delle infrastrutture di cui al comma 1, con il finanziamento di almeno il venti %del costo di investimento.

Data la rilevanza della problematica "infrastrutture carcerarie" è introdotto un nuovo modello di partenariato pubblico-privato secondo il quale i costi di realizzazione della struttura saranno finanziati interamente con capitale privato¹.

I due punti fondamentali di questo nuovo modello contrattuale sono:

- si ricorrerà al capitale privato in via prioritaria mediante una concessione ventennale da ripagarsi con i canoni di gestione, previa analisi di convenienza economica e verifica di assenza di effetti negativi sulla finanza pubblica;
- si riconosce al concessionario, a titolo di prezzo, una tariffa comprensiva dei costi di investimento e di gestione dell'infrastruttura e dei servizi connessi, a esclusione della custodia, determinata in misura non modificabile al momento dell'approvazione del progetto e da corrispondersi successivamente alla messa in esercizio dell'infrastruttura realizzata.

Si dispone che se il concessionario non e' una società integralmente partecipata dal Ministero dell'economia e delle finanze, il concessionario prevede che le fondazioni di origine bancaria ed altri enti pubblici o con fini non lucrativi contribuiscono alla realizzazione delle infrastrutture con il finanziamento di almeno il venti per cento del costo di investimento. Un decreto del Ministro della giustizia, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, ne disciplinerà le condizioni, le modalità nonché i limiti di attuazione, in coerenza con le specificità, anche ordinamentali, del settore carcerario.

Art. 44 Contratto di disponibilita'

1. Al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

¹ La disposizione innova l'art. 153 del Codice dei contratti pubblici.

a) all'articolo 3, dopo il comma 15-bis, e' inserito il seguente:
"15-bis.1. Il "contratto di disponibilita'" e' il contratto mediante il quale sono affidate, a rischio e a spesa dell'affidatario, la costruzione e la messa a disposizione a favore dell'amministrazione aggiudicatrice di un'opera di proprieta' privata destinata all'esercizio di un pubblico servizio, a fronte di un corrispettivo. Si intende per messa a disposizione l'onere assunto a proprio rischio dall'affidatario di assicurare all'amministrazione aggiudicatrice la costante fruibilita' dell'opera, nel rispetto dei parametri di funzionalita' previsti dal contratto, garantendo allo scopo la perfetta manutenzione e la risoluzione di tutti gli eventuali vizi, anche sopravvenuti.";

b) all'articolo 3, comma 15-ter, secondo periodo, dopo le parole: "la locazione finanziaria," sono inserite le seguenti: "il contratto di disponibilita',";

c) alla rubrica del capo III, della parte II, del titolo III, dopo le parole: "della locazione finanziaria per i lavori" sono aggiunte le seguenti: "e del contratto di disponibilita'";

d) dopo l'articolo 160-bis, e' inserito il seguente:

"Art. 160-ter (Contratto di disponibilita'). 1. L'affidatario del contratto di disponibilita' e' retribuito con i seguenti corrispettivi, soggetti ad adeguamento monetario secondo le previsioni del contratto:

a) un canone di disponibilita', da versare soltanto in corrispondenza alla effettiva disponibilita' dell'opera; il canone e' proporzionalmente ridotto o annullato nei periodi di ridotta o nulla disponibilita' della stessa per manutenzione, vizi o qualsiasi motivo non rientrante tra i rischi a carico dell'amministrazione aggiudicatrice ai sensi del comma 3;

b) l'eventuale riconoscimento di un contributo in corso d'opera, comunque non superiore al cinquanta per cento del costo di costruzione dell'opera, in caso di trasferimento della proprieta' dell'opera all'amministrazione aggiudicatrice;

c) un eventuale prezzo di trasferimento, parametrato, in relazione ai canoni gia' versati e all'eventuale contributo in corso d'opera di cui alla precedente lettera b), al valore di mercato residuo dell'opera, da corrispondere, al termine del contratto, in caso di trasferimento della proprieta' dell'opera all'amministrazione aggiudicatrice.

2. L'affidatario assume il rischio della costruzione e della gestione tecnica dell'opera per il periodo di messa a disposizione dell'amministrazione aggiudicatrice.

3. Il bando di gara e' pubblicato con le modalita' di cui all'articolo 66 ovvero di cui all'articolo 122, secondo l'importo del contratto, ponendo a base di gara un capitolato prestazionale, predisposto dall'amministrazione aggiudicatrice, che indica, in dettaglio, le caratteristiche tecniche e funzionali che deve assicurare l'opera costruita e le modalita' per determinare la riduzione del canone di disponibilita', nei limiti di cui al comma 6. Le offerte devono contenere un progetto preliminare rispondente alle caratteristiche indicate nel capitolato prestazionale e sono corredate dalla garanzia di cui all'articolo 75; il soggetto aggiudicatario e' tenuto a prestare la cauzione definitiva di cui all'articolo 113. Dalla data di inizio della messa a disposizione da parte dell'affidatario e' dovuta una cauzione a garanzia delle penali relative al mancato o inesatto adempimento di tutti gli obblighi contrattuali relativi alla messa a disposizione dell'opera, da prestarsi nella misura del dieci %del costo annuo operativo di esercizio e con le modalita' di cui all'articolo 113; la mancata presentazione di tale cauzione costituisce grave inadempimento contrattuale. L'amministrazione aggiudicatrice valuta le offerte presentate con il criterio dell'offerta economicamente piu' vantaggiosa di cui all'articolo 83. Il bando indica i criteri,

secondo l'ordine di importanza loro attribuita, in base ai quali si procede alla valutazione comparativa tra le diverse offerte. Gli oneri connessi agli eventuali espropri sono considerati nel quadro economico degli investimenti e finanziati nell'ambito del contratto di disponibilita'.

4. Al contratto di disponibilita' si applicano le disposizioni previste dal presente codice in materia di requisiti generali di partecipazione alle procedure di affidamento e di qualificazione degli operatori economici.

5. Il progetto definitivo, il progetto esecutivo e le eventuali varianti in corso d'opera sono redatti a cura dell'affidatario; l'affidatario ha la facolta' di introdurre le eventuali varianti finalizzate ad una maggiore economicita' di costruzione o gestione, nel rispetto del capitolato prestazionale e delle norme e provvedimenti di pubbliche autorita' vigenti e sopravvenuti; il progetto definitivo, il progetto esecutivo e le varianti in corso d'opera sono ad ogni effetto approvati dall'affidatario, previa comunicazione all'amministrazione aggiudicatrice e, ove prescritto, alle terze autorita' competenti. Il rischio della mancata o ritardata approvazione da parte di terze autorita' competenti della progettazione e delle eventuali varianti e' a carico dell'affidatario.

6. L'attivita' di collaudo, posta in capo alla stazione appaltante, verifica la realizzazione dell'opera al fine di accertare il puntuale rispetto del capitolato prestazionale e delle norme e disposizioni cogenti e puo' prescrivere, a questi soli fini, modificazioni, varianti e rifacimento di lavori eseguiti ovvero, sempreche' siano assicurate le caratteristiche funzionali essenziali, la riduzione del canone di disponibilita'. Il contratto individua, anche a salvaguardia degli enti finanziatori, il limite di riduzione del canone di disponibilita' superato il quale il contratto e' risolto. L'adempimento degli impegni dell'amministrazione aggiudicatrice resta in ogni caso condizionato al positivo controllo della realizzazione dell'opera ed alla messa a disposizione della stessa secondo le modalita' previste dal contratto di disponibilita'.

7. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche alle infrastrutture di cui alla parte II, titolo III, capo IV. In tal caso l'approvazione dei progetti avviene secondo le procedure previste agli articoli 165 e seguenti".

E' introdotto un nuovo comma 15-bis, all'articolo 3, del Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, che definisce il "contratto di disponibilita'" con il quale sono affidate, a rischio e a spesa dell'affidatario, la costruzione e la messa a disposizione a favore dell'amministrazione aggiudicatrice di un'opera di proprieta' privata destinata all'esercizio di un pubblico servizio, a fronte di un corrispettivo. Si intende per messa a disposizione l'onere, assunto a proprio rischio dall'affidatario:

- di assicurare all'amministrazione aggiudicatrice la costante fruibilita' dell'opera;
- nel rispetto dei parametri di funzionalita' previsti dal contratto;
- garantendo allo scopo la perfetta manutenzione.

Conseguentemente si modifica anche l'articolo 3, comma 15-ter, secondo periodo, del codice, dove e' definito il contratto di partenariato pubblico privato, cui e' aggiunto il contratto di disponibilita', e viene modificata anche la rubrica del capo III, della parte II, del titolo III, del codice, inserendo, dopo le parole: "*della locazione finanziaria per i lavori*" il riferimento al contratto di disponibilita' nonche', infine, inserito il nuovo articolo 160-ter del codice, dopo l'articolo 160-bis, che disciplina la materia.

L'affidatario del contratto di disponibilità è retribuito con i seguenti corrispettivi, soggetti ad adeguamento monetario secondo le previsioni del contratto:

- a) un canone di disponibilità, da versare soltanto in corrispondenza alla effettiva disponibilità dell'opera; il canone è proporzionalmente ridotto o annullato nei periodi di ridotta o nulla disponibilità della stessa per manutenzione, vizi o qualsiasi motivo non rientrante tra i rischi a carico dell'amministrazione aggiudicatrice;
- b) l'eventuale riconoscimento di un contributo in corso d'opera, comunque non superiore al cinquanta per cento del costo di costruzione dell'opera, in caso di trasferimento della proprietà dell'opera all'amministrazione aggiudicatrice;
- c) un eventuale prezzo di trasferimento, parametrato, in relazione ai canoni già versati e all'eventuale contributo in corso d'opera di cui alla precedente lettera b), al valore di mercato residuo dell'opera, da corrispondere, al termine del contratto, in caso di trasferimento della proprietà dell'opera all'amministrazione aggiudicatrice.

Sull'affidatario è caricato il rischio della costruzione e della gestione tecnica dell'opera per il periodo di messa a disposizione dell'amministrazione aggiudicatrice.

Il bando è pubblicato con le modalità di cui all'articolo 66, ovvero di cui all'articolo 122, del codice, secondo l'importo del contratto, ponendo a base di gara un capitolato prestazionale, predisposto dall'amministrazione aggiudicatrice, che indica, in dettaglio:

- le caratteristiche tecniche e funzionali che deve assicurare l'opera costruita;
- le modalità per determinare la riduzione del canone di disponibilità.

Le offerte devono contenere un progetto preliminare rispondente alle caratteristiche indicate nel capitolato prestazionale e sono corredate dalla garanzia di cui all'articolo 75, del codice; il soggetto aggiudicatario è tenuto a prestare la cauzione definitiva di cui all'articolo 113, del codice. La norma prevede, ancora, che dalla data di inizio della messa a disposizione da parte dell'affidatario è dovuta una cauzione a garanzia delle penali relative al mancato o inesatto adempimento di tutti gli obblighi contrattuali relativi alla messa a disposizione dell'opera, da prestarsi nella misura del dieci per cento del costo annuo operativo di esercizio e con le modalità di cui all'articolo 113 del codice; la mancata presentazione di tale cauzione costituisce grave inadempimento contrattuale. L'amministrazione aggiudicatrice valuta le offerte presentate con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa di cui all'articolo 83, del codice. Il bando indica i criteri, secondo l'ordine di importanza loro attribuita, in base ai quali si procede alla valutazione comparativa tra le diverse offerte.

Gli oneri connessi agli eventuali espropri sono considerati nel quadro economico degli investimenti e finanziati nell'ambito del contratto di disponibilità.

La redazione del progetto definitivo, dell'esecutivo e delle eventuali varianti in corso d'opera è a cura dell'affidatario che ha la facoltà di introdurle per una maggiore economicità di costruzione o gestione, nel rispetto del capitolato prestazionale e delle norme e provvedimenti di pubbliche autorità vigenti e sopravvenuti. Il progetto definitivo, il progetto esecutivo e le varianti in corso d'opera sono ad ogni effetto approvati dall'affidatario, previa comunicazione all'amministrazione aggiudicatrice e, ove prescritto, alle terze autorità competenti.

Il rischio della mancata o ritardata approvazione da parte di terze autorità competenti della progettazione e delle eventuali varianti è posto a carico dell'affidatario.

L'attività di collaudo è posta in capo alla stazione appaltante, per verificare la realizzazione dell'opera ed accertare il puntuale rispetto del capitolato prestazionale e delle norme e disposizioni cogenti, potendo prescrivere, modificazioni, varianti e rifacimento di lavori eseguiti ovvero la riduzione del canone di disponibilità, sempreché siano assicurate le caratteristiche funzionali essenziali.

Il contratto individua, anche a salvaguardia degli enti finanziatori, il limite di riduzione del canone di disponibilità, superato il quale il contratto è risolto.

L'adempimento degli impegni dell'amministrazione aggiudicatrice resta in ogni caso condizionato al positivo controllo della realizzazione dell'opera ed alla messa a disposizione della stessa secondo le modalità previste dal contratto di disponibilità.

Questo nuovo articolo 160-ter si applica anche alle infrastrutture di cui alla parte II (Contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture nei settori ordinari) titolo III (Disposizioni ulteriori per i contratti relativi ai lavori pubblici) capo IV (Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi).

Art. 45 Documentazione a corredo del PEF per le opere di interesse strategico

1. Al fine di consentire di pervenire con la massima celerità all'assegnazione, da parte del CIPE, delle risorse finanziarie per i progetti delle infrastrutture di interesse strategico di cui all'articolo 4, comma 134, della legge 24 dicembre 2003, n. 350, il piano economico e finanziario che accompagna la richiesta di assegnazione delle risorse, fermo restando quanto previsto dall'articolo 4, comma 140, della citata legge 24 dicembre 2003, n. 350, è integrato dai seguenti elementi:

a) per la parte generale, oltre al bacino di utenza, sono indicate le stime di domanda servite dalla realizzazione delle infrastrutture realizzate con il finanziamento autorizzato;

b) il costo complessivo dell'investimento deve comprendere non solo il contributo pubblico a fondo perduto richiesto al CIPE, ma anche, ove esista, la quota parte di finanziamento diverso dal pubblico;

c) l'erogazione prevista deve dare conto del consumo di tutti i finanziamenti assegnati al progetto in maniera coerente con il cronoprogramma di attività; le erogazioni annuali devono dare distinta indicazione delle quote di finanziamento pubbliche e private individuate nel cronoprogramma;

d) le indicazioni relative ai ricavi, sono integrate con le indicazioni dei costi, articolati in costi di costruzione, costi dovuti ad adeguamenti normativi riferiti alla sicurezza, costi dovuti ad adempimenti o adeguamenti riferibili alla legislazione ambientale, costi relativi alla manutenzione ordinaria dell'infrastruttura articolati per il periodo utile dell'infrastruttura, costi fidejussori; in ogni caso, il calcolo dell'adeguamento monetario, si intende con l'applicazione delle variazioni del tasso di inflazione al solo anno di inizio delle attività e non può essere cumulato;

e) per i soggetti aggiudicatori dei finanziamenti che siano organizzati in forma di società per azioni, e' indicato anche l'impatto sui bilanci aziendali dell'incremento di patrimonio derivante dalla realizzazione dell'infrastruttura e, per le infrastrutture a rete, l'impatto delle esternalità positive, come la cattura del valore immobiliare, su altri investimenti; tale impatto e' rendicontato annualmente nelle relazioni che la società vigilata comunica all'ente vigilante.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono introdotte eventuali modifiche ed integrazioni all'elencazione di cui al comma 1.

Per consentire la massima tempestività nell'assegnazione da parte del CIPE delle risorse da destinare alle opere di legge obiettivo, è individuata nel dettaglio la documentazione da presentare a corredo del piano economico e finanziario delle opere che accompagna la richiesta di assegnazione delle risorse.

L'effetto perseguito è la riduzione della durata della procedura di assegnazione delle risorse da parte del CIPE attraverso l'eliminazione dei tempi necessari ad acquisire tutti gli elementi necessari per l'istruttoria, consentendo un più rapido avvio della fase realizzativa dell'intervento.

Art. 46 Disposizioni attuative del dialogo competitivo

1. All'articolo 58 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni, dopo il comma 18 e' aggiunto il seguente:
"18-bis. Il regolamento definisce le ulteriori modalità attuative della disciplina prevista dal presente articolo".

Al fine di agevolare l'utilizzo del dialogo competitivo quale sistema di affidamento dei contratti pubblici in conformità alla direttiva 2004/18/CE, con il coinvolgimento stabile e concreto del privato anche nella fase di programmazione di opere, si prevede di integrare la disciplina in materia mediante un rinvio al regolamento di attuazione del codice dei contratti pubblici.

Art. 48 Norme in materia di dragaggi

1. Dopo l'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, e' inserito il seguente:

"Articolo 5-bis (Disposizioni in materia di dragaggio)

1. Nei siti oggetto di interventi di bonifica di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modificazioni, le operazioni di dragaggio possono essere svolte anche contestualmente alla predisposizione del progetto relativo alle attività di bonifica. Al fine di evitare che tali operazioni possano pregiudicare la futura bonifica del sito, il progetto di dragaggio, basato su tecniche idonee ad evitare dispersione del materiale, ivi compreso l'eventuale progetto relativo alle casse di colmata, vasche di raccolta o strutture di contenimento di cui al comma 3, e' presentato dall'autorità portuale o, laddove non istituita, dall'ente competente ovvero dal concessionario dell'area demaniale al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'ambiente e

della tutela del territorio e del mare. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, approva il progetto entro trenta giorni sotto il profilo tecnico-economico e trasmette il relativo provvedimento al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'approvazione definitiva. Il decreto di approvazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare deve intervenire, previo parere della Commissione di cui all'art. 8 del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 sull'assoggettabilita' o meno del progetto alla valutazione di impatto ambientale, entro trenta giorni dalla suddetta trasmissione. Il decreto di autorizzazione produce gli effetti previsti dai commi 6 e 7 del citato articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 e, allo stesso, deve essere garantita idonea forma di pubblicita'.

2. I materiali derivanti dalle attivita' di dragaggio possono essere immessi o refluiti in mare nel rispetto dell'articolo 109 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Restano salve le eventuali competenze della regione territorialmente interessata. I materiali di dragaggio possono essere utilizzati anche per il ripascimento degli arenili e per formare terreni costieri su autorizzazione della regione territorialmente competente. I materiali derivanti dalle attivita' di dragaggio di cui al comma 1, o da attivita' di dragaggio da realizzare nell'ambito di procedimenti di bonifica di cui all'articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modificazioni ed integrazioni, che presentino all'origine o a seguito di trattamenti livelli di inquinamento non superiori a quelli stabiliti, in funzione della destinazione d'uso, nella Colonna A e B della Tabella 1, dell'Allegato 5 degli allegati della Parte IV, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modificazioni ed integrazioni e risultino conformi al test di cessione da compiersi con il metodo ed in base ai parametri di cui all'articolo 9 del decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 5 febbraio 1998, pubblicato nel supplemento ordinario n.72 alla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 16 aprile 1998, n.88, e successive modificazioni, possono essere impiegati a terra, secondo le modalita' previste dal decreto interministeriale di cui al successivo comma 6. Considerata la natura dei materiali di dragaggio, derivanti da ambiente marino, ai fini del test di cessione di cui all'articolo 9 del citato decreto ministeriale del 5 febbraio 1998, non sono considerati i parametri cloruri e solfati a condizione che le relative operazioni siano autorizzate dalle ARPA territorialmente competenti. La destinazione a recupero dei materiali anzidetti dovra' essere indicata nel progetto di dragaggio di cui al comma 1 o in quello di bonifica di cui all'articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modificazioni ed integrazioni. Il decreto di approvazione dei progetti autorizza la realizzazione degli impianti di trattamento e fissa le condizioni di impiego, i quantitativi e le percentuali di sostituzione in luogo dei corrispondenti materiali naturali e costituisce autorizzazione al recupero.

3. I materiali derivanti dalle attivita' di dragaggio di cui al comma 1, o da attivita' di dragaggio da realizzare nell'ambito di procedimenti di bonifica di cui all'articolo 252 del decreto legislativo n. 152 del 2006, ovvero ogni loro singola frazione ottenuta a seguito di separazione granulometrica o ad altri trattamenti finalizzati a minimizzare i quantitativi da smaltire inclusa l'ottimizzazione dello stadio di disidratazione, se non pericolosi all'origine o a seguito di trattamenti finalizzati esclusivamente alla rimozione degli inquinanti, ad esclusione quindi dei processi finalizzati all'immobilizzazione degli inquinanti stessi, come quelli di solidificazione o stabilizzazione, possono essere refluiti, su autorizzazione della regione territorialmente competente, ovvero con le modalita' di cui all'articolo 2, comma 3,

del decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 7 novembre 2008, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 4 dicembre 2008, n. 284 e fatte salve le disposizioni in materia tutela di immobili ed aree di notevole interesse pubblico di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, all'interno di casse di colmata, di vasche di raccolta, o comunque di strutture di contenimento poste in ambito costiero, il cui progetto e' approvato ai sensi del comma 1 del presente articolo. Le stesse strutture devono presentare un sistema di impermeabilizzazione naturale o completato artificialmente al perimetro e sul fondo, in grado di assicurare requisiti di permeabilita' almeno equivalenti quelli di uno strato di materiale naturale dello spessore di cento centimetri con coefficiente di permeabilita' pari a $1,0 \times 10^{-9}$ m/s. Nel caso di opere il cui progetto abbia concluso l'iter approvativi alla data di entrata in vigore della presente legge, tali requisiti sono certificati dalle amministrazioni titolari delle opere medesime. Nel caso in cui al termine delle attivita' di reflimento, i materiali di cui sopra presentino livelli di inquinamento superiori ai valori limite di cui alla Tabella I, dell'Allegato 5 degli allegati della parte quarta, del decreto legislativo n. 152 del 2006 deve essere attivata la procedura di bonifica dell'ara derivante dall'attivita' di colmata in relazione alla destinazione d'uso. E' fatta salva l'applicazione delle norme vigenti in materia di autorizzazione paesaggistica. Nel caso di permanenza in sito di concentrazioni residue degli inquinanti eccedenti i predetti valori limite, devono essere adottate misure di sicurezza che garantiscono comunque la tutela della salute e dell'ambiente. L'accettabilita' delle concentrazioni residue degli inquinanti eccedenti i valori limite deve essere accertata attraverso una metodologia di analisi di rischio con procedura diretta riconosciuta a livello internazionale, che assicuri per la parte di interesse il soddisfacimento dei "Criteri metodologici per l'applicazione dell'analisi di rischio sanitaria ai siti contaminati" elaborati dall'Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici, dall'Istituto superiore di sanita' e dalle Agenzie regionali per la protezione dell'ambiente. I principali criteri di riferimento per la conduzione dell'analisi di rischio sono riportati nell'allegato B del decreto ministeriale 7 novembre 2008. Per la verifica della presenza di valori di concentrazione superiori ai limiti fissati dalla vigente normativa e per la valutazione dell'accettabilita' delle concentrazioni residue degli inquinanti si tiene conto del contenuto dell'autorizzazione rilasciata ai sensi del comma 1.

4. I materiali di cui al comma 3 destinati ad essere refluiti all'interno di strutture di contenimento nell'ambito di porti nazionali diversi da quello di provenienza devono essere accompagnati da un documento contenente le indicazioni di cui all'articolo 193, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modificazioni ed integrazioni. Le caratteristiche di idoneita' delle navi e dei galleggianti all'uopo impiegati sono quelle previste dalle norme nazionali e internazionali in materia di trasporto marittimo e garantiscono l'idoneita' dell'impresa. Le Autorita' Marittime competenti per provenienza e destinazione dei materiali concordano un sistema di controllo idoneo a garantire una costante vigilanza durante il trasporto dei materiali, nell'ambito delle attivita' di competenza senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

5. L'idoneita' del materiale dragato ad essere gestito secondo quanto previsto ai commi 2 e 3 viene verificata mediante apposite analisi da effettuare nel sito prima del dragaggio sulla base di metodologie e criteri stabiliti dal citato decreto del Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare del 7 novembre 2008. Le modifiche al decreto di cui al periodo precedente sono apportate con decreto del Ministro dell'Ambiente e della tutela del

territorio e del mare. In caso di realizzazione, nell'ambito dell'intervento di dragaggio, di strutture adibite a deposito temporaneo di materiali derivanti dalle attività di dragaggio nonché dalle operazioni di bonifica, prima della loro messa a dimora definitiva, il termine massimo di deposito è fissato in trenta mesi senza limitazione di quantitativi, assicurando il non trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti. Sono fatte salve le disposizioni adottate per la salvaguardia della laguna di Venezia. Si applicano le previsioni della vigente normativa ambientale nell'eventualità di una diversa destinazione e gestione a terra dei materiali derivanti dall'attività di dragaggio.

6. Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adotta, con proprio decreto, le norme tecniche applicabili alle operazioni di dragaggio e di recupero dei relativi materiali.

7. Fermo restando quanto previsto dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modifiche, per i porti di categoria II, classe III, la regione disciplina il procedimento di adozione del Piano Regolatore Portuale, garantendo la partecipazione delle province e dei comuni interessati.

8. Nel caso in cui non trovino applicazione i commi da 1 a 3 e sia necessaria la preventiva bonifica dei fondali, al procedimento di cui al comma 7, partecipa un rappresentante del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare, senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica.

9. I progetti di scavo dei fondali delle aree portuali sono approvati con le modalità di cui al comma 7.

10. I materiali provenienti dal dragaggio dei fondali dei porti non compresi in siti di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modificazioni, possono essere immersi in mare con autorizzazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 109, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. I suddetti materiali possono essere diversamente utilizzati a fini di ripascimento, anche con sversamento nel tratto di spiaggia sommersa attiva, o per la realizzazione di casse di colmata o altre strutture di contenimento nei porti in attuazione del Piano Regolatore Portuale ovvero lungo il litorale per la ricostruzione della fascia costiera, con autorizzazione della regione territorialmente competente ai sensi dell'articolo 21 della legge 31 luglio 2002, n. 179."

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono abrogati i commi da 11-bis a 11-sexies, dell'articolo 5, della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

La disposizione sui dragaggi mira sostanzialmente a completare e migliorare le normative in materia rispetto a quanto già avviato con il comma 996 della legge finanziaria 2006 ed al successivo decreto ministeriale del 7 novembre 2008,

Si prevede che nei siti oggetto di interventi di bonifica di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 252 del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, le operazioni di dragaggio possano essere svolte anche contestualmente alla predisposizione del progetto relativo alle attività di bonifica. Al fine di evitare che tali operazioni possano pregiudicare la futura bonifica del sito, il progetto di dragaggio, basato su tecniche idonee ad evitare dispersione del materiale, ivi compreso l'eventuale progetto relativo al suo utilizzo nelle casse di colmata, vasche di raccolta o strutture di contenimento, è presentato dall'autorità portuale o, laddove non istituita, dall'ente competente ovvero dal concessionario dell'area demaniale al Ministero

delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, approva il progetto entro trenta giorni sotto il profilo tecnico-economico e trasmette il relativo provvedimento al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'approvazione definitiva. Il decreto di approvazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare deve intervenire, previo parere della Commissione di cui all'art. 8 del Decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 sull'assoggettabilità o meno del progetto alla valutazione di impatto ambientale, entro trenta giorni dalla suddetta trasmissione.

Si prevede inoltre che i materiali derivanti dalle attività di dragaggio possano essere immessi o refluiti in mare nel rispetto dell'articolo 109 del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Restano salve le eventuali competenze della regione territorialmente interessata.

I materiali di dragaggio possono essere utilizzati anche per il ripascimento degli arenili e per formare terreni costieri su autorizzazione della regione territorialmente competente. Possono altresì essere impiegati a terra i materiali derivanti dalle attività di dragaggio da realizzare nell'ambito di procedimenti di bonifica di cui all'articolo 252 del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, che presentino all'origine o a seguito di trattamenti livelli di inquinamento non superiori a quelli stabiliti, in funzione della destinazione d'uso, nella Colonna A e B della Tabella 1, dell'Allegato 5 degli allegati della Parte IV del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e risultino conformi al test di cessione da compiersi con il metodo ed in base ai parametri di cui all'articolo 9 del decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 5 febbraio 1998.

Art. 49 Utilizzo terre e rocce da scavo

1. L'utilizzo delle terre e rocce da scavo e' regolamentato con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da adottarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto.

L'articolo è finalizzato ad eliminare i costi per lo smaltimento delle terre e rocce da scavo come rifiuti, laddove le stesse possano essere reimpiegate nella costruzione, nel rispetto delle disposizioni previste dal Codice dell'ambiente.

Per il raggiungimento di tale obiettivo, è prevista l'emanazione, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del presente Decreto, di un decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 50 Disposizioni in materia di concessioni di costruzione e gestione di opere pubbliche

1. Al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 sono apportate le

seguenti modificazioni:

a) all'articolo 144, dopo il comma 3 e' inserito il seguente: "3-bis. I bandi e i relativi allegati, ivi compresi, a seconda dei casi, lo schema di contratto e il piano economico finanziario, sono definiti in modo da assicurare adeguati livelli di bancabilità dell'opera.";

b) all'articolo 159, comma 1, lettera a), le parole: "equivalenti a quelle possedute dal concessionario all'epoca dell'affidamento della concessione" sono sostituite dalle seguenti: "corrispondenti a quelle previste nel bando di gara o negli atti in forza dei quali la concessione e' stata affidata, avendo comunque riguardo alla situazione concreta del progetto ed allo stato di avanzamento dello stesso alla data del subentro".

E' modificato l'art. 144 del Codice dei contratti pubblici con l'inserimento del nuovo comma 3-bis che indica le procedure di affidamento e pubblicazione del bando relativo alle concessioni di lavori pubblici. In particolare il comma introduce il concetto di bancabilità dell'opera prevedendo che i bandi relativi alle concessioni di lavori pubblici ed i relativi allegati, ivi compresi, a seconda dei casi, lo schema di contratto e il piano economico finanziario, contengano tutti quei contenuti documentali richiesti dal sistema del credito per determinare l'effettiva finanziabilità del progetto.

E' modificato anche l'articolo 159 del Codice, che disciplina il subentro in tutti i casi di risoluzione di un rapporto concessorio per motivi attribuibili al soggetto concessionario. In tale caso gli enti finanziatori del progetto potranno impedire la risoluzione designando una società che subentri nella concessione al posto del concessionario e che verrà accettata dal concedente a condizione che essa abbia caratteristiche tecniche e finanziarie sostanzialmente equivalenti a quelle possedute dal concessionario all'epoca dell'affidamento della concessione avuto riguardo allo stato di avanzamento del progetto alla data del subentro.

Art. 51 Disposizioni in materia di affidamento a terzi nelle concessioni

1. All'articolo 253, comma 25, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, le parole: "quaranta per cento" sono sostituite dalle seguenti: "cinquanta per cento".

2. La disposizione di cui al comma 1 si applica a decorrere dal 1° gennaio 2015.

La disposizione riguarda l'affidamento a terzi nelle concessioni con l'obiettivo di incrementare il livello di concorrenza. La norma interviene sull'articolo 253, comma 25, del Codice dei contratti aumentando dal 40 al 50% la quota dei lavori che il concessionario autostradale, titolare di concessioni vigenti (già affidate alla data del 30 giugno 2002) è obbligato ad affidare a terzi.

E' previsto che la disposizione trovi applicazione a decorrere dal 1° gennaio 2015; il periodo transitorio è necessario al fine di evitare il blocco degli investimenti già avviati dalle concessionarie.

Art. 52 Semplificazione nella redazione e accelerazione dell'approvazione dei progetti

1. Al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 93, comma 2, e' aggiunto, in fine, il seguente periodo: "E' consentita altresì l'omissione di uno dei primi due livelli di progettazione purché il livello successivo contenga tutti gli elementi previsti per il livello omissivo e siano garantiti i requisiti di cui al comma 1, lettere a), b) e c)";

b) all'articolo 97, dopo il comma 1, e' aggiunto il seguente:

"1-bis. Le stazioni appaltanti hanno facoltà di sottoporre al procedimento di approvazione dei progetti un livello progettuale di maggior dettaglio rispetto a quanto previsto dalla normativa di cui al comma 1, al fine di ottenere anche le approvazioni proprie delle precedenti fasi progettuali eventualmente omesse. La dichiarazione di pubblica utilità di cui agli articoli 12 e seguenti del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001 n. 327, e successive modificazioni, può essere disposta anche quando l'autorità espropriante approva a tal fine il progetto esecutivo dell'opera pubblica o di pubblica utilità";

c) all'articolo 128, comma 6, dopo le parole: "inferiore a un milione di euro, previa approvazione" e' inserita la seguente: "almeno", e, dopo le parole: "superiore a un milione di euro, previa approvazione" sono inserite le seguenti: "almeno della".

2. All'articolo 15, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207, dopo le parole: "Il progetto e' redatto," sono inserite le seguenti: "salvo quanto previsto dall'articolo 93, comma 2, ultimo periodo, del codice e".

La disposizione riguarda la semplificazione nella redazione e accelerazione dell'approvazione dei progetti ed interviene sugli articoli 93, 97 e 128 del Codice dei contratti pubblici nonché sull'articolo 15 del d.P.R. 5 ottobre 2010, n. 207.

La proposta è finalizzata ad una velocizzazione dei procedimenti approvativi dei progetti, unificando ove possibile alcune fasi progettuali; questo consente di ottenere in un'unica soluzione approvazioni che, richiedendo livelli progettuali diversi, devono altrimenti essere acquisite in tempi differiti.

In particolare, con l'aggiunta di un periodo al secondo comma dell'articolo 93, si prevede che il progetto possa essere ritenuto adeguatamente sviluppato pur in mancanza di uno dei primi due livelli di progettazione, purché il livello successivo ne contenga tutti gli elementi e siano garantite la qualità dell'opera e la rispondenza alle finalità relative nonché la conformità alle norme ambientali e urbanistiche e il soddisfacimento dei requisiti essenziali, definiti dal quadro normativo nazionale e comunitario. Nella stessa prospettiva opera l'aggiunta del comma 1 bis all'articolo 97. Le modifiche apportate al sesto comma dell'articolo 128, prevedono la previa approvazione dello studio di fattibilità quale requisito minimo per l'inclusione di un lavoro di importo inferiore a 1.000.000 di € nell'elenco annuale dei lavori. Per i lavori di importo pari o superiore a 1.000.000 di euro, il requisito minimo viene indicato nell'approvazione della progettazione preliminare, redatta ai sensi dell'articolo 93, salvo che per i lavori di manutenzione. Infine, è previsto un adeguamento per motivi sistematici del regolamento di esecuzione ed attuazione del Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163.

Art. 53 Allineamento alle norme europee della regolazione progettuale delle infrastrutture ferroviarie e stradali e disposizioni in materia di gallerie stradali

1. La progettazione delle nuove infrastrutture ferroviarie ad alta velocita' avviene secondo le relative specifiche tecniche; le specifiche tecniche previste per l'alta capacita' sono utilizzate esclusivamente laddove cio' risulti necessario sulla base delle stime delle caratteristiche della domanda.

2. Non possono essere applicati alla progettazione e costruzione delle nuove infrastrutture ferroviarie nazionali nonche' agli adeguamenti di quelle esistenti, parametri e standard tecnici e funzionali piu' stringenti rispetto a quelli previsti dagli accordi e dalle norme dell'Unione Europea.

3. All'articolo 12 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, dopo il comma 4, e' aggiunto il seguente:

"4-bis. Le modifiche di cui al comma 4 devono essere accompagnate da una stima dei sovraccosti necessari per garantire i livelli di sicurezza superiori a quelli minimi definiti dai CST e da una analisi di sostenibilita' economica e finanziaria per il gestore della infrastruttura e le imprese ferroviarie, corredata da stime ragionevoli anche in termini di relativi tempi di attuazione. La loro efficacia e' subordinata all'individuazione delle risorse pubbliche necessarie per coprire tali sovraccosti."

4. Non possono essere applicati alla progettazione e costruzione delle nuove gallerie stradali e autostradali nonche' agli adeguamenti di quelle esistenti, parametri e standard tecnici e funzionali piu' 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".

La disposizione prevede che la progettazione delle nuove infrastrutture ferroviarie ad alta velocità deve avvenire secondo le relative specifiche tecniche e laddove ciò risulti necessario sulla base delle stime delle caratteristiche della domanda. Si prevede, inoltre, che 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.

Art. 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, e' inserito il seguente:

"1.bis. I comuni, le province, le citta' metropolitane e, previa autorizzazione di ciascun partecipante, le unioni di comuni, le comunita' 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 e' 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 del presente decreto, 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.".

La disposizione contempera, ai fini della realizzazione di opere pubbliche, l'emissione di obbligazioni di scopo da parte degli enti territoriali garantite da beni immobili patrimoniali. In particolare, l'articolo 54 aggiunge un comma all'articolo 35, della legge 23 dicembre 1994, n. 724 (che contiene misure di razionalizzazione della finanza pubblica).

Si prevede che per consentire l'effettivo sviluppo dello strumento obbligazionario - notoriamente a costi inferiori rispetto alle altre forme di finanziamento - a sostegno del finanziamento di singoli e specifici progetti infrastrutturali di competenza degli enti locali, è prevista la costituzione di un patrimonio formato da un asset di beni immobili disponibili di proprietà dell'ente territoriale, per un valore almeno pari all'emissione obbligazionaria, destinato esclusivamente alla soddisfazione degli obbligazionisti e non attaccabile da terzi creditori. In sintesi, il finanziamento deve essere legato alla realizzazione di singole (specifiche) opere pubbliche.

La disposizione si collega agli artt. 2447-bis al 2447-decies del c.c. che offrono alle società di capitali la facoltà di destinare parte del patrimonio ad un singolo affare; il risultato è senz'altro un ampliamento delle opportunità di finanziamento delle società alle quali è dato anche il vantaggio di non costituire una compagine sociale "ad hoc" per ogni attività di un certo rilievo. È intuibile che l'isolamento di un singolo affare porta i risparmiatori a valutarlo più sicuro rispetto all'insieme delle attività dell'ente e l'enucleazione di un patrimonio destinato permette l'emissione di strumenti finanziari di partecipazione all'affare. Evidente è quindi l'intendimento della norma di promuovere la sottoscrizione delle obbligazioni così garantite da parte di investitori qualificati, coinvolgendo nel finanziamento di opere pubbliche non solo il sistema bancario ma quello finanziario nel suo complesso.

Le modalità di costituzione e di gestione del patrimonio di supporto alle emissioni obbligazionarie saranno definite con regolamento del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del Decreto - Legge in esame.

Art. 55

Affidamento concessioni relative a infrastrutture strategiche sulla base anche del progetto definitivo

1. All'articolo 177, comma 2, primo periodo, del decreto

legislativo 12 aprile 2006, n. 163, dopo le parole: "Per l'affidamento delle concessioni si pone a base di gara il progetto preliminare" sono inserite le seguenti "ovvero il progetto definitivo".

La disposizione riguarda l'affidamento di concessioni relative a infrastrutture strategiche sulla base anche del progetto definitivo ed è diretta a prevedere la possibilità, per l'affidamento delle concessioni per le opere di interesse strategico, di porre a base di gara anche il progetto definitivo (più dettagliato del preliminare) mentre attualmente è previsto che possa essere posto a base di gara solo il progetto preliminare.

Art. 56 Norma nel settore edilizio

1. All'articolo 13 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, dopo il comma 9 e' aggiunto il seguente:

"9-bis. I comuni possono ridurre l'aliquota di base fino allo 0,38 per cento per i fabbricati costruiti e destinati dall'impresa costruttrice alla vendita, fintanto che permanga tale destinazione e non siano in ogni caso locati, e comunque per un periodo non superiore a tre anni dall'ultimazione dei lavori.

La disposizione permette ai comuni di disporre la riduzione dell'IMU per gli immobili costruiti e destinati dall'impresa costruttrice alla vendita, fintanto che permanga tale destinazione e gli immobili non siano in ogni caso locati. La riduzione è limitata comunque ad un periodo non superiore a tre anni dall'ultimazione dei lavori.

Art. 58 Semplificazione procedure Piano nazionale di edilizia abitativa

1. All'articolo 11, comma 4, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi:

"Tale intesa va resa nella seduta del Cipe nella quale sono approvati gli accordi di programma. Eventuali rimodulazioni degli interventi contenuti negli accordi di programma sono approvate con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Eventuali atti aggiuntivi agli accordi di programma, da sottoscrivere per l'utilizzo di economie ovvero di nuove risorse finanziarie che si rendessero disponibili, sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze."

2. All'articolo 4, comma 2, del Piano nazionale di edilizia abitativa di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 16 luglio 2009, sono aggiunti i seguenti periodi:

"Tale intesa va resa nella seduta del Cipe nella quale sono approvati gli accordi di programma. Eventuali rimodulazioni degli interventi contenuti negli accordi di programma sono approvate con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Eventuali atti aggiuntivi agli accordi di programma, da sottoscrivere per l'utilizzo di economie ovvero di nuove risorse finanziarie che si rendessero disponibili, sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro

dell'economia e delle finanze."

3. Agli accordi di programma di cui all'articolo 4, comma 2, del Piano nazionale di edilizia abitativa di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 16 luglio 2009 si applicano le disposizioni di cui all'articolo 41, commi 4 e 5, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

La disposizione semplifica le procedure per giungere all'approvazione degli Accordi di programma da stipulare tra il Ministero e le Regioni in attuazione dell'articolo 4 del Piano nazionale di edilizia abitativa di cui al d.P.C.M. 16 luglio 2009, nonché per la rimodulazione di interventi e per la sottoscrizione di atti aggiuntivi, per la sopravvenienza di economie ovvero di nuove risorse finanziarie che si rendessero disponibili ad accordi di programma già approvati.

Si ritiene, in particolare, che il nuovo iter procedurale, eliminando duplicazioni approvative mediante la previsione di un unico passaggio, contribuisca ad un avvio più sollecito degli interventi innescando, peraltro, ricadute positive sia sull'economia che sull'occupazione oltre a realizzare più celermente gli alloggi per dare risposte concrete al fabbisogno abitativo esistente nel Paese.

La previsione, poi, di ricorrere alla tempistica prevista dai commi 4 e 5 dell'articolo 41 del Decreto- Legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, nella legge 22 dicembre 2011, n. 214, consente di giungere più sollecitamente alla concreta attivazione dei programmi costruttivo anche al fine di tenere conto delle criticità attuative riscontrate dalla Corte dei Conti in sede di indagine conoscitiva del Piano nazionale di edilizia abitativa.

Capo III Misure per la portualita' e l'autotrasporto e l'agricoltura

Art. 59 Extragetrito IVA per le societa' di progetto per le 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: "nonche', limitatamente alle grandi infrastrutture portuali, per un periodo non superiore ai 15 anni, 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, e' 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 loro importo complessivo, anche con riferimento all'intero sistema portuale.

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."

La disposizione riguarda l'utilizzo dell'extragettivo IVA per le società di progetto per le opere portuali alle quali, oltre ai benefici fiscali già previsti dal Decreto Salva Italia, si intende attribuire anche una percentuale del maggior gettito IVA generato dall'opera. Si ricorda che con il Decreto Salva Italia sono state estese anche alle opere portuali appartenenti alla rete strategica transeuropea di trasporto essenziale (CORE TN-T NETWORK) il sistema di finanziamento delle infrastrutture mediante defiscalizzazione previsto per le opere autostradali.

In particolare la norma attribuisce alle società di progetto, tra le misure agevolative già previste, anche il 25 per cento dell'incremento del gettito IVA riveniente da importazione riconducibili all'infrastruttura oggetto dell'intervento. Tale agevolazione è limitata alle grandi infrastrutture portuali per un periodo non superiore ai 15 anni.

L'ufficio dell'agenzia delle Entrate corrisponderà (dall'anno successivo a quello di entrata in esercizio dell'infrastruttura) alle società di progetto la quota di incremento del gettito IVA.

La disposizione ha valenza strategica nella prospettiva di implementare traffici marittimi verso scali nazionali per effetto dell'incentivo alla realizzazione di investimenti in opere e infrastrutture portuali e retro portuali attraverso la concessione dell'extragettito IVA e rendere più attraente le società di progetto ai capitali privati.

L'articolo in esame inserisce i commi 2-bis, 2-ter e 2-quater all'articolo 18 della legge 12 novembre 2011, n. 183. In particolare il comma 2-bis individua le modalità per la determinazione, per ciascun anno di esercizio dell'infrastruttura, dell'incremento del gettito IVA su cui calcolare la quota del 25 per cento; in particolare:

- per i progetti di nuove infrastrutture, la quota è determinata sulla base dell'ammontare delle riscossioni dell'IVA registrato nell'anno;
- per i progetti di ampliamento ovvero potenziamento di infrastrutture esistenti, sulla base della differenza tra l'ammontare delle riscossioni dell'IVA registrato nell'anno e la media delle riscossioni conseguite nel triennio immediatamente precedente l'entrata in esercizio dell'infrastruttura oggetto dell'intervento.

Va tuttavia evidenziato che la norma subordina la concessione dell'extra gettito alla condizione che gli incrementi di gettito IVA registrati devono essere stati realizzati, nel loro importo complessivo, anche con riferimento all'intero sistema portuale e cioè correlati a reali incrementi di traffico e non per effetto della sottrazione di traffico ad altro scalo nazionale.

La norma infine statuisce che, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, siano stabilite:

- le modalità per l'accertamento, il calcolo e la determinazione dell'incremento di gettito;
- le modalità di corresponsione della quota di incremento del predetto gettito alla società di progetto.