

## CONFINDUSTRIA

### DL “DEL FARE”

#### SINTESI DELLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE, APPALTI PUBBLICI E TRASPORTI

##### Art. 18 Sblocca cantieri, manutenzioni reti e territorio e fondo piccoli Comuni

Si prevede il finanziamento, pari a 2 miliardi di euro circa nel periodo 2013-2017, di diverse opere in avanzato stato di definizione progettuale o già in esecuzione.

Le procedure distinguono due tipologie di interventi ossia:

- interventi autorizzati con decreti MIT-MEF, da emanarsi entro 30 gg dall'entrata in vigore del DL (potenziamento nodi e interoperabilità corridoi UE, miglioramento rete ferroviaria, gallerie e ponti autostradali ANAS (co.10), Pedemontana veneta, TEM e SS640 e A19 Agrigento Caltanissetta)
- interventi autorizzati con delibere CIPE, da emanarsi entro 45 gg. dall'entrata in vigore del DL (Quadrilatero Umbria Marche; metro C Roma, M4 Milano, III Lotto Milano-Venezia, Metro Napoli, AV/AC Napoli-Bari, etc.)

Le risorse sono così distribuite:

Triennio 2013-2017: 2.069 mln €	Risorse preassegnate	Fonti
Anno 2013: 335 mln €	82,2 mln € Interventi per A24-A25 “Strada dei Parchi”; Metro C Roma (risorse da quantificare)	235 mln € Fondo contenzioso Ponte sullo Stretto di Messina; 50 mln € opere trattato Italo-Libico; 50 mln € 2° Lotto Terzo Valico dei Giovi
Anno 2014: 405 mln €	8,5 mln € Interventi per A24-A25 “Strada dei Parchi”; 100 mln € per “6000 campanili”;	120 mln € opere trattato Italo-Libico; 96 mln € risorse Torino-Lione; 189 € 2° Lotto Terzo Valico dei Giovi
Anno 2015: 652 mln €		120 mln € opere trattato Italo-Libico; 258 mln € risorse Torino-Lione; 274 mln € 2° Lotto Terzo Valico dei Giovi
Anno 2016: 535 mln €		142 mln € opere trattato Italo-Libico; 143 mln € risorse Torino-Lione 250 mln € 2° Lotto Terzo Valico dei Giovi
Anno 2017: 142 mln €		142 mln € risorse Torino-Lione

Il decreto prevede, in sostanza, solo una rimodulazione di risorse già assegnate e non utilizzate, dalle quali vanno detratti gli stanziamenti vincolati per la Metro C di Roma, per la Strada dei Parchi A24-A25 e per il programma “6000 campanili”.

Quest'ultimo programma riguarda i comuni con popolazione sotto i 5 mila abitanti e prevede interventi di adeguamento, ristrutturazione e nuova costruzione di edifici pubblici, realizzazione e manutenzione reti viarie e salvaguardia e messa in sicurezza del territorio.

Sono sbloccate, invece, le risorse previste dall'INAIL per l'edilizia scolastica pari a 100 milioni per ciascun anno del triennio 2014-2016 ed è autorizzata la spesa di 300 milioni di euro per interventi per la sicurezza ferroviaria nell'ambito del programma RFI.

## **Art. 19 Disposizioni in materia di concessioni e defiscalizzazione**

La disposizione modifica il Codice dei Contratti pubblici (CCP) ed in particolare:

- **co. 1 lett. a):** si interviene sull'art. 143 co.5 CCP "*Caratteristiche delle concessioni di lavori pubblici*", prevedendo che il concessionario dichiari di disporre degli atti autorizzativi, abilitativi, dei nulla osta e delle licenze necessari all'esercizio del contratto e che detti atti siano validi. Inoltre, viene corretto il co.8 e inserito il co.8-*bis*, prevedendo che la convenzione di concessione contenga anche l'indicazione delle condizioni che, determinando una modifica dell'equilibrio del piano economico finanziario, comportano una revisione dello stesso.
- **co. 1 lett. b):** si modifica l'art. 144 co.3-*bis*, prevedendo, nel caso di concessioni da aggiudicarsi con procedura ristretta, un meccanismo di consultazione preliminare con gli operatori invitati a presentare offerte per verificare l'insussistenza di criticità sotto il profilo finanziario del progetto posto a base di gara. Eventuali adeguamenti successivi degli atti di gara, che determineranno un allungamento dei termini per presentare offerte, non potranno comunque riguardare l'importo delle misure di defiscalizzazione ovvero per il contributo pubblico.

Viene, inoltre, inserito il nuovo co.3-*ter*, che prevede la possibilità che nel bando di gara si richieda all'offerente di allegare una dichiarazione di disponibilità a finanziare l'operazione da parte di uno o più istituti finanziatori.

Infine, con il nuovo co.3-*quater* l'amministrazione aggiudicatrice potrà prevedere nel bando che il contratto contenga una clausola di risoluzione, applicabile nel caso in cui non venga sottoscritto il contratto di finanziamento ovvero nel caso in cui (entro un termine congruo e comunque non superiore a 24 mesi) non vengano collocate/sottoscritte le obbligazioni di progetto (art.157 CCP). Su questo punto, si precisa che, nel caso di parziale finanziamento del progetto e ove sia presente uno stralcio tecnicamente ed economicamente funzionale, detta clausola risolutiva non opererà per la parte del contratto che regola la realizzazione e la gestione di detto stralcio.

In caso di risoluzione del contratto, il concessionario non avrà diritto ad alcun rimborso.

- **Co. 1 lett. c), d) e e):** le nuove modifiche operate all'art. 144 saranno applicabili anche agli artt. 153 (finanza di progetto), 174 (Concessioni relative a infrastrutture) e 175 (Promotore e finanza di progetto – infrastrutture strategiche).
- **Co. 2:** Per quanto riguarda le procedure in finanza di progetto, le disposizioni di cui al co. 1 lett. da b) a e) non si applicano nel caso di procedure il cui bando sia stato già pubblicato all'entrata in vigore della norma.
- **Co. 3:** si interviene sulle misure di defiscalizzazione delle opere pubbliche, abbassando la soglia di accesso al credito di imposta per nuovi investimenti in PPP prevista dall'[art. 33 del DL 179/2012 \(L. 221/2012\)](#). La disposizione si applicherà alle nuove opere di valore superiore a 200 milioni di euro (prima 500 milioni di euro), la cui progettazione definitiva sia approvata al 31 dicembre 2016.

Si ricorda che la misura prevede un credito imposta IRES e IRAP a favore del soggetto titolare del contratto in PPP (in assenza di contributi pubblici a fondo perduto), nonché un'esenzione dal pagamento del canone concessorio, ove sia accertata la non sostenibilità del piano economico finanziario (PEF) dell'opera di nuova costruzione.

Inoltre, sono riviste le modalità di individuazione da parte del CIPE delle opere potenzialmente beneficiarie dei crediti di imposta e delle esenzioni.

Le agevolazioni concesse ex-art.33 DL 179/2012, infine, sono rese alternative a quelle previste dall'[art. 18 L. 183/2011](#).

- Infine, al comma 5 si prevede la stabilizzazione delle agevolazioni fiscali introdotte dal DL 83/2012 in materia di Project bond, ad eccezione del regime fiscale agevolato sugli interessi equiparato a quello sui titoli di stato.

## **Art. 20 Riprogrammazione interventi del Piano nazionale della sicurezza stradale**

La norma prevede la verifica da parte del MIT del 1° e 2° programma annuale di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS). Ove gli stanziamenti e gli impegni di spesa ad essi destinati non risultino impiegati, saranno revocati. Tali risorse verranno destinate alla realizzazione di un programma di interventi di sicurezza stradale, alla prosecuzione del monitoraggio del PNSS e al miglioramento del sistema di raccolta dati di incidentalità stradale.

## **Art. 21 Differimento operatività della garanzia globale di esecuzione**

Viene previsto un rinvio al 30 giugno 2014 dell'entrata in vigore del sistema di garanzia globale di esecuzione (*performance bond* – art. 113 CCP e artt. 129 e ss. DPR 207/2010).

## **Art. 23 Misure per l'aumento della produttività dei porti**

La norma prevede, al co. 1, una modifica dell'art. 5-bis L. 84/94 in materia di dragaggi, già novellato dal DL Cresci Italia. Si chiarisce, pertanto, che il parere della Commissione VIA sia necessario solo ove il progetto di dragaggio include infrastrutture di contenimento non contemplate nella programmazione già approvata. Viene, altresì, previsto che i materiali di risulta delle attività di dragaggio potranno essere rimessi in acqua ovvero destinati al ripascimento degli arenili etc.. ove risultino, all'esito delle analisi, solo "idonei" al fondo di destinazione e non anche "analoghi al fondo naturale" relativo al sito di prelievo.

Infine, viene previsto che la destinazione di detti materiali a vasche di colmata (art.5-bis co. 2 lett. c)) potrà operarsi senza attendere l'emanazione di appositi provvedimenti (art. 5-bis co. 6) da parte del Ministero dell'Ambiente.

Al comma 2, si interviene in materia di tasse di ancoraggio e portuali, prevedendo che le Autorità portuali (AP) possano ridurre le stesse, fino all'azzeramento, ovvero aumentarle fino al doppio della misura delle tasse stesse.

Infine, al comma 3 si interviene sull'art. 18-bis L. 84/94, viene aumentato fino a 90 milioni il fondo istituito presso il MIT destinato al finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti, alimentato su base annua in misura pari all'1% dell'IVA generata in porto (traffico merci). Tra le operazioni ammesse per l'impiego delle risorse, sono aggiunte anche quelle

relative agli investimenti di manutenzione, messa in sicurezza e manutenzione degli ambiti portuali.

#### **Art. 24 Modifiche al D.Lgs. 188/2003 e alla L. 99/2009**

La norma (co.1) affida al MIT il compito di approvare la proposta del gestore (RFI) con la quale viene determinato il canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da applicare alle imprese di servizio di trasporto ferroviario.

Inoltre, l'articolo introduce al co. 2 una modifica alla legge in materia di *unbundling* ferroviario, prevedendo che i bilanci e la separazione contabile delle imprese ferroviarie che operano all'interno di una *holding* con il gestore della rete siano diano la "trasparente rappresentazione" delle attività di servizio pubblico e dei corrispettivi e/o fondi pubblici percepiti per ogni attività. La norma recepisce i rilievi formulati dalla Commissione europea nella procedura di infrazione n. 2213/2012.

Si interviene, infine, (co. 3) per semplificare le procedure di accesso al mercato nel settore del trasporto nazionale a media e lunga percorrenza e per attuare la direttiva sulla liberalizzazione del trasporto ferroviario passeggeri internazionale (Dir. 2007/58/CE). Nello specifico, viene previsto che ove una impresa *new comer* svolga servizi di trasporto su tratte già oggetto di contratto di servizio ad un'impresa *incumbent*, la prima non sia tenuta ad corrispondere alcuna compensazione nel caso in cui il suo modello di esercizio preveda fermate distanti tra loro più di 100 km e i livelli tariffari applicati superino almeno del 20% quelli del servizio pubblico.

Inoltre, viene chiarito che nel caso l'impresa ferroviaria "new comer" violi i divieti imposti dall'autorità competente in merito al diritto di far salire o scendere i passeggeri in stazioni situate lungo il percorso di interesse ([art. 59, co. 2 L. 99/2009](#)), alterando così l'equilibrio economico-finanziario del contratto di servizio, essa potrà essere tenuta ad una compensazione nella misura pari alla copertura dei costi originati dall'adempimento del contratto di servizio.

#### **Art. 25 Misure urgenti di settore in materia di infrastrutture e trasporti**

La disposizione (co.1 - 4) attribuisce al MIT le competenze della soppressa Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali, prevedendo contestualmente il trasferimento di personale ANAS al MIT. Con un prossimo DPCM saranno individuate le risorse da assegnare al MIT per far fronte alle nuove funzioni.

Il comma 5 attribuisce nuove risorse finanziarie all'ENAV.

Al comma 6, viene potenziato il personale destinato alla messa in sicurezza delle grandi dighe senza concessionario; ai commi 7 e 8 vengono previste disposizioni di natura ordinamentale a favore di ANAS.

Infine, ai commi da 9 a 11, è trasferita alla Regione Sicilia la vigilanza sulle attività previste nella Convenzione per l'esercizio dei servizi di collegamento marittimo tra la Sicilia e le isole minori attualmente in capo al MIT.

#### **Art. 26 Proroghe in materia di appalti pubblici**

Al comma 2 si prevedono le seguenti proroghe all'art. 253 CCP:

- co. 9-bis: Ai fini della qualificazione SOA, è prevista la proroga al 31.12.2015 della possibilità di considerare i migliori cinque anni del decennio antecedente la data di sottoscrizione del contratto con la SOA per la dimostrazione del requisito della cifra di affari in lavori, della dotazione di attrezzature tecniche e dell'organico medio annuo.  
Analogamente, è disposta la proroga al 31.12.2015 della possibilità di dimostrare il possesso del requisito dei lavori realizzati in ciascuna categoria e del requisito dell'esecuzione di un singolo lavoro ovvero di due o tre lavori in ogni singola categoria, con riferimento ai lavori realizzati nel decennio antecedente;
- co. 15-bis: per quanto riguarda gli affidamenti di attività di progettazione, è prorogato al 31.12.2015 il termine fino alla scadenza del quale, ai fini della dimostrazione dei requisiti di capacità tecnico-professionale ed economico-finanziaria, il periodo di attività documentabile è quello relativo ai migliori tre anni del quinquennio precedente o ai migliori cinque anni del decennio precedente la data di pubblicazione del bando di gara.
- Co. 20-bis: è prevista la proroga al 31.12.2015 della possibilità per le stazioni appaltanti di applicare per gli appalti sotto soglia comunitaria le procedure di cui all'art. 122 co. 9 (esclusione automatica offerte anomale per appalti di lavori sotto 1 milione di euro aggiudicati al prezzo più basso) e di cui all'art. 124 co. 8 (esclusione automatica offerte anomale per appalti di servizi e forniture sotto 100 mila euro aggiudicati al prezzo più basso).

## **Art. 27 Semplificazione in materia di procedura CIPE e concessioni autostradali**

Viene prevista una semplificazione della procedura di revisione dei pedaggi autostradali, affidando al MIT e MEF il compito di approvare le proposte di modifica tariffaria elaborate dal concessionario, senza un passaggio al CIPE e al NARS.

Infine, viene modificato l'art. 169-*bis* CCP relativo alle concessioni di lavori che prevedano l'approvazione unica del progetto preliminare, prevedendo che il progetto definitivo si intende comunque approvato ove il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri, non si pronunci entro 60 gg, esperite le procedure previste dal medesimo articolo.

È, altresì, previsto che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti riferisca in Consiglio dei Ministri, ove all'esito delle procedure necessarie a risolvere i problemi connessi alla realizzazione di una nuova opera di interesse strategico con riguardo alla compatibilità localizzativa con opere interferenti non sia stato possibile approvare il progetto definitivo.