

BOZZA 19 GENNAIO 2012

MISURE PER DECRETO - LEGGE **IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

A. INFRASTRUTTURE

Proposta 1

(Emissioni di obbligazioni da parte delle società di progetto – project bond)

1. Al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, l'articolo 157 è 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”.

Relazione

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, 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, per la fase di costruzione dell'infrastruttura, durante la quale la stessa non è ancora in grado di produrre flussi di cassa per remunerare il capitale investito, le obbligazioni godano della garanzia da parte del sistema finanziario e di fondi privati; 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; a differenza degli attuali strumenti, dove le obbligazioni vengono ripagate tramite il *cash flow* (pedaggi, canoni ecc.) delle opere infrastrutturali già realizzate, si andrebbe a coprire la parte di tempo in cui il progetto non ha ancora iniziato a generare flussi di cassa. 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.

Proposta 2

(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, è 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 può 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, nonché 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 per cento 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, comma 4 e comma 19, tredicesimo, quattordicesimo e quindicesimo periodo. Il soggetto aggiudicatario è tenuto agli adempimenti previsti dall'articolo 153, comma 13, secondo e terzo periodo.”.

Relazione

Si prevede di 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

previsto che alla gara, in analogia con le disposizioni del citato articolo 153, comma 19, del Codice, partecipi anche il promotore.

Si introducono inoltre, a fini di alleggerimento della disposizione, alcuni rinvii all'art. 153 del codice, in sostituzione di identiche disposizioni previste nella precedente formulazione del comma 14.

Proposta 3

(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, 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 disciplinati condizioni, modalità e limiti di attuazione di quanto previsto dal periodo precedente, in coerenza con le specificità, anche ordinamentali, del settore carcerario.

2. Al fine di assicurare il perseguimento dell'equilibrio economico - finanziario dell'investimento, al concessionario è riconosciuta, 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'affidamento della concessione, e da corrispondersi successivamente alla messa in esercizio dell'infrastruttura realizzata ai sensi del comma 1. È a esclusivo rischio del concessionario l'alea economico-finanziaria della gestione dell'opera. La concessione ha durata non superiore a venti anni.

3. Se il concessionario non è una società interamente partecipata dal Ministero dell'economia e delle finanze, il concessionario nella propria offerta deve prevedere che le fondazioni di origine bancaria contribuiscano alla realizzazione delle infrastrutture di cui al comma 1, con il finanziamento di almeno il venti per cento del costo di investimento.

Relazione

Si introduce una nuova disciplina in materia di concessioni che individua il partenariato pubblico-privato quale strumento da privilegiare per la realizzazione di nuove strutture carcerarie; in particolare si fa riferimento ad un modello di partenariato pubblico-privato secondo il quale i costi di realizzazione della struttura sono finanziati interamente con capitale privato reperito attraverso strutture bancarie, che può essere integrato, in misura non inferiore al 20%, con il finanziamento da parte di investitori istituzionali (fondazioni di origine bancaria). La disposizione è volta a favorire la realizzazione di nuove strutture carcerarie, rese quanto mai necessarie dal problema del sovraffollamento dei detenuti, in un periodo di estrema difficoltà di reperimento delle risorse pubbliche che richiedono il maggior utilizzo possibile di strumenti che prevedano l'impiego del capitale privato. E' previsto che l'amministrazione debba comunque in via preliminare effettuare un'analisi sulla convenienza economica e verificare la possibilità della copertura del contributo pubblico da erogare in conto gestione al concessionario.

Proposta 4

(Contratto di disponibilità)

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

a) all'articolo 3, dopo il comma 15-bis, è inserito il seguente:

“15-bis.1. Il “contratto di disponibilità” è il contratto mediante il quale sono affidate, a spesa dell'affidatario, la costruzione e la messa a disposizione a favore dell'amministrazione aggiudicatrice di un'opera di proprietà 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 fruibilità dell'opera, nel rispetto dei parametri di funzionalità 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 disponibilità,”;

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 disponibilità”;

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

“Art. 160-ter (Contratto di disponibilità). 1. 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 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;

c) un eventuale prezzo di trasferimento, parametrato, in relazione ai canoni già versati, al valore di mercato residuo dell'opera, da corrispondere, al termine del contratto, in caso di trasferimento della proprietà 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. Il contratto determina le modalità di ripartizione dei rischi tra le parti, che possono comportare variazioni dei corrispettivi dovuti per gli eventi incidenti sul progetto, sulla realizzazione o sulla gestione tecnica dell'opera, derivanti dal sopravvenire di norme o provvedimenti cogenti di pubbliche autorità.

3. Il bando di gara è pubblicato con le modalità 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 modalità per determinare la riduzione del canone di disponibilità, 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 è tenuto a prestare la cauzione definitiva di cui all'articolo 113. 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; 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. 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.

4. Al contratto di disponibilità 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. L'offerente può anche essere un contraente generale qualificato ai sensi della parte II, titolo II, capo IV, sezione III, se in possesso dei requisiti determinati dal bando.

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 facoltà di introdurre le eventuali varianti finalizzate ad 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 a carico dell'affidatario.

6. L'attività 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 può prescrivere, a questi soli fini, modificazioni, varianti e rifacimento di lavori eseguiti ovvero, sempreché siano assicurate le caratteristiche funzionali essenziali, la riduzione del canone di disponibilità. 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.

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”.

Relazione

Al fine di favorire ulteriormente il partenariato pubblico-privato, è introdotto, nell'ambito del codice dei contratti pubblici, un nuovo strumento contrattuale applicabile sia alle opere ordinarie che alle opere di interesse strategico, caratterizzato dall'affidamento a un soggetto privato, che può essere anche un contraente generale, a proprio rischio e spese, della costruzione e della messa a disposizione del committente pubblico di un'opera di proprietà privata, per l'esercizio di un pubblico servizio. Il committente pubblico versa un canone di disponibilità e, al fine di attenuare gli oneri finanziari, un eventuale contributo in corso d'opera, comunque non superiore al 50% del valore dell'opera, nonché un prezzo finale, parametrato al valore residuo rispetto ai canoni versati, da corrispondere nel caso in cui l'opera passi in proprietà al committente. La disposizione si applica anche alle infrastrutture strategiche.

Attraverso l'introduzione di tale nuovo strumento si intende incentivare l'apporto di capitale privato atteso che viene ad ampliarsi il ventaglio degli strumenti di partenariato pubblico-privato attualmente configurati dal codice dei contratti pubblici. Attraverso la nuova procedura potranno essere realizzati edifici ad uso ufficio da destinare, per un periodo di tempo predefinito, all'utilizzo pubblico.

Proposta 5

(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 fideiussori; 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, è 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 è 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.

Relazione

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.

Proposta 6

(Disposizioni attuative del dialogo competitivo)

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

Relazione

Al fine di agevolare l'utilizzo del dialogo competitivo quale sistema di affidamento dei contratti pubblici, in conformità alla direttiva 2004/18/CE, si prevede di integrare la disciplina in materia mediante un rinvio dinamico al regolamento di attuazione del codice dei contratti pubblici. La norma è tesa a conseguire un maggiore utilizzo del sistema del dialogo competitivo attraverso il rinvio ad una specifica normativa attuativa.

Proposta 7

(Riduzione importo “opere d’arte” per i grandi edifici - modifiche alla legge n. 717/1949)

1. All’articolo 1, della legge 29 luglio 1949, n.717, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

“Le Amministrazioni dello Stato, anche con ordinamento autonomo, nonché le Regioni, le Province, i Comuni e tutti gli altri Enti pubblici, che provvedano all'esecuzione di nuove costruzioni di edifici pubblici devono destinare all'abbellimento di essi, mediante opere d'arte, una quota della spesa totale prevista nel progetto non inferiore alle seguenti percentuali:

- due per cento per gli importi pari o superiori ad un milione di euro ed inferiore a cinque milioni di euro;

- un per cento per gli importi pari o superiori ad cinque milioni di euro ed inferiore a venti milioni;

- 0,5 per cento per gli importi pari o superiori a venti milioni di euro.”

b) il comma 2 è sostituito dal seguente:

“Sono escluse da tale obbligo le costruzioni e ricostruzioni di edifici destinati ad uso industriale o di edilizia residenziale pubblica, sia di uso civile che militare, nonché gli edifici a qualsiasi uso destinati, che importino una spesa non superiore a un milione di euro.”

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano agli edifici pubblici per i quali, alla data di entrata in vigore della presente decreto, non sia stato pubblicato il bando per la realizzazione dell’opera d’arte relativa all’edificio.

Relazione

La disposizione intende modificare l’attuale previsione di una percentuale fissa, pari al 2% della spesa totale prevista per un progetto di edifici pubblici, da destinare alla realizzazione di opere d’arte, introducendo la determinazione di percentuali decrescenti al crescere dell’importo dell’opera secondo la suddivisione in scaglioni progressivi. L’attuale previsione porta a dovere eseguire per edifici di importo rilevante opere d’arte il cui costo, pari in misura fissa al 2% di detto importo, appare incoerente con le finalità della legge di favorire la produzione artistica e di stimolare la creatività invitando gli artisti a partecipare a bandi pubblici e non certo di remunerare le opere d’arte oltremisura. L’onerosità della spesa da sostenere per tali opere d’arte, in un periodo in cui la carenza di risorse economiche rende difficile anche il completamento delle opere programmate, richiede una revisione della norma mediante l’adozione di scaglioni per le percentuali relative agli importi da destinare alle opere d’arte. Inoltre si propone di chiarire che resta esclusa dall’applicazione della norma l’edilizia residenziale pubblica, sia di uso civile che militare, nonché di portare ad un milione di euro, rispetto al miliardo di lire vigente, la soglia per l’esclusione dall’applicazione della norma relativa agli edifici a qualsiasi uso destinati.

Proposta 8

(Norme in materia di dragaggi)

1. I progetti di dragaggio di acque interne, di transizione, portuali e marino costiere sono predisposti in modo da minimizzare i rischi per l’ambiente e da evitare che le attività in essi previste possano pregiudicare la bonifica del sito. Tali progetti, ad esclusione di quelli finalizzati a mantenere ovvero ripristinare la profondità normale e stabilita del canale di accesso al porto, sono redatti in conformità all’apposito modello approvato con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e sono approvati dalla competente autorità entro il termine di 30 giorni dal ricevimento degli stessi.

2. Nel caso di progetti presentati da Autorità portuali, l'approvazione avviene d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Nei siti oggetto di interventi di bonifica di interesse nazionale per i quali sia stato redatto il progetto preliminare di bonifica, le aree i cui sedimenti siano risultati caratterizzati da concentrazioni degli inquinanti al di sotto dei valori di intervento definiti ed approvati dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per ciascun sito di interesse nazionale sono da intendersi restituite agli usi legittimi.

3. I provvedimenti di approvazione dei progetti di cui al comma 1 producono gli effetti previsti dall'articolo 242, comma 7, e dall'articolo 252, commi 6 e 7, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

4. I sedimenti da dragare sono sottoposti agli accertamenti analitici effettuati nel sito in base alle disposizioni fissate con decreti in vigore del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Nel caso in cui i risultati di tali accertamenti superino i valori di qualità fissati sulla base dei piani di gestione dei singoli corpi idrici, le operazioni di dragaggio possono essere svolte anche contestualmente alla predisposizione del progetto di bonifica nell'ambito del procedimento di cui agli articoli 242 e seguenti del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152. In tal caso il progetto di dragaggio è approvato dalla Regione territorialmente competente. Nel caso in cui i dragaggi interessino in tutto o in parte aree comprese nel perimetro di siti di bonifica di interesse nazionale il progetto è approvato dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

5. I materiali derivanti dalle attività di dragaggio ovvero di bonifica di acque interne, di transizione, portuali e marino-costiere ovvero ogni loro singola frazione granulometrica ottenuta a seguito di separazione con metodi fisici:

a) qualora presentino all'origine ovvero a seguito di trattamenti aventi esclusivamente lo scopo della rimozione degli inquinanti, ad esclusione dei processi finalizzati alla immobilizzazione degli inquinanti stessi, caratteristiche fisiche, chimiche e microbiologiche analoghe al fondo naturale con riferimento al sito di prelievo e idonee con riferimento al sito di destinazione, e non presentino positività a test ecotossicologici, possono essere immessi o refluiti nei corpi idrici dai quali provengono, possono essere utilizzati per il ripascimento degli arenili o per formare terreni costieri ovvero per migliorare lo stato dei fondali attraverso attività di capping;

b) qualora presentino all'origine o a seguito di trattamenti aventi esclusivamente lo scopo della desalinizzazione ovvero della rimozione degli inquinanti, ad esclusione quindi dei processi finalizzati alla immobilizzazione degli inquinanti stessi, livelli di contaminazione non superiori a quelli stabiliti nelle colonne A e B della Tabella 1 dell'Allegato 5 della Parte IV del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in funzione della destinazione d'uso e qualora risultino conformi ai test di cessione da compiersi con il metodo e in base ai parametri di cui al decreto del Ministero dell'Ambiente del 5 febbraio 1998, possono essere destinati a recupero a terra. Nel caso siano destinati al recupero in aree con falda naturalmente salinizzata, i materiali da collocare possono avere un livello di concentrazione di solfati e di cloruri nell'eluato superiore a quello fissato dalla tabella di cui all'allegato 3 del decreto del Ministero dell'ambiente del 5 febbraio 1998 a condizione che sia prevenuta qualsiasi modificazione delle caratteristiche. Tale destinazione deve essere indicata nei progetti di cui al comma 1. Il provvedimento di approvazione del progetto di dragaggio costituisce altresì autorizzazione al recupero dei materiali fissandone l'opera pubblica, il luogo, le condizioni di rimpiego, i quantitativi e le percentuali di sostituzione dei corrispondenti materiali naturali;

c) qualora risultino non pericolosi all'origine o a seguito di trattamenti finalizzati esclusivamente alla rimozione degli inquinanti, ad esclusione quindi dei processi finalizzati alla immobilizzazione degli inquinanti stessi quali solidificazione e stabilizzazione, possono essere destinati a refluimento all'interno di cassa di colmata, di vasche di raccolta, o comunque in strutture di contenimento, aventi caratteristiche definite con il decreto di cui al comma 1. Nel

caso in cui al termine delle attività di refluimento i materiali presentino livelli di inquinamento superiori ai valori limite di cui alle colonne A e B della Tabella 1 dell'Allegato 5 della Parte IV del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, deve essere attivata la procedura di bonifica dell'area. Tale procedura può essere attuata con l'impiego di tecnologie che possano consentire, contestualmente alla loro applicazione, l'utilizzo delle aree medesime.

6. I progetti di cui al comma 1 possono prevedere:

a) la realizzazione di cassa di colmata, di vasche di raccolta, o di strutture di contenimento dei materiali di cui al comma 5. In questo caso il progetto è presentato dall'Autorità Portuale ovvero dall'Ente competente per l'approvazione al Ministero delle infrastrutture e trasporti e, ai soli effetti della valutazione dell'eventuale approvazione della procedura di VIA, da effettuarsi in 30 giorni, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. La procedura di VIA è comunque obbligatoria nel caso di realizzazione di strutture destinate all'utilizzo immediato con finalità portuale in variante al piano regolatore portuale. Si applicano per le suddette procedure le disposizioni di cui all'articolo 2, comma 3, della Direttiva 85/337/CEE. La Regione territorialmente competente autorizza il refluimento dei materiali dragati. Nel caso in cui la realizzazione dell'opera avvenga in tutto o in parte in aree comprese nel perimetro di siti di bonifica di interesse nazionale, il progetto ad essa relativo è approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

b) la realizzazione di strutture adibite al deposito temporaneo dei materiali di cui al comma 5 prima e dopo il trattamento per il loro recupero ovvero per la loro messa a dimora definitiva nelle casse di colmata, in vasche di raccolta, o in strutture di contenimento. Il termine massimo di deposito non può essere superiore a trenta mesi. La modalità di deposito deve assicurare il non trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti.

7. Qualora i materiali di cui al comma 5, siano destinati ad essere refluiti all'interno di casse di colmata, di vasche di raccolta o, comunque, di strutture di contenimento nell'ambito di porti nazionali diversi da quello di provenienza, devono essere accompagnati da un documento redatto in conformità all'apposito modello approvato con il decreto di cui al comma 1, senza necessità di ulteriori verifiche ed autorizzazioni. Le Autorità Marittime competenti per provenienza e destinazione dei materiali concordano un sistema di controllo idoneo a garantire una costante vigilanza durante il trasporto dei materiali.

8. In caso di destinazione e gestione a terra dei materiali derivanti dalle attività di dragaggio e di bonifica diversa da quella contemplata nei precedenti commi, si applicano le disposizioni della vigente normativa ambientale. Al termine delle operazioni di dragaggio si procede alla verifica superficiale del fondale dragato, limitatamente agli analiti che superavano i valori di intervento rilevati all'atto della caratterizzazione effettuata ai sensi della pertinente normativa. La verifica del fondale dragato è effettuata prelevando campioni di sedimenti limitatamente ai primi 50 cm e limitatamente ai punti di posizionamento delle stazioni di campionamento utilizzate all'atto della caratterizzazione, nelle quali gli analiti superavano i valori di intervento. Qualora nei sedimenti vengano riscontrati analiti al di sopra dei valori di intervento deve essere avviata la procedura di bonifica secondo la normativa vigente. In caso contrario le aree interessate sono restituite agli usi legittimi.

9. Sono fatte salve le disposizioni adottate per la salvaguardia della laguna di Venezia.

10. Fino all'entrata in vigore del decreto di cui al comma 1, si applicano le disposizioni di cui ai commi da 11-bis a 11-sexies, dell'articolo 5, della legge 28 gennaio 1994, n. 84.”.

Relazione

La disposizione mira sostanzialmente a completare e migliorare le normative sul tema rispetto a quanto già avviato con il comma 996 della legge finanziaria 2006 ed al successivo decreto

ministeriale del 7 novembre 2008, semplificando e dando maggiore completezza al sistema normativo in materia ma anche maggior chiarezza per ciò che concerne l'applicazione delle norme.

Il primo comma individua la finalità generale del progetto di dragaggio rimandando ad un decreto interministeriale la definizione del modello e dei contenuti del singolo progetto.

Il secondo comma, prevede l'approvazione dei progetti presentati dalle autorità portuali, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Inoltre, per le aree a mare di SIN nelle quali non vengono riscontrate concentrazioni di inquinanti superiori ai valori di intervento, prevede la non necessità di procedere ad interventi di bonifica.

Il quarto comma determina la procedura da espletare per gli accertamenti analitici sui sedimenti da dragare, specifica comunque la sottoposizione alle disposizioni fissate dal competente Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare.

In analogia a quanto prevedeva anche disegno di legge di iniziativa governativa di riforma della legislazione portuale, si introduce la possibilità di trattare i sedimenti al fine di consentire il riutilizzo ed il recupero a terra degli stessi e delle loro frazioni granulometriche. Ciò, oltre a produrre benefici ambientali risparmiando risorse naturali, permetterebbe anche di ridurre le dimensioni delle strutture a mare che devono contenere il materiale derivante dai dragaggi.

Pertanto si evidenzia come nel comma 5:

- alla lettera a) è prevista la possibilità di collocare in mare "le frazioni" dei sedimenti in possesso di adeguate caratteristiche fisiche, chimiche e microbiologiche, "frazioni" che potranno quindi anche essere vantaggiosamente utilizzate per interventi di ripascimento, ricostruzione di bassi fondali, dune costiere ed altro; quindi ancora con benefici ambientali ed economici (risparmio di risorse naturali e minori costi);
- alla lettera b) si prevede una destinazione a recupero a terra dei materiali di dragaggio con livelli di contaminazioni non superiori a quelli previsti dal decreto legislativo 152/2006;
- alla lettera c) si rinvia al decreto di cui al comma 1, la definizione delle caratteristiche dei materiali di permeabilità delle vasche/casse di colmata, in modo da coniugare sia le esigenze ambientali che la possibilità tecnica ed economica di quelle vasche/casse.

Inoltre, nel comma 6 si evidenzia che:

- alla lettera a) vengono individuate le attività relative alla destinazione dei materiali di dragaggio nelle casce di colmata, di vasche di raccolta ovvero di strutture di contenimento dei materiali;
- alla lettera b) viene introdotta la previsione della realizzazione di depositi temporanei dei materiali di dragaggio definendone anche i limiti temporali del deposito.

Il comma 7 prevede le necessità di un documento di accompagnamento per i materiali dragati destinati a casce di colmata o strutture di contenimento, qualora provenienti da un porto diverso da quello a cui sono destinate.

Il comma 8 fornisce una chiara interpretazione relativa alle modalità di verifica dei fondali dragati.

Il comma 9 fa salve le disposizioni specifiche per la salvaguardia della laguna di Venezia.

Il comma 10 stabilisce che fino all'entrata in vigore del decreto di fissazione del modello e dei contenuti del progetto di dragaggio continui ad applicarsi la vigente normativa presente nei menzionati commi dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

Proposta 9

(Regime utilizzo delle terre e rocce da scavo)

1. Sono da considerare sottoprodotti ai sensi dell'articolo 184-bis del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modificazioni, nelle more dell'emanazione del decreto del Ministero

dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare di cui al comma 2 dello stesso articolo, le terre e rocce da scavo, anche di gallerie, prodotte nell'esecuzione di opere, anche se contaminate o mischiate, durante il ciclo produttivo, da acqua ovvero da materiali, sostanze o residui di varia natura, quali calcestruzzo, bentonite, PVC o vetroresina derivanti dalle tecniche e dai materiali utilizzati per poter effettuare le attività di evacuazione escavazione con tecniche tradizionali o meccanizzate, perforazione, prerivestimento, rivestimento, consolidamento dello scavo e costruzione ed impiegate, senza alcuna trasformazione diversa dalla normale pratica industriale, intendendosi per tale anche selezione granulometrica, riduzione volumetrica, stabilizzazione a calce o a cemento, essiccamento, biodegradazione naturale degli additivi condizionanti, nel corso dello stesso o di un successivo processo di produzione che preveda la loro ricollocazione secondo le modalità stabilite nel progetto di utilizzo approvato dalle Autorità competenti anche ai fini ambientali ed urbanistici e nel rispetto delle caratteristiche ambientali del sito di destinazione, con riferimento alle concentrazioni di Tabella 1, Allegato 5, Parte IV, del decreto legislativo n. 152 del 2006 e successive modificazioni. Fatta salva la possibilità in caso di fenomeni naturali che determinano superamenti delle stesse, di adottare i valori di fondo come concentrazioni soglia di contaminazione, si considera idoneo ai fini di cui al presente comma il materiale che, tenuto conto delle contaminazioni o frammistioni derivanti dalle attività di scavo e rivestimento, non supera i limiti di cui alla Tabella 1, colonna B, dell'Allegato 5, alla Parte IV, Titolo V, del decreto legislativo n. 152 del 2006; per gli interventi in siti con destinazione diversa da quella industriale o commerciale, lo strato superficiale, non inferiore a 50 cm, deve assicurare il rispetto dei limiti di cui alla Tabella 1 colonna A del medesimo allegato; per i siti destinati alla produzione agricola o all'allevamento, si adottano i limiti di cui al precedente periodo sino alla adozione del provvedimento di cui all'articolo 241 del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006, l'accertamento delle caratteristiche del materiale, ai fini dell'impiego progettuale previsto, avviene con le modalità di cui al Titolo V della Parte IV del decreto legislativo n. 152 del 2006.

Relazione

La proposta normativa è finalizzata a classificare le terre e rocce da scavo quali sottoprodotti e non rifiuti, consentendone pertanto il riutilizzo nell'ambito del medesimo intervento dal quale traggono origine e comportando, in tal modo, una riduzione dei costi delle infrastrutture in particolare per le opere infrastrutturali che prevedono la realizzazione di gallerie. La proposta è tesa a ridurre il costo delle opere pubbliche che prevedono l'effettuazione di scavi, attraverso l'eliminazione dei 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; la riduzione stimata dei costi è compresa tra i 20 e i 40 € per metro cubo di materiali da scavo; in particolare, con riferimento alla metro C di Roma e alla Variante di Valico, potrebbe realizzarsi un minor costo complessivo pari rispettivamente a € 70/90 milioni e a € 200 milioni. Complessivamente si stima che l'impatto della disposizione sulle opere di legge obiettivo in corso consentirebbe un risparmio pari a € 500/600 milioni.

Proposta 10

(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 è 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 è stata affidata, avendo comunque riguardo alla situazione concreta del progetto ed allo stato di avanzamento dello stesso alla data del subentro".

Relazione

La disposizione di modifica all'articolo 144 del codice mira ad assicurare fin dalla predisposizione degli atti di gara per l'individuazione del concessionario adeguate condizioni di bancabilità del progetto.

La modifica all'articolo 159 mira ad assicurare piena operatività alla previsione in forza della quale in tutti i casi di risoluzione di un rapporto concessorio per motivi attribuibili al concessionario gli enti finanziatori del progetto possono impedire la risoluzione designando una società che subentri nella concessione al posto del concessionario; in particolare la coincidenza di caratteristiche richieste al soggetto subentrante rispetto al concessionario originario pone un limite troppo stringente che rischia di risultare non adeguato alle reali necessità del progetto, ad es. qualora la sostituzione debba avere luogo in fase di gestione, e di impedire l'attivazione dell'istituto.

Proposta 11

(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.

Relazione

La modifica all'art. 253 è volta ad aumentare dal 40 al 50 per cento la quota dei lavori che il concessionario autostradale, titolare di concessioni vigenti (già affidate alla data del 30 giugno 2002) è tenuto ad affidare a terzi; la norma ha finalità pro-concorrenziale. 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 autostradali

Proposta 12

(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, è 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 omissso e siano garantiti i requisiti di cui al comma 1, lettere a), b) e c)";
 - b) all'articolo 97, dopo il comma 1, è 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" è inserita la seguente: "almeno", e, dopo le parole: "superiore a un milione di euro, previa approvazione" è inserita la seguente: "almeno della".

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

Relazione

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.

Proposta 13

(Semplificazione affidamento servizi finanziari)

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

a) all'articolo 19, comma 1, la lettera d) è sostituita dalla seguente: "d) concernenti servizi finanziari relativi all'emissione, all'acquisto, alla vendita e al trasferimento di titoli o di altri strumenti finanziari, in particolare le operazioni di approvvigionamento in denaro o capitale delle stazioni appaltanti, i servizi forniti dalla Banca d'Italia nonché ai contratti di finanziamento, sotto qualsiasi forma affidati, dai concessionari di lavori pubblici che sono amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori;"

b) all'articolo 20, il comma 2 è sostituito dal seguente "2. Salvo quanto previsto dall'articolo 19, comma 1, lettera d), gli appalti di servizi elencati nell'allegato II A sono soggetti alle disposizioni del presente codice."

Relazione

La disposizione è volta a chiarire in termini semplificatori la procedura per l'affidamento di finanziamenti connessi ad operazioni di partenariato pubblico privato. L'esclusione dall'ambito di applicazione del Codice dei contratti pubblici dei contratti relativi a "operazioni di approvvigionamento in denaro o capitale delle stazioni appaltanti" e la contemporanea inclusione nell'ambito di applicazione del medesimo Codice dei contratti relativi a "servizi bancari e finanziari" (art. 20, co. 2) rende non chiaro se per tali tipi di contratti le stazioni appaltanti debbano seguire le procedure ordinarie di evidenza pubblica ovvero i principi relativi ai contratti esclusi di cui all'articolo 27.

Proposta 14

(Riduzione dell'overdesign delle infrastrutture ferroviarie e stradali e disposizioni in materia di gallerie stradali)

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

2. 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.

3. All'articolo 12 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, dopo il comma 4, è 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 sostenibilità 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 è 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 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.

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, del le parole: “dei collaudi” sono sostituite dalle seguenti: “delle verifiche funzionali”.

Relazione

Per le infrastrutture ferroviarie ad alta velocità è previsto che le specifiche tecniche previste per le linee ad alta capacità, più onerose, siano utilizzate solo laddove risulti necessario dagli studi di stima della domanda.

Sia per le infrastrutture ferroviarie che per le gallerie stradali si stabilisce il principio generale dell'allineamento della progettazione nazionale ai parametri e standard tecnici previsti dalle norme europee.

Le modifiche del d.lgs. n. 264/2006 sono necessarie per chiarire che le responsabilità in capo alla Commissione di cui all'art. 4 del medesimo decreto legislativo sono relative alle verifiche funzionali effettuate nel corso delle ispezioni di cui all'art. 11 del decreto legislativo 264/2006 e non anche al collaudo tecnico amministrativo deputato per legge alla stazione appaltante. La norma determina una maggiore economicità nella realizzazione e gestione in sicurezza delle infrastrutture ferroviarie e delle gallerie stradali, attraverso la riduzione dell'overdesign.

Proposta 15

(Emissione di obbligazioni di scopo da parte degli enti territoriali 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, è inserito il seguente:

“1.bis. I comuni, le province, le città metropolitane e, previa autorizzazione di ciascun partecipante, le unioni di comuni, le comunità montane e i consorzi tra enti locali territoriali, 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 è formato da beni immobili disponibili di proprietà degli enti territoriali 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 territoriale. L'ammontare del finanziamento è escluso dal computo del saldo finanziario ai fini del rispetto del patto di stabilità interno. Con apposito regolamento, da emanare, ai sensi dell'articolo 17,

comma 3, della legge 23 agosto 1988, entro sei mesi dall'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.”.

Relazione

Al fine di 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 destinato 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 dai terzi creditori.

La disposizione si ispira alla riforma del diritto commerciale, che ha portato all'emanazione degli articoli dal 2447-bis al 2447-decies del c.c., e dà alle società di capitali la facoltà di destinare parte del patrimonio ad un singolo affare. Con tale riforma si persegue, tra l'altro, l'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. L'isolamento di un singolo affare può indurre i risparmiatori a valutarlo più sicuro rispetto all'insieme delle attività dell'ente. Inoltre, l'enucleazione di un patrimonio destinato permette l'emissione di strumenti finanziari di partecipazione all'affare.

Proposta 16

(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”.

Relazione

La proposta è volta 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, mentre attualmente è previsto che possa essere posto a base di gara solo il progetto preliminare.

L'estensione tiene conto del maggior livello di dettaglio del progetto definitivo, anche ai fini della bancabilità dell'opera.

B. EDILIZIA - CASA

Proposta 17

(Esenzione IMU per tre anni sull'inventario a favore delle imprese costruttrici)

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 è aggiunto il seguente:

“9-bis. Sono esclusi dall'imposta i fabbricati costruiti e destinati dall'impresa costruttrice alla vendita, fintanto che permanga tale destinazione, e comunque per un periodo non superiore a tre anni dall'ultimazione dei lavori.”.

Relazione

La proposta tende a escludere, per un periodo non superiore a tre anni dall'ultimazione dei lavori, gli immobili delle imprese, ivi incluso il c.d. “magazzino” delle imprese edili, cioè i

fabbricati costruiti e destinati alla vendita, dall'ambito applicativo dell'imposta municipale propria (IMU).

Tale proposta è volta a intervenire in un settore, oggi in forte crisi, come quello delle costruzioni attraverso una previsione fiscale di favore, anche se limitata a tre anni.

La proposta consentirebbe di svincolare una parte di risorse delle imprese, destinate ora al pagamento dell'imposta, permettendone un utilizzo "produttivo" per effettuare nuovi investimenti con ricadute positive sul sistema produttivo.

Si stima che la proposta possa generare una ricaduta complessiva sul sistema economico di 28,3 milioni di euro, di cui 8,4 milioni nelle costruzioni e 19,9 milioni nei settori collegati.

La disposizione comporta maggiori oneri pari a 8,4 milioni di euro l'anno.

Relazione tecnica

Al fine di quantificare l'impatto annuale sul gettito erariale e degli enti comunali di un provvedimento di esenzione dall'IMU del cd. "magazzino" delle imprese edili, si considera la produzione totale di immobili privati (residenziali e non) di nuova costruzione (di propria promozione o costruiti in appalto) che, negli ultimi anni, è in media pari a circa 56 miliardi di euro l'anno.

Si stima che un terzo di tale produzione, pari a circa 19 miliardi di euro, sia realizzata dalle imprese di costruzioni per la vendita, e che il 6% di questa rimanga invenduta e quindi di proprietà delle stesse imprese (cd. "magazzino" delle imprese edili).

Sulla base di tale rapporto, si stima in circa 1,1 miliardi di euro (6% di 19 miliardi) la base imponibile da assoggettare all'IMU.

Si assume il valore della produzione come equivalente alla base imponibile ai fini dell'IMU, questo in considerazione del fatto che il valore della produzione tiene conto dei costi di costruzione e non anche del valore dell'area su cui insiste il fabbricato, la cui somma costituisce il valore commerciale dello stesso, in genere d'importo superiore a quello catastale; in sostanza, il valore di produzione, può ritenersi corrispondente alla base imponibile da assoggettare all'IMU (rendita catastale rivalutata del 5% e moltiplicata per i coefficienti specifici seconda della tipologia di immobile).

Moltiplicando tale cifra di 1,1 miliardi di euro per l'aliquota ordinaria dell'IMU dello 0,76%, l'esenzione IMU del "magazzino" delle imprese edili comporterà complessivamente per Comuni e per l'Erario un minor gettito per 8,4 milioni di euro l'anno.

Proposta 18

(Esenzione IMU ex IACP da finalizzare alla manutenzione del patrimonio esistente nonché a futuri investimenti)

1. All'articolo 13, comma 10, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, al sesto periodo dopo le parole "di cui all'articolo 8, comma 4, del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 504" sono aggiunte le seguenti: " , limitatamente alle unità immobiliari appartenenti alle cooperative edilizie a proprietà indivisa, adibite ad abitazione principale dei soci assegnatari; sono esclusi dall'imposta gli alloggi regolarmente assegnati dagli ex Istituti autonomi per le case popolari comunque denominati".

2. Le risorse che si rendono disponibili, a seguito della previsione di cui al comma 1, sono destinate dagli ex Istituti autonomi per le case popolari comunque denominati alla gestione e alla manutenzione del patrimonio esistente a nuovi investimenti.

Relazione

La proposta tende a escludere gli alloggi regolarmente assegnati dagli ex Istituti autonomi per le case popolari dall'ambito applicativo dell'imposta municipale propria (IMU).

L'esenzione è finalizzata ad investire le risorse risparmiate per la gestione e la manutenzione del patrimonio esistente nonché per futuri investimenti. In particolare si stima che con le risorse risparmiate gli ex IACP possa realizzare ogni anno circa 2.500 nuove unità abitative ovvero possano ristrutturare circa 6.000 unità abitative esistenti.

La disposizione comporta maggiori oneri pari mediamente a 150 milioni di euro annui.

Relazione tecnica

La disposizione comporta maggiori oneri pari mediamente a 150 milioni di euro annui, determinati sulla previsione di una imposta media di circa 400 euro relativa ai circa 750.000 alloggi regolarmente assegnati dagli ex Istituti autonomi per le case popolari nel Paese.

Considerando che la legge vigente (articolo 13, comma 10, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con legge 22 dicembre 2011, n. 214) prevede per tali fattispecie di alloggi già una detrazione di 200 euro, il costo della disposizione è calcolato moltiplicando 750.000 alloggi per 200 euro ($400 - 200 = 200$ euro, imposta che grava sul singolo alloggio a seguito della detrazione di 200 euro) = 150 milioni di euro.

Proposta 19

(Ripristino IVA per cessione e locazione di abitazioni di nuova costruzione nonché per housing sociale)

1. Al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 10, comma 1, il numero 8 è sostituito dal seguente:

“8) le locazioni e gli affitti, relative cessioni, risoluzioni e proroghe, di terreni e aziende agricole, di aree diverse da quelle destinate a parcheggio di veicoli, per le quali gli strumenti urbanistici non prevedono la destinazione edificatoria, e di fabbricati, comprese le pertinenze, le scorte e in genere i beni mobili destinati durevolmente al servizio degli immobili locati e affittati, escluse le locazioni di fabbricati abitativi effettuate dalle imprese che li hanno costruiti per la vendita, per le quali nel relativo atto il locatore abbia espressamente manifestato l'opzione per l'imposizione, nonché le locazioni di fabbricati abitativi, di durata non inferiore a quattro anni, effettuate in attuazione di piani di edilizia abitativa convenzionata, e, in ogni caso, le locazioni relative a fabbricati di civile abitazione destinati ad alloggi sociali come definiti dal decreto del Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro della solidarietà sociale, il Ministro delle politiche per la famiglia ed il Ministro per le politiche giovanili e le attività sportive del 22 aprile 2008. Sono altresì imponibili le locazioni di fabbricati strumentali che per le loro caratteristiche non sono suscettibili di diversa utilizzazione senza radicali trasformazioni effettuate nei confronti dei soggetti indicati alle lettere b) e c) del numero 8-ter) ovvero per le quali nel relativo atto il locatore abbia espressamente manifestato l'opzione per l'imposizione;”

b) all'articolo 10, comma 1, il numero 8-bis è sostituito dal seguente:

“8-bis) le cessioni di fabbricati o di porzioni di fabbricato diversi da quelli di cui al numero 8-ter), escluse quelle effettuate dalle imprese costruttrici degli stessi o dalle imprese che vi hanno eseguito, anche tramite imprese appaltatrici, gli interventi di cui all'articolo 31, primo comma, lettere c), d) ed e), della legge 5 agosto 1978, n. 457, entro cinque anni dalla data di ultimazione della costruzione o dell'intervento. Sono altresì escluse le cessioni di fabbricati di civile abitazione locati per un periodo non inferiore a quattro anni in attuazione dei piani di edilizia residenziale convenzionata ovvero nel caso in cui il cedente, nel relativo atto, abbia espressamente manifestato l'opzione per l'imposizione nonché le cessioni relative a fabbricati di

civile abitazione destinati ad alloggi sociali come definite dal decreto del Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro della solidarietà sociale, il Ministro delle politiche per la famiglia ed il Ministro per le politiche giovanili e le attività sportive del 22 aprile 2008;”

c) all’articolo 36, al comma 3, ultimo periodo, dopo le parole “che effettuano sia locazioni,” sono inserite le seguenti: “o cessioni,” e dopo le parole “dell’articolo 19-bis, sia locazioni” sono inserite le seguenti: “o cessioni”.

d) alla tabella A, parte terza, il n. 127-duodecies è sostituito dal seguente:

“127-duodecies) locazioni di immobili di civile abitazione effettuate in esecuzione di programmi di edilizia abitativa convenzionata; locazioni di fabbricati abitativi effettuate dalle imprese che li hanno costruiti per la vendita, per le quali nel relativo atto il locatore abbia espressamente manifestato l’opzione per l’imposizione;”

Relazione

Attualmente, sulla base della normativa vigente, le cessioni di immobili destinati ad uso abitativo effettuate dalle imprese costruttrici, oltre i cinque anni dalla costruzione, sono esenti dall’imposizione di IVA; inoltre sono esenti anche la maggior parte delle locazioni di abitazioni effettuate da parte dei medesimi soggetti. Nell’attuale momento di crisi questo regime penalizza particolarmente le imprese costruttrici che non sempre riescono a cedere nei cinque anni dalla fine dei lavori le costruzioni realizzate, trovandosi così nella necessità di dover compiere operazioni di vendita esenti da IVA; questo determina l’impossibilità, per i costruttori, di poter portare a compensazione l’IVA a credito riferita all’acquisto dei beni e servizi correlati all’immobile, sostenuti ai fini della realizzazione dello stesso, considerato che l’IVA provvisoriamente portata in compensazione dovrà essere rimborsata nell’ipotesi in cui l’operazione finale non sia assoggettabile ad IVA. In tale ipotesi, la mancata “neutralità” dell’IVA produce un costo aggiuntivo per i costruttori in quanto gli stessi sono obbligati al rimborso a favore dello Stato delle detrazioni IVA di cui hanno beneficiato nel corso degli anni, per le costruzioni di immobili per i quali non si è conclusa la vendita in regime di imposizione IVA. Problema analogo si presenta nel momento in cui i costruttori intendano concedere in locazione gli immobili che abbiano costruito e che siano rimasti invenduti.

Con la proposta si intende inoltre estendere il beneficio della compensazione dell’IVA relativa alla cessione e alla locazione degli immobili per uso abitativo anche ai soggetti che operano nel settore dell’*housing* sociale, dal momento che le operazioni di cessioni di immobili, o locazione degli stessi, non sono, in base alla legge vigente, imponibili IVA e pertanto non si può portare a compensazione l’IVA a credito relativa agli immobili.

La proposta è tesa a rendere neutrale l’IVA e consentire alle imprese costruttrici di poter applicare, su opzione del cedente o del locatore, l’IVA nella vendita effettuata anche dopo cinque anni dall’ultimazione dei lavori nonché l’IVA agevolata del 10% nella locazione di abitazioni di nuova costruzione; in tal modo le imprese possono beneficiare delle relative detrazioni IVA, il cui impatto diviene neutrale. La proposta consente di liberare risorse delle imprese di costruzione per avviare nuovi investimenti. La proposta trova applicazione anche nei casi di *housing* sociale. Inoltre per le imprese che operano nel settore immobiliare si prevede di estendere anche alla cessione di immobili la possibilità di optare per la separazione dell’imposta relativa alle attività di gestione di unità abitative e di gestione di unità non abitative al fine di consentire di beneficiare della detrazione di IVA.

La proposta, per la sola parte relativa alla previsione dell’assoggettamento all’IVA, senza alcun limite temporale, delle cessioni di fabbricati effettuate dalle imprese costruttrici, consentirebbe alle imprese di costruzioni di vendere le unità immobiliari sul mercato senza penalizzazioni e permetterebbe quindi l’autofinanziamento delle stesse imprese. Si stima che si potrebbero liberare risorse per circa 840 milioni di euro all’anno, da destinare a nuovi investimenti in

costruzioni con effetti positivi anche sui settori collegati alle costruzioni e sull'occupazione. In particolare si stima una ricaduta sul sistema economico pari a circa 3 miliardi di euro l'anno e un aumento dei livelli occupazionali, nel quinquennio su cui viene ad operare la norma, pari a 68.000 unità di cui 44.000 nelle costruzioni e 24.000 nei settori collegati.

La disposizione di cui al comma 1, lettera a), comporta maggiori oneri pari mediamente a 6 milioni di euro l'anno.

La disposizione di cui al comma 1, lettera b), comporta maggiori oneri pari mediamente a 41,2 milioni di euro annui.

Le disposizioni comportano complessivamente maggiori oneri pari mediamente a 47,2 milioni di euro l'anno.

Relazione tecnica

La proposta è tesa a consentire alle imprese costruttrici, la possibilità di applicare, su opzione del cedente o del locatore, l'IVA nella vendita effettuata anche dopo cinque anni dall'ultimazione dei lavori nonché l'IVA agevolata del 10% nella locazione di abitazioni di nuova costruzione. Inoltre per le imprese che operano nel settore immobiliare si prevede di estendere anche alla cessione di immobili la possibilità di optare per la separazione dell'imposta relativa alle attività di gestione di unità abitative e di gestione di unità non abitative al fine di consentire di beneficiare della detrazione di IVA.

La disposizione di cui al comma 1, lettera a), si stima possa comportare maggiori oneri pari mediamente a 6 milioni di euro.

La disposizione di cui al comma 1, lettera b), si stima possa comportare maggiori oneri pari mediamente a 41,2 milioni di euro annui.

La disposizione di cui al comma 1, lettera c), non comporta maggiori oneri.

Al fine di quantificare l'effetto sul gettito di una modifica alla disciplina IVA che prevede l'assoggettamento ad imposta delle locazioni di fabbricati abitativi (comma 1, lett. a) effettuate dalle imprese che li hanno costruiti per la vendita ed dai soggetti che operano nel settore dell'housing sociale, sono utilizzati i dati della relazione tecnica d'accompagnamento del disegno di legge di conversione del d.l. n. 223/2006 che ha introdotto, dal 4 luglio 2006, un generale principio di esenzione da imposta per le citate operazioni.

La citata relazione tecnica ha stimato in 480 milioni di euro il gettito rappresentato dalla maggiore IVA indetraibile per tutte le locazioni. Stimando che la percentuale delle abitazioni in locazione che possano beneficiare degli effetti della disposizione in questione possa essere pari all'1,25% del totale delle locazioni, divenute esenti per effetto dell'entrata in vigore del citato d.l. n. 223/2006, si prevede che la perdita di gettito derivante dalla maggior IVA detraibile per effetto della modifica proposta sia quantificabile in circa 6 milioni di euro (l'1,25 % di 480 milioni di euro).

In merito alla disposizione prevista al comma 1, lett. b) al fine di quantificare l'effetto sul gettito di una modifica dell'attuale disciplina IVA che preveda l'assoggettamento all'imposta sul valore aggiunto, senza alcun limite temporale, delle cessioni di fabbricati effettuate dalle imprese che, in via esclusiva o prevalente, svolgono attività di costruzione di immobili, è stato utilizzato il numero dei permessi di costruire richiesti dalle stesse imprese per la realizzazione di abitazioni, in base ai dati Istat disponibili, negli ultimi anni, si stima che le imprese di costruzioni abbiano richiesto mediamente 70.000 permessi di costruire all'anno. In condizioni di mercato relativamente stabili, le abitazioni costruite vengono vendute in tempi generalmente brevi.

Tuttavia quando la congiuntura diviene meno favorevole possono verificarsi situazioni di difficoltà che determinano un allungamento dei tempi di vendita anche oltre i cinque anni

dall'ultimazione dei lavori. Ipotizzando che tale quota sia pari al 6% delle abitazioni ultimate ogni anno, risulterebbero circa 4.200 gli alloggi per quali l'impresa, secondo la normativa IVA vigente, deve restituire parte dell'imposta precedentemente detratta. Posto uguale a 180.000 euro il costo medio di produzione di un'abitazione, l'IVA complessivamente pagata dalle imprese e detratta è quantificabile in circa 121 milioni di euro (aliquota media sugli acquisti 16% x 180.000 x 4.200).

L'importo da restituire dipende dagli anni mancanti al compimento del decennio dalla costruzione. Trascorso, infatti, il decennio dall'ultimazione dei lavori (cd. "periodo di sorveglianza fiscale"), la rettifica della detrazione, cioè la restituzione dell'IVA, non è più dovuta.

Ad esempio, se si ipotizza la vendita delle abitazioni dopo 7 anni dall'ultimazione lavori, e quindi a 3 anni dal compimento del decennio, l'IVA da restituire sarà pari a 36,3 milioni di euro (121 milioni : 10 x 3).

Lo stesso calcolo può essere effettuato per gli alloggi ceduti per i soggetti che operano nel settore dell'housing sociale, ove le operazioni di cessione, rispetto la locazione a canone sociale, rappresentano un percentuale minima che si considera pari al 10% sui circa oltre 5.000 alloggi di housing sociale realizzati ogni anno. Risulta, pertanto, 16% x 180.000 x 510 pari a circa 14.700.000 euro e procedendo in analogia risulta 14.700.000 : 10 x 3 = 4.900.000 euro..

Le disposizione comporta complessivamente maggiori oneri pari mediamente a 36.300.000 + 4.900.000 = 41.200.000 euro l'anno.

Le disposizioni di cui al comma 1, lett. a) e b), comportano in totale maggiori oneri pari mediamente a 41,2 + 6 = 47,2 milioni di euro l'anno.

Proposta 20

(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, con legge 22 dicembre 2011, n. 214.

Relazione

La proposta normativa prevede di semplificare 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 la per 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.

C. TRASPORTI

Proposta 21

(Norme in materia di autonomia finanziaria dei porti)

1. Dopo l'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è inserito il seguente articolo:

«Articolo 18-bis. - (Autonomia finanziaria delle autorità portuali e finanziamento della realizzazione di opere nei porti) - 1. Al fine di agevolare la realizzazione delle opere previste nei rispettivi piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali e per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti alimentato su base annua in misura pari all'1 per cento delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise relative alle operazioni nei porti e negli interporti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali.

2. Entro il 30 aprile di ciascun esercizio finanziario, il Ministero dell'economia e delle finanze quantifica l'ammontare delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise nei porti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali e la quota da iscrivere nel fondo.

3. Le autorità portuali trasmettono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la documentazione relativa alla realizzazione delle infrastrutture portuali in attuazione del presente articolo.

4. Il fondo di cui al comma 1 è ripartito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, attribuendo a ciascun porto l'ottanta per cento della quota delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise ad esso relative e ripartendo il restante venti per cento tra i porti, con finalità perequative, tenendo altresì conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi triennali e piani regolatori portuali.

6. Per la realizzazione delle opere e degli interventi di cui al comma 1, le autorità portuali possono, in ogni caso, fare ricorso a forme di compartecipazione del capitale privato, secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto di cui all'articolo 153 del decreto legislativo 12

aprile 2006, n. 163 e successive modificazioni, stipulando contratti di finanziamento a medio e lungo termine con istituti di credito nazionali ed internazionali abilitati, inclusa la Cassa depositi e prestiti S.p.A.

7. Sono abrogati i commi da 247 a 250 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 2007, n. 244.».

Relazione

Il mancato completamento dell'autonomia finanziaria delle autorità portuali nonché la mancata concretizzazione del c.d. "extragettito" ha prodotto una contrazione fortemente negativa del processo di infrastrutturazione portuale e della viabilità stradale e ferroviaria di connessione, impedendo anche il potenziamento del piano di sviluppo delle cosiddette "autostrade del mare" e pertanto la norma mira a dare impulso all'infrastrutturazione portuale.

La norma proposta destina ai porti parte dell'Iva e delle accise (1%) in essi prodotte. Al fine della quantificazione della quota di imposta sul valore aggiunto a consuntivo sono state prese come base di riferimento: l'imposta sul valore aggiunto complessiva introitata che, nell'anno 2007, ammontante a circa 8.863 milioni di euro, e le accise introitate nell'anno 2007 ammontanti a 63 milioni. La scelta della percentuale del 1% è stata correlata al 20% della media degli stanziamenti complessivi destinati alle infrastrutture nei porti amministrati dalle autorità portuali (nel periodo 1998-2006) ammontanti a circa 410 milioni di euro per anno.

Una percentuale pari all'1%, per una misura pari a 80/90 milioni di euro annui, se pur non sufficiente, potrebbe comunque essere utile al fine di integrare le risorse già esistenti nel fondo per le infrastrutture portuali, istituito con decreto-legge 24 marzo 2010, n. 40 ed ammontati a circa 80 milioni di euro nonché, le risorse, rinvenibili in futuro.

Allo stato la norma non dovrebbe determinare criticità sul piano della compatibilità con il diritto comunitario.

Altra ipotesi, prodotta già come emendamento da parte del relatore del disegno di legge di riforma della legislazione portuale, peraltro non ritenuta non idonea dalla Ragioneria, reperiva le risorse attraverso un aumento della aliquote sui tabacchi.

Proposta 22

(Extragettito IVA per le società 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: "nonché, 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 2, lettera b) su cui calcolare la quota del 25 per cento, è 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 ammodernamento, 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. La corresponsione della quota di incremento del gettito IVA è assicurata alla società di progetto, direttamente dall'ufficio dell'agenzia delle Entrate, a partire dall'anno successivo a quello di entrata in esercizio dell'infrastruttura. **Con decreto del Ministro dell'economia e delle**

finanze vengono definite le modalità attuative per l'individuazione e la corresponsione della predetta quota .”.

Relazione

L'articolo 18, della legge di stabilità 2012, con il decreto-legge contenente “disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici” è stato modificato in modo da prevede che il sistema di finanziamento delle infrastrutture mediante defiscalizzazione, originariamente limitato al opere autostradali, venisse esteso anche alle infrastrutture portuali appartenenti alla rete strategica transeuropea di trasporto essenziale (CORE TEN-T NETWORK).

L'ulteriore modifica proposta dell'articolo 18, attribuisce alle società di progetto, oltre ai benefici fiscali già previsti anche una percentuale del maggior gettito IVA generato dall'opera.

La norma proposta consente quindi di dare avvio anche nei porti ad opere infrastrutturali facendo ricorso a capitali privati sostituendo il contributo pubblico anche con parte dell'IVA generata dall'infrastruttura.

La norma non incide sui saldi di finanza pubblica in considerazione che, l'alea dell'eventuale maggior gettito IVA, ricade integralmente sulla società di progetto.

Relazione tecnica

In merito alle possibili criticità economiche derivanti dalla proposta di modifica dell' articolo 18, della legge di stabilità 2012, attraverso un rafforzamento dei benefici concessi alle società di progetto per la realizzazione di infrastrutture portuali appartenenti alla rete strategica transeuropea di trasporto essenziale (CORE TEN-T NETWORK), si segnala quanto segue.

Profilo della quantificazione: in relazione alla quantificazione del tributo la stessa appare di facile determinazione in considerazione che, con l'introduzione del comma 2-bis, vengono definite le modalità di calcolo attraverso una semplice comparazione con il gettito IVA dell'anno precedente ovvero degli anni precedenti. Inoltre, il rimando ad uno specifico decreto attuativo del Ministero dell'economia e delle finanze potranno essere eventualmente assegnati specifici codici identificativi alle operazioni all'importazione consentendo una quantificazione puntuale autonoma e trasparente non soggetta a valutazioni individuali.

Profilo finanziario e sfasatura temporale: sotto il profilo finanziario, va rilevato che il meccanismo di assegnazione di parte del maggior gettito IVA risulta praticamente identico a quello già previsto dalla norma vigente per la compensazione delle imposte sui redditi e l'IRAP generate durante il periodo di concessione, per il versamento dell'imposta sul valore aggiunto dovuta ai sensi dell'articolo 27 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633 e per l'ammontare del canone di concessione previsto dall'articolo 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296. Pertanto, in considerazione che i benefici attualmente concedibili alla società di progetto, non riguardando solo la fase di costruzione, ma sono distribuibili in più anni, determinano anch'essi una logica sfasatura tra l'anno in cui si genera il tributo e l'anno in cui lo stesso è indirettamente corrisposto alle società di progetto. Tale sfasatura consente una quantificazione a consuntivo assolutamente certa e non basata su stime.

Effetti sulla finanza pubblica ed eventuali oneri: in relazione agli effetti finanziari va rilevato che il gettito IVA derivante dalla possibile nuova opera potrà essere introdotto nelle stime tendenziali solo qualora l'opera diventa cantierabile. Rilevando che i benefici introdotti, nonché parte dell'extraggettito IVA, sono sostitutivi rispetto alla contribuzione pubblica, gli oneri connessi agli stessi si verificherebbero solo nel caso in cui la società di progetto decidesse di realizzare l'opera. Si evidenzia inoltre, che l'assegnazione del 25% del maggior gettito IVA prodotto dalla nuova opera, risulterebbe ampiamente compensato dal restante 75%. Tale nuovo 75% costituirebbe quindi una maggiore entrata per lo Stato generata esclusivamente grazie

all'intervento del privato nella realizzazione di opere infrastrutturali. Pertanto, il concetto di onerosità andrebbe valutato solo nel caso in cui lo Stato disponesse delle risorse necessarie per la realizzazione delle opere e, solo in questo caso specifico, l'extragettito IVA costituirebbe una maggiore entrata non distribuibile con le modalità sopra evidenziate.

Extragettito basato sull'andamento di un solo tributo: la scelta di un solo tributo per la determinazione dell'extragettito è sostanzialmente condizionata dalla modalità di rilevazione dello stesso che nel caso di specie assume caratteristiche di assoluta certezza e non si basa su valutazioni generiche che potrebbero negativamente incidere sulla finanza pubblica. In merito all'indebitamento netto della Pubblica Amministrazione va rilevato che lo stesso vedrebbe margini ulteriori di crescita qualora si dovesse optare per una totale contribuzione pubblica per le opere infrastrutturali.

Proposta 23

(Regime doganale delle unità da diporto)

1. All'articolo 36 del decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, il quarto comma è sostituito dal seguente: "Le navi, ad esclusione di quelle da diporto, e gli aeromobili costruiti all'estero o provenienti da bandiera estera si intendono destinati al consumo nel territorio doganale quando vengono iscritti nelle matricole o nei registri di cui rispettivamente agli articoli 146 e 753 del codice della navigazione; le navi, ad esclusione di quelle da diporto, e gli aeromobili nazionali e nazionalizzati, iscritti nelle matricole o nei registri predetti, si intendono destinati al consumo fuori del territorio doganale quando vengono cancellati dalle matricole o dai registri stessi per uno dei motivi indicati nel primo comma, lettere c) e d), rispettivamente degli articoli 163 e 762 del codice medesimo."

2. All'articolo 2, comma 3, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, dopo le parole: "Unione europea" sono inserite le seguenti: "o extraeuropei".

Relazione

La modifica, apportata al comma 4, dell'articolo 36 del Testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, consente alle navi da diporto non battenti bandiera nazionale o comunitaria di permanere stabilmente in ambito nazionale senza dover necessariamente procedere alla dismissione di bandiera ed alla conseguente iscrizione nei registri nazionali.

La sola modifica dell'articolo 36, operata attraverso l'esclusione dalla disciplina delle sole navi da diporto, consentirebbe però il solo "diporto puro" e cioè quello esercitato per scopi non commerciali. Pertanto, al fine di consentire l'utilizzo per finalità commerciali di navi da diporto battenti bandiera extracomunitaria si è proceduto, con il comma 2 ad una modifica dell'articolo 2, comma 3, del Codice della nautica da diporto estendendo alle navi battenti bandiera extracomunitaria le procedure già previste per le navi non iscritte nei registri nazionali battenti bandiera comunitaria.

Proposta 24

(Anticipo recupero accise per autotrasportatori)

1. Al decreto del Presidente della Repubblica 9 giugno 2000, n. 277, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 3:

1) al comma 1, le parole: "entro il 30 giugno successivo alla scadenza di ciascun anno solare" sono sostituite dalle seguenti: "a pena di decadenza, entro il mese successivo alla scadenza di ciascun trimestre solare";

- 2) al comma 6, le parole: “dell’anno” sono sostituite dalle seguenti: “del periodo”;
- b) all’articolo 4, comma 3, le parole: “entro l’anno solare in cui è sorto” sono sostituite dalle seguenti: “entro il 31 dicembre dell’anno solare successivo a quello in cui è sorto”.
2. A partire dall’anno 2012 al credito di imposta riconosciuto con le modalità e con gli effetti di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 giugno 2000, n. 277 non si applica il limite previsto dall’articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.
3. Per la copertura degli oneri finanziari derivanti dal presente articolo, l’autorizzazione di spesa di cui all’articolo 33, comma 10, della legge 12 novembre 2011, n. 183 è ridotta di 26,4 milioni di euro.

Relazione

Il DPR 277/00, “Regolamento recante disciplina dell’agevolazione fiscale a favore degli esercenti le attività di trasporto merci, a norma dell’articolo 8 della legge 23 dicembre 1998, n. 448”, prevede una riduzione degli oneri gravanti sugli esercenti l’attività di autotrasporto merci pari agli incrementi dell’aliquota di accise sul gasolio per autotrazione. Il credito derivante da tale riduzione può essere utilizzato dal beneficiario (purché non inferiore ad € 25) in compensazione o riconosciuto mediante rimborso della relativa somma, secondo le modalità previste dal medesimo regolamento.

Tale rimborso delle accise per gli autotrasportatori che utilizzano veicoli superiori alle 7,5 tonnellate, da ultimo è stato riconfermato anche dall’articolo 15 comma 4 del DL 201 del 6 dicembre 2011.

L’onere per le accise da rimborsare (189 euro per mille litri) si può stimare di circa 7.000 euro a camion all’anno e quindi rischia di diventare insostenibile soprattutto per le imprese più strutturate.

La modifica che si propone si rende opportuna, sia per equiparare la normativa italiana alla disciplina vigente in materia negli altri Paesi europei, sia per limitare l’esposizione finanziaria che gli aumenti delle accise comportano in attesa del rimborso, che ad oggi non avviene prima di un anno. A ciò si aggiungano le difficoltà di cassa in cui versano tuttora le imprese di autotrasporto, che non riescono a recuperare tali incrementi sul mercato con conseguenze sull’intero sistema economico. Infatti, i recenti aumenti delle accise sul gasolio per autotrazione stanno mettendo a dura prova la tenuta del comparto, che ha già dovuto sopportare ulteriori rincari di altre voci di spesa (come assicurazioni e manutenzione dei veicoli), in un contesto economico che è tuttora al di sotto dei livelli antecedenti alla crisi.

Relazione tecnica

La proposta in oggetto apporta una serie di modifiche al D.P.R. n 277/2000 (Regolamento recante disciplina all’agevolazione fiscale a favore degli autotrasportatori).

Nello specifico la proposta in esame dispone che le richieste di rimborso debbano essere presentate “entro il mese successivo alla scadenza di ciascun trimestre solare”, non più in unica soluzione annuale al 30 giugno dell’anno successivo. Si consente, inoltre, la fruizione del credito entro il 31 dicembre dell’anno solare successivo a quello in cui è sorto il diritto allo stesso.

La proposta normativa, infine, prevede che, a partire dal corrente anno, non si applichi il limite annuale di 250.000 euro per l’utilizzo in compensazione dei crediti d’imposta derivanti dal riconoscimento di agevolazioni concesse alle imprese da indicare nel quadro RU del modello di Dichiarazione dei redditi.

In merito alle disposizioni relative ai rimborsi, si evidenzia che per i consumi dei 4 trimestri del 2012 il momento della presentazione della richiesta di rimborso viene così rimodulato:

1° trimestre : aprile 2012;

2° trimestre : luglio 2012;

3° trimestre :ottobre 2012;

4° trimestre: gennaio 2013.

Le nuove disposizioni in esame generano, per il bilancio dello Stato, effetti finanziari negativi, in termini di cassa, relativamente ai soli primi tre trimestri del 2012.

Ai fini della valutazione degli effetti finanziari della norma proposta rilevano:

i consumi di gasolio del settore autotrasporto, circa 7,4 miliardi di litri (dati forniti dall'Agenzia delle Dogane) ;

la differenza, pari a 190 euro per il 2012 e a ulteriori 0,49 euro per gli anni successivi, tra la nuova aliquota prevista dal D.L. 201/2011 dal 2012 e quella base (593,2 euro per mille litri per l'anno 2012 e 593,7 euro per mille litri per gli anni successivi, rispetto a 403,21 euro per mille litri, importo base dell'aliquota anno 2001).

Sulla base di tali dati, si hanno i seguenti effetti di cassa:

- € 190 /1000 lt x 7,4 mld lt x 3/4 (trimestri) = 1.054,5 milioni di euro circa per il 2012;
- € 0,49/1000 lt x 7,4 mld lt x ¾ (trimestri) = 2,7 milioni di euro per il 2013;

Si registra, quindi, un'accelerazione sui tempi di fruizione dei rimborsi:

- nel primo anno (2012) correlato sia alla nuova tempistica dei rimborsi stessi (effetto anticipo), sia all'aumento dell'accisa disposto con il citato decreto-legge 201/2011;
- nel secondo anno (2013) l'effetto anticipo è marginale in quanto correlato solo al differenziale tra l'aliquota di accisa prevista per il 2013 e quella dell'anno precedente.

La dotazione del pertinente capitolo di bilancio, comprensiva della variazione da apportare in attuazione del D.L. 201/2011 (+ 1.073,9 milioni di euro), come risulta dalla relazione tecnica e dal prospetto riepilogativo degli effetti (all. 3) al citato D.L. 201/2011, si attesta in complessivi 1.548,5 milioni di euro annui.

Secondo le vigenti modalità di rimborso o di fruizione in compensazione del credito d'imposta a favore degli autotrasportatori sull'incremento di accisa del gasolio per uso autotrazione utilizzato, nel 2012 si dovrebbe fronteggiare una richiesta sulla base dei dati forniti dall'Agenzia delle dogane di circa 315 milioni di euro correlati ai consumi relativi all'anno 2011. L'aumento dell'accisa disposto con il decreto-legge 201/2011, in ordine al quale sono previsti maggiori spese per 1.073,9 milioni di euro, comporta che le richieste da parte degli autotrasportatori dei maggiori rimborsi o fruizione in compensazione per effetto di tali aumenti avviene, sulla base della vigente normativa, sui consumi del 2012 dichiarati dagli stessi nel giugno 2013 con effetti sul bilancio in tale anno.

Ne consegue che, a legislazione vigente, nell'anno 2012 graverebbe sul pertinente stanziamento del capitolo di spesa solo il predetto importo di 315 milioni circa, riferito ai consumi del 2011.

Con la normativa proposta, volta ad anticipare trimestralmente la fruizione del beneficio, graverebbe sul medesimo capitolo, solo per la predetta annualità, anche l'importo di 1.054,5 milioni di euro, per un onere complessivo di 1.369,5 milioni di euro a fronte di uno stanziamento complessivo di 1.548,5 milioni di euro, comprensivo della variazione in corso di attuazione relativa all'articolo 15 del DL 201/2011. Per il 2013 l'onere complessivo si attesta a 1.408,7 milioni di euro a fronte di uno stanziamento pari a 1.539,5 milioni di euro, comprensivo della variazione in corso di attuazione relativa all'articolo 15 del DL 201/2011.

Pertanto la proposta normativa in esame non comporta la necessita di integrare risorse aggiuntive rispetto alle dotazioni di bilancio relativamente al capitolo 3820 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze.

Di seguito una tabella contenente gli oneri e i relativi stanziamenti, per il triennio 2012-2014:

	2012	2013	2014
Rimborsi 2011	-315		
Rimborsi I, II e III trim. 2012	-1.054,5		

Rimborsi IV trim . 2012		-351,5	
Rimborsi I, II e III trim. 2013		-1.057,2	
Rimborsi IV trim . 2013			-352,4
Rimborsi I, II e III trim. 2014			-1.057,2
T O T A L E	-1.369,5	-1.408,7	-1.409,6
Stanziamenti – cap. 3820	1.548,5	1.539,5	1.539,5

in milioni di euro

La proposta normativa rileva, invece, per la maggiore spesa per interessi conseguente dal peggioramento del saldo di cassa per l'effetto anticipo, stimata in 26,4 milioni di euro per il solo anno 2012, come da tabella seguente.

anticipo richiesta rimborso	importo anticipato	Oneri per interessi
anticipo ad aprile	351,5	13,2
anticipo a luglio	351,5	8,8
anticipo a ottobre	351,5	4,4
Totale	1054,5	26,4

in milioni di euro

In merito alla disposizione relativa alla fruizione del credito, si rileva che la norma proposta ha finalità di raccordo con le modifiche introdotte nelle lettere precedenti e, pertanto, non produce effetti.

Per quanto riguarda la non applicazione del limite annuale di 250.000 euro per l'utilizzo in compensazione dei crediti d'imposta, si evidenzia che la disposizione non comporta effetti finanziari, alla luce del fatto che, prudenzialmente, nelle stime precedenti è sempre stata ipotizzata una piena fruizione del credito nella stessa annualità di spettanza dello stesso.