
XVI Legislatura – Senato della Repubblica Atto n. 3018

Nota di approfondimento a cura del Comitato di Redazione ACI del 26.1.2012

L'atto n. S 3018 recante "Disposizioni in materia di infrastrutture e di trasporti" presentato al Senato di iniziativa del Sen. Castelli ed altri, è stato assegnato per l'esame in sede referente alla Commissione permanente VIII (Lavori pubblici, comunicazioni). L'analisi in Commissione non è ancora iniziata ma sono già stati richiesti i pareri delle commissioni 1^a (Aff. cost.), 2^a (Giustizia), 5^a (Bilancio), 6^a (Finanze), 10^a (Industria), 11^a (Lavoro), 13^a (Ambiente), 14^a (Unione europea), Questioni regionali.

Tra le riforme finalizzate alla crescita economica, proposte dal presente disegno di legge si annovera anche la gestione unitaria delle diverse tipologie di infrastrutture, quali quelle stradali e ferroviarie. A sostegno dell'intermodalità infrastrutturale si propone la creazione di una società mista pubblico-privata con il compito di gestire un sistema tariffario unico. Si riporta di seguito lo schema del disegno di legge con la relazione di accompagnamento.

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei Senatori Castelli, Bricolo, Bodega, Mazzatorta, Aderenti, Boldi, Cagnin, Calderoli, Davico, Divina, Paolo Franco, Massimo Garavaglia, Leoni, Maraventano, Mauro, Montani, Cesarino Monti, Mura, Pittoni, Rizzi, Stiffoni, Torri, Vaccari, Vallardi E Valli

comunicato alla presidenza il 22 novembre 2011

Disposizioni in materia di infrastrutture e di trasporti

Onorevoli Senatori. – L'economia del nostro Paese risente della grave crisi finanziaria mondiale, che ha colpito in particolare la zona dell'euro. Il precedente Governo ha adottato una politica di rigore per fronteggiare l'emergenza, restringendo e controllando la spesa pubblica allo scopo di garantire la sicurezza dei conti pubblici e gli obiettivi di finanza pubblica programmati.

Il presente disegno di legge ha lo scopo di introdurre nell'ordinamento alcune riforme dirette a stimolare la crescita economica e il tasso di occupazione, attraverso la riqualificazione del settore infrastrutturale, la semplificazione degli adempimenti per le imprese, la garanzia di una maggiore flessibilità nelle procedure di appalto delle opere pubbliche.

In particolare, il titolo I contiene norme dirette ad attirare i capitali privati nella realizzazione di opere pubbliche e servizi per i cittadini.

L'articolo 1, al fine di favorire ulteriormente la diffusione del partenariato pubblico-privato nella gestione delle opere pubbliche di carattere ordinario, prevede l'inserimento nel codice dei contratti pubblici di un nuovo strumento contrattuale 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. A tal fine, il committente pubblico dovrà versare un canone di disponibilità e, al fine di attenuare gli oneri finanziari, un eventuale contributo in corso d'opera, comunque non superiore al 50 per cento del costo di costruzione 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.

L'articolo 2, al fine di favorire lo sviluppo armonico sotto il profilo infrastrutturale di un'area in cui sia favorita l'intermodalità infrastrutturale, prevede che la gestione unitaria delle varie tipologie di infrastrutture (stradali, ferroviarie, eccetera) presenti sul territorio possa avvenire attraverso l'utilizzo di un'unica società mista pubblico-privata, che consenta l'applicazione di un unico sistema tariffario.

L'articolo 3 interviene in materia di affidamento delle concessioni di opere pubbliche, consentendo una maggiore flessibilità nell'utilizzo, a titolo di prezzo, della cessione di beni immobili connessi all'opera da realizzare, già nella disponibilità del committente pubblico o espropriati allo scopo, prevedendo che la decisione di ricorrere a tale strumento possa avvenire anche al di fuori della programmazione triennale se necessario all'equilibrio economico-finanziario della concessione.

L'articolo 4, sempre in tema di concessioni di opere pubbliche, prevede l'estensione dell'ambito gestionale anche alle opere già realizzate al momento dell'affidamento, che siano direttamente connesse con quelle da realizzare mediante la concessione. Questo consente di anticipare l'afflusso dei proventi della gestione, che rimangono comunque correlati ai costi di investimento della concessione, e dunque di ridurre l'onerosità finanziaria dell'operazione.

L'articolo 5, quale misura di incentivazione all'apporto del capitale privato delle imprese di assicurazioni nella realizzazione delle opere pubbliche, prevede che le stesse possano coprire le proprie «riserve tecniche» con azioni, obbligazioni o fondi che investono nel settore delle infrastrutture pubbliche.

L'articolo 6, al fine di consentire l'effettivo sviluppo dello strumento obbligazionario a sostegno del finanziamento di specifici progetti infrastrutturali, prevede la revisione della disciplina 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.

Il titolo II prevede semplificazioni e velocizzazioni in ordine alle procedure di finanziamento delle opere di carattere strategico, di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443 (cosiddetta «legge obiettivo»).

L'articolo 7 prevede che, a fini semplificatori, il CIPE possa procedere all'approvazione, su richiesta del soggetto aggiudicatore, del solo progetto preliminare, eliminando l'esame del progetto definitivo da parte dello stesso CIPE qualora sia verificata la coerenza dello stesso rispetto al progetto preliminare, in particolare con riferimento al rispetto del medesimo limite di finanziamento; in tal caso il progetto definitivo è approvato con decreto del

Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto col Ministro dell'economia e delle finanze. Si prevede inoltre la possibilità per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di effettuare sopralluoghi tecnico-amministrativi al fine di verificare l'effettivo andamento dei lavori.

All'articolo 8 si intende chiarire che, in caso di affidamento delle opere strategiche per lotti costruttivi, i piani economici e finanziari devono essere elaborati in conformità alla scansione temporale degli investimenti assegnati.

All'articolo 9, al fine di fissare tempi certi per l'utilizzo dei finanziamenti assegnati, è previsto che la mancata adozione del decreto di utilizzo delle risorse, entro sessanta giorni dalla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della delibera CIPE e, per le opere di cui alla legge obiettivo, entro trenta giorni dalla pubblicazione del bando, comporti l'obbligo di verifica ai fini dell'accertamento delle eventuali responsabilità dei soggetti competenti all'espletamento delle fasi procedurali; gli stessi effetti sono previsti per la mancata formalizzazione e trasmissione delle delibere CIPE alla firma del Presidente del Consiglio dei ministri entro trenta giorni dalla seduta in cui viene assunta la delibera. È prevista infine la riduzione di un terzo dei termini previsti per la registrazione, da parte della Corte dei conti, della delibera del CIPE.

All'articolo 10, 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-finanziario che accompagna la richiesta di assegnazione delle risorse.

L'articolo 11 è volto a correggere alcune norme contenute nel cosiddetto «decreto-sviluppo» (decreto-legge 13 maggio 2011, n. 70, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 2011, n. 106) che hanno determinato difficoltà applicative. In particolare il comma 1 contiene una norma sul costo del lavoro: si prevede l'abrogazione della disposizione inserita nel «decreto sviluppo» dalla legge di conversione, relativa all'esclusione del costo del lavoro dal ribasso offerto nelle procedure di affidamento dei

contratti pubblici, rivelatasi problematica e di non univoca applicazione, come evidenziato di recente anche dall'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici; resta fermo che l'ordinamento vigente garantisce ampiamente la tutela dei lavoratori negli appalti pubblici, sia sotto il profilo della retribuzione che sotto quello della sicurezza, attraverso numerose specifiche disposizioni già contenute nel codice dei contratti pubblici e nel decreto legislativo 9 aprile 2008 n. 81, in materia di sicurezza. I commi 3 e 4 forniscono alcune precisazioni e chiarimenti in merito al regime transitorio delle disposizioni introdotte dal citato decreto-legge n. 70 del 2011 per le infrastrutture strategiche in materia di conferenza di servizi e di limiti alle varianti, volte a consentire la celere prosecuzione delle opere già avviate.

L'articolo 12, come forma di accelerazione e semplificazione, estende ad ulteriori ipotesi, rispetto a quelle già previste, la possibilità di procedere al completamento del contratto mediante scorrimento della graduatoria formatasi in esito alla gara originaria, in luogo dell'espletamento di una nuova gara.

Il titolo III reca misure per le infrastrutture, l'edilizia e il settore stradale e autostradale.

L'articolo 13 contiene disposizioni per la semplificazione del regime dell'utilizzo delle terre e rocce da scavo. La proposta 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.

L'articolo 14 introduce modifiche al testo unico in materia edilizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, volte a chiarire, a fini di semplificazione, che, per i sistemi costruttivi che utilizzano materiali innovativi via via individuati e disciplinati dalle norme tecniche per le costruzioni (quali il legno, oggi disciplinato dalle norme tecniche), non sia necessario procedere al rilascio dell'idoneità da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Inoltre, nell'ambito della procedura di autorizzazione dei laboratori, si prevede, a fini semplificatori, l'eliminazione del riferimento al

parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici per via delle difficoltà che l'acquisizione di tale parere comporta, in relazione ai tempi di rilascio delle autorizzazioni richieste.

L'articolo 15, al fine di semplificare le procedure inerenti l'approvazione degli accordi di programma per la realizzazione degli interventi previsti dal piano nazionale di edilizia abitativa, si propone di modificare le relative disposizioni prevedendone l'approvazione non più con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, ma con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 16 prevede l'esclusione delle opere di urbanizzazione primaria di importo inferiore alla soglia comunitaria dall'applicazione delle procedure di affidamento previste dal codice dei contratti pubblici, atteso che la realizzazione di tali opere è un onere connaturato alla trasformazione urbanistica del territorio ed essa pertanto può essere posta in essere direttamente dallo stesso soggetto che dà attuazione agli interventi di nuova edificazione. Si nota che una disposizione analoga, già presente nel citato decreto-legge n. 70 del 2011 («decreto sviluppo»), è stata erroneamente espunta in sede di conversione in legge del decreto, ma successivamente è stata più volte ripresentata con emendamenti.

L'articolo 17 è volto a consentire la trasferibilità del diritto di proprietà dei parcheggi, con cessazione del vincolo di pertinenzialità rispetto all'immobile originario e destinazione del parcheggio trasferito a pertinenza di altra unità immobiliare. Rimangono esclusi dal nuovo regime i parcheggi realizzati in diritto di superficie su aree comunali o nel sottosuolo delle stesse.

L'articolo 18 intende disciplinare in modo semplificato la procedura di approvazione degli aggiornamenti delle convenzioni relative alle concessioni autostradali, anche in vista della necessità di adeguare i piani economico-finanziari a seguito dell'avvenuto recepimento della normativa europea in materia di sicurezza delle infrastrutture. La disciplina semplificata prevede l'approvazione con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto col Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere del Nucleo

di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS), eliminando l'acquisizione del parere del CIPE e delle Commissioni parlamentari.

L'articolo 19 contiene disposizioni volte a consentire – durante il periodo transitorio di un anno previsto per l'entrata in operatività delle categorie di qualificazione SOA modificate dal nuovo regolamento di attuazione del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207 – alle imprese non in possesso di qualificazione SOA di conseguire l'attestazione e, in via più generale, a quelle già in possesso dell'attestazione di ottenere la qualificazione per una più elevata classe di importo; in tali circostanze le attestazioni possono essere conseguite ai sensi delle disposizioni del previgente regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 34 del 2000. Si chiarisce, inoltre, che le disposizioni regolamentari in materia di ritenute da svincolare a seguito del collaudo debbano intendersi immediatamente applicabili solo ai contratti di lavori, già soggetti al sistema delle ritenute in epoca previgente al nuovo regolamento, mentre ai contratti di servizi e forniture, per i quali la disposizione assume carattere innovativo, sono applicabili ai contratti banditi in vigenza del nuovo regolamento.

L'articolo 20 è volto a consentire di procedere in tempi rapidi ad interventi di ammodernamento su infrastrutture autostradali e stradali esistenti mediante l'installazione di impianti tecnologici (e opere civili connesse) che in quanto accessori e funzionali all'infrastruttura non incidono sull'impatto della struttura già oggetto dei necessari provvedimenti approvativi ed autorizzativi. La disposizione consente una rapida realizzazione dei portali necessari al pedaggiamento della rete autostradale in gestione diretta ANAS.

L'articolo 21 è volto a chiarire che i contratti di finanziamento sono esclusi dall'applicazione del codice dei contratti pubblici e pertanto per l'affidamento dei contratti aventi ad oggetto il finanziamento è sufficiente il rispetto dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza e proporzionalità e l'esperimento di un confronto concorrenziale tra almeno cinque soggetti.

L'articolo 22 stabilisce l'allineamento delle norme nazionali a quelle europee con riferimento ai parametri e agli *standard* tecnici per la progettazione e la costruzione di nuove infrastrutture viarie.

L'articolo 23, al fine di promuovere l'economicità della realizzazione e gestione in sicurezza delle infrastrutture ferroviarie, propone di consentire la realizzazione delle nuove linee ad alta velocità senza tenere conto delle specifiche tecniche dell'alta capacità. Si stabilisce inoltre il principio generale dell'allineamento delle norme nazionali a quelle europee con riferimento ai parametri e *standard* tecnici per la progettazione e la costruzione di nuove infrastrutture ferroviarie nonché per l'adeguamento di quelle esistenti.

L'articolo 24 interviene sul codice dei contratti pubblici e prevede, per le opere di importo superiore a 20 milioni di euro, una procedura di consultazione sul progetto posto a base di gara, quale costruttivo momento di confronto tra le imprese invitate alla gara ristretta e la stazione appaltante, funzionale a chiarire eventuali incertezze sugli elaborati progettuali; la disposizione potrebbe inoltre concorrere a prevenire possibili contenziosi nella fase esecutiva dei lavori.

All'articolo 25 si propone una modifica della disciplina di compensazione dei prezzi dei materiali da costruzione, sempre tenendo conto della esigenza di contenimento della spesa pubblica, con cui si prevede:

l'elevazione dal 10 al 20 per cento dell'area oltre la quale si dà luogo alle compensazioni;

l'eliminazione del presupposto «delle circostanze eccezionali», sulla base della considerazione che gli incrementi dei prezzi superiori ad una percentuale così elevata come il 20 per cento, siano da considerare sempre eccezionali;

l'eliminazione del dimezzamento della percentuale eccedente il 10 per cento che dà luogo alla compensazione.

L'articolo 26 prevede che il limite del 20 per cento per l'iscrizione di riserve non operi nel caso in cui le stesse siano relative al verificarsi di

eventi imprevisti e imprevedibili al momento della predisposizione del progetto.

L'articolo 27, al fine di garantire il più ampio coinvolgimento di tutti gli operatori economici, con particolare riferimento alle medie e piccole imprese, nella realizzazione delle opere pubbliche, introduce una norma di principio volta a favorire la suddivisione degli appalti in lotti funzionali.

L'articolo 28 introduce una norma volta a chiarire che, qualora una concessione stradale o autostradale abbia ad oggetto la sola gestione dell'infrastruttura e dia luogo ad un contratto di servizi, l'affidamento debba comunque avvenire secondo le procedure di gara previste dal codice dei contratti pubblici per le concessioni di costruzione e gestione.

Il titolo IV contiene disposizioni in materia di trasporti e logistica.

L'articolo 29 introduce disposizioni finalizzate ad incentivare percorsi formativi e professionali indirizzati al personale delle imprese che forniscono lavoro temporaneo all'interno dei porti, attraverso il riconoscimento di un credito di imposta a favore delle imprese che attivano tali percorsi. La copertura viene individuata, previa autorizzazione della Commissione europea, nell'utilizzo congiunto delle risorse nazionali e comunitarie del Fondo sociale europeo e del Fondo europeo di sviluppo regionale destinate al finanziamento dei programmi operativi, regionali e nazionali.

L'articolo 30 introduce una nuova modalità di finanziamento delle infrastrutture portuali basata sulla destinazione di una quota dell'incremento del gettito IVA generato dall'attivazione di una nuova infrastruttura, a diretto beneficio della realizzazione della infrastruttura medesima.

L'articolo 31 introduce una norma di semplificazione delle procedure relative ai contratti di programma per interventi infrastrutturali nei maggiori aeroporti italiani, volta a favorire lo sblocco degli investimenti privati nel settore aeroportuale; è salvaguardata la doverosa potestà approvativa ministeriale; è previsto altresì che gli interventi infrastrutturali inseriti nei contratti di programma siano realizzati utilizzando le procedure previste per le opere strategiche.

L'articolo 32 contiene disposizioni dettate dalla necessità di istituire una disciplina normativa specifica per il servizio di trasporto pubblico locale effettuato all'interno della laguna di Venezia, secondo criteri di semplificazione che tengano effettivamente conto della particolare tipologia di navigazione svolta e della peculiare organizzazione del servizio a bordo, posto che la generale normativa marittima, finalizzata a disciplinare la ben più complessa realtà della navigazione in mare aperto, si è rivelata sproporzionata e sotto vari profili di impossibile applicazione con riguardo alla realtà della navigazione di linea lagunare.

L'articolo 33 prevede nuove disposizioni per l'attuazione dell'articolo 3, comma 14, del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7, in merito ai pedaggi stradali riguardanti infrastrutture situate in regioni montane.

L'articolo 34 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. Al fine di consentire inoltre l'utilizzo per finalità commerciali di navi da diporto battenti bandiera extracomunitaria si propone, attraverso una modifica al codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, di estendere alle navi battenti bandiera di Paese extracomunitario le procedure già previste per le navi non iscritte nei registri nazionali battenti bandiera di uno dei Paesi dell'Unione europea.

L'articolo 35 è volto a individuare il soggetto tenuto al versamento dei contributi previdenziali nel caso in cui venga nominato, quale presidente di un'autorità portuale, un dipendente di una delle amministrazioni dello Stato: l'amministrazione pubblica presso cui il dipendente svolge l'ultimo incarico effettua il versamento dei contributi previdenziali ed assistenziali, che saranno poi integralmente rimborsati dall'Autorità portuale presso la quale il dipendente svolge l'incarico di presidente. Il dipendente è posto in aspettativa senza assegni ed ha diritto al mantenimento del posto di lavoro; tale periodo è utile ai fini del trattamento di quiescenza e previdenza.

L'articolo 36 è volto a definire, in conformità a quanto previsto dal

regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, i criteri e le disposizioni in materia di accesso alla professione di trasportatore su strada; in particolare non sono introdotti nuovi obblighi o oneri aggiuntivi per le imprese e per i soggetti pubblici e privati interessati, facendo salva la previgente disciplina in materia di accesso alla professione.

L'articolo 37 dispone che le imprese ferroviarie aventi sede all'estero, o loro partecipate, che esercitano servizi ferroviari sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, sono soggette, relativamente alle regole e procedure di accesso e di utilizzo dell'infrastruttura e degli impianti ferroviari, alle stesse limitazioni e vincoli cui sono sottoposte le imprese italiane nei territori dei rispettivi Paesi.

L'articolo 38, nell'ambito della strategia di coordinamento per corridoio delle reti transeuropee di trasporto, prevede che le regioni adottino piani territoriali per individuare le direttrici e le grandi aree di interesse logistico per i progetti di interesse europeo.

L'articolo 39 consente di destinare le aree, anche demaniali, ricadenti nelle circoscrizioni delle autorità portuali, alla realizzazione di opere infrastrutturali che consentano di migliorare e sviluppare i processi logistici di cui al Piano nazionale della logistica. In tal modo la realizzazione delle opere graverà esclusivamente sui privati, con la conseguenza di addivenire ad un miglioramento del sistema logistico in totale assenza di oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 40 esclude dal patto di stabilità le spese degli enti locali inerenti alle infrastrutture relative al trasporto rapido di massa.

DISEGNO DI LEGGE

TITOLO I

MISURE PER L'ATTRAZIONE DI CAPITALI PRIVATI

Art. 1.

(Contratto di disponibilità)

1. Al codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni, di seguito denominato «codice», 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 spese 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 del titolo III della parte II, dopo le parole: «della locazione finanziaria per i lavori» sono aggiunte le seguenti: «e del contratto di disponibilità»;

d) nel capo III del titolo III della parte II, dopo l'articolo 160-*bis* è aggiunto 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 2;

b) l'eventuale riconoscimento di un contributo in corso d'opera, comunque non superiore al 50 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, rispettivamente sulla base dell'importo del contratto, con riferimento alla soglia comunitaria, 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 prestare nella misura del 10 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 del capo IV del presente titolo, 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 dei provvedimenti di pubbliche autorità, vigenti o 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 autorità terze competenti. Il rischio della mancata o ritardata approvazione, da parte di autorità terze competenti, della progettazione e delle eventuali varianti è a carico dell'affidatario.

6. La stazione appaltante procede all'attività di collaudo, verificando 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».

Art. 2.

(Società miste per lo sviluppo di aree territoriali)

1. Più amministrazioni aggiudicatrici possono costituire con soci privati, individuati mediante procedura di affidamento ad evidenza pubblica, società miste pubblico-private per lo sviluppo di aree territoriali, aventi ad oggetto la gestione in comune delle infrastrutture di trasporto pertinenti a diverse modalità. La quota parte di investimento pubblico degli enti locali partecipanti alla società è esclusa dal computo del saldo finanziario ai fini del rispetto del patto di stabilità interno.

2. Le società di cui al comma 1 possono incentivare, attraverso il sistema tariffario, l'utilizzo di modalità di trasporto meno congestionanti per il territorio o maggiormente sostenibili sotto il profilo ambientale e possono individuare tariffe di tipo multimodale, riferite a più modalità di trasporto nella stessa area, anche tenendo conto delle eventuali esternalità positive conseguite.

Art. 3.

(Cessione di immobili nelle concessioni)

1. All'articolo 143 del codice, il comma 5 è sostituito dal seguente:

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

Art. 4.

(Anticipo della fase di gestione nelle concessioni)

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

2. All'articolo 143 del codice sono apportate le seguenti modificazioni:

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

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

Art. 5.

(Disciplina ISVAP in materia di riserva tecnica per investimenti)

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

2. Gli investimenti di cui al comma 1 possono essere rappresentati da azioni di società esercenti la realizzazione e la gestione delle infrastrutture, da obbligazioni emesse da queste ultime e da quote di organismi di investimento collettivo del risparmio (OICR) armonizzati che investano nelle predette categorie di titoli.

Art. 6.

(Emissione di obbligazioni da parte delle società di progetto)

1. L'articolo 157 del codice è sostituito dal seguente:
«Art. 157. – *(Emissione di obbligazioni da parte delle società di progetto)*

– 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 dei clienti professionali di cui al testo unico delle disposizioni in materia di intermediazione finanziaria, di cui al decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58; dette obbligazioni sono nominative.

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 connesse alla realizzazione di infrastrutture strategiche godono dello stesso regime fiscale previsto per i titoli del debito pubblico».

TITOLO II

SEMPLIFICAZIONE E VELOCIZZAZIONE DELLE PROCEDURE

Art. 7.

(Opere strategiche: approvazione unica del progetto preliminare e verifiche relative all'avanzamento dei lavori)

1. Dopo l'articolo 169 del codice, è inserito il seguente:

«Art. 169-bis. – *(Approvazione unica del progetto preliminare)* – 1. Su richiesta del soggetto aggiudicatore, il CIPE può valutare il progetto preliminare, istruito secondo le previsioni dell'articolo 165, ai fini dell'approvazione unica dello stesso, assicurando l'integrale copertura finanziaria del progetto. In caso di approvazione unica del progetto preliminare, che comporta gli effetti di cui all'articolo 165, comma 7, il progetto definitivo è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze per i profili di competenza, con le modalità di cui al presente articolo e sempre che siano rispettate le condizioni previste al comma 2.

2. Il progetto definitivo è corredato, oltre che della relazione del progettista prevista dall'articolo 166, comma 1, di una ulteriore relazione del progettista, confermata dal responsabile del procedimento, che attesti:

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

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

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

3. Il progetto definitivo è rimesso da parte del soggetto aggiudicatore, del concessionario o contraente generale a ciascuna delle amministrazioni interessate dal progetto rappresentate nel CIPE e a tutte le ulteriori amministrazioni competenti a rilasciare permessi e autorizzazioni di ogni genere e tipo, nonché ai gestori di opere interferenti. Nel termine perentorio di quarantacinque giorni dal ricevimento del progetto le pubbliche amministrazioni competenti e i gestori di opere interferenti possono presentare motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni per il progetto definitivo o di varianti migliorative che non modificano la localizzazione e le caratteristiche essenziali delle opere, nel rispetto dei limiti di spesa e delle caratteristiche prestazionali e delle specifiche funzionali individuati in sede di progetto preliminare. Nei trenta giorni successivi il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti valuta la compatibilità delle proposte e richieste pervenute dalle pubbliche amministrazioni competenti e dai gestori di opere interferenti con le indicazioni vincolanti contenute nel progetto preliminare approvato e, nel caso in cui verifichi il rispetto di tutte le condizioni di cui al comma 2, il progetto definitivo viene approvato con il decreto di cui al comma 1.

4. L'approvazione del progetto definitivo, con il decreto di cui al comma 1 del presente articolo, comporta gli effetti di cui all'articolo 166, comma 5, e la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera. Per quanto riguarda l'avvio del procedimento di dichiarazione di pubblica utilità si applica l'articolo 166, comma 2. Si applica altresì l'articolo 166, commi 4-*bis*, 5-*bis* e 5-*ter*.

5. Il termine di cui all'articolo 170, comma 3, per l'indicazione delle interferenze non rilevate dal soggetto aggiudicatore è pari a quarantacinque giorni ed il programma di risoluzione, approvato con il decreto di cui al comma 1 del presente articolo unitamente al progetto definitivo, è

vincolante per gli enti gestori di reti o opere destinate al pubblico servizio, con gli effetti di cui all'articolo 170, commi 4 e 5».

2. All'articolo 163, comma 2, del codice, dopo la lettera *f*-bis) è aggiunta la seguente:

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

Art. 8.

(Piano economico e finanziario dei lotti costruttivi)

1. All'articolo 2 della legge 23 dicembre 2009, n. 191, dopo il comma 232 è inserito il seguente:

«232-bis. Per gli interventi di cui al comma 232, il progetto preliminare e il progetto definitivo, sottoposti all'approvazione del CIPE ai sensi degli articoli 165 e 166 del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, sono corredati da un piano economico e finanziario articolato secondo la sequenza di fasi costruttive cronologicamente successive, l'una propedeutica all'altra, elaborate in conformità al valore complessivo dell'intervento. Il piano economico e finanziario è predisposto in relazione alla realizzazione per fasi degli investimenti».

2. La disposizione di cui al comma 232-*bis* dell'articolo 2 della legge n. 191 del 2009, introdotto dal comma 1 del presente articolo, si applica ai progetti preliminari o definitivi non ancora pervenuti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 9.

(Riduzione dei termini per l'utilizzo di risorse deliberate dal CIPE per le opere pubbliche)

1. All'articolo 4, comma 177-*bis*, della legge 24 dicembre 2003, n. 350, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «Per i contributi destinati alla realizzazione delle opere pubbliche, il decreto di cui al presente comma è emanato entro il termine di sessanta giorni dalla data di pubblicazione nella

Gazzetta Ufficiale della delibera CIPE che assegna definitivamente le risorse. In relazione alle infrastrutture di interesse strategico di cui alla parte II, titolo III, capo IV, del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, detto termine è pari a trenta giorni e decorre dalla data di pubblicazione del bando ai sensi degli articoli 165, comma 5-*bis*, e 166, comma 5-*bis*, del medesimo decreto legislativo. Il mancato rispetto dei predetti termini comporta l'obbligo di procedere alla verifica ai fini dell'accertamento delle eventuali responsabilità dei soggetti competenti all'espletamento delle fasi procedurali».

2. Al fine di garantire la certezza dei finanziamenti destinati alla realizzazione delle opere pubbliche, le delibere assunte dal CIPE relativamente ai progetti di opere pubbliche sono formalizzate e trasmesse al Presidente del Consiglio dei ministri per la firma entro trenta giorni decorrenti dalla data in cui è assunta la delibera. Il mancato rispetto del predetto termine comporta l'obbligo di procedere alla verifica ai fini dell'accertamento delle eventuali responsabilità dei soggetti competenti all'espletamento delle fasi procedurali.

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

Art. 10.

(Documentazione a corredo del piano economico-finanziario 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-finanziario che accompagna la richiesta di assegnazione delle risorse, fermo restando quanto previsto dall'articolo 4, comma 140, della medesima 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 servita dalle infrastrutture realizzate con il finanziamento autorizzato;

b) nell'indicazione del costo complessivo dell'investimento deve essere compreso non solo il contributo pubblico a fondo perduto richiesto al CIPE, ma anche, ove esista, la quota parte di finanziamento diverso da quello pubblico;

c) nell'indicazione dell'erogazione prevista si deve dare conto dell'utilizzo di tutti i finanziamenti assegnati al progetto in maniera coerente con il cronoprogramma di attività; per le erogazioni annuali deve essere fornita 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 effettua con l'applicazione delle variazioni del tasso di inflazione al solo anno di inizio delle attività, con divieto di cumulo per gli anni successivi;

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.

Art. 11.

(Disposizioni correttive del decreto-legge 13 maggio 2011, n. 70)

1. Al fine di garantire la piena salvaguardia dei diritti dei lavoratori, nonché la trasparenza nelle procedure di aggiudicazione delle gare d'appalto, l'incidenza del costo del lavoro e delle misure di adempimento

delle disposizioni in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro resta comunque disciplinata:

a) dagli articoli 86, commi 3-*bis* e 3-*ter*, 87, commi 3 e 4, ed 89, comma 3, del codice;

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

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

2. All'articolo 81 del codice, il comma 3-*bis* è abrogato.

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

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

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

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

«10-*bis*. Le disposizioni di cui al comma 2, lettera *r*), numeri 2-*bis*) e 2-*ter*), lettera *s*), numeri 1) e 1-*bis*), lettera *t*), numero 01), e lettera *u*), si applicano alle opere i cui progetti preliminari sono pervenuti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti successivamente alla data di entrata in

vigore della legge di conversione del presente decreto. Alle opere i cui progetti preliminari sono pervenuti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti fino alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto continuano ad applicarsi le disposizioni degli articoli da 165 a 168 del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, nel testo vigente prima della medesima data».

Art. 12.

(Scorrimento della graduatoria per il completamento di contratti in corso)

1. All'articolo 140, comma 1, del codice, dopo le parole: «in caso di fallimento dell'appaltatore» sono inserite le seguenti: «o di liquidazione coatta e concordato preventivo dello stesso» e dopo le parole: «ai sensi degli articoli 135 e 136» sono inserite le seguenti: «o di recesso dal contratto ai sensi dell'articolo 11, comma 3, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252».

TITOLO III

MISURE DI SVILUPPO PER LE INFRASTRUTTURE, L'EDILIZIA E IL SETTORE STRADALE E AUTOSTRADALE

Art. 13.

(Semplificazione del regime dell'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, nelle more dell'emanazione del decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare di cui al comma 2 dello stesso articolo 184-*bis*, le terre e rocce da scavo, anche di gallerie, prodotte nell'esecuzione di opere pubbliche, anche se contaminate o miscelate, durante il ciclo produttivo, da materiali, sostanze o residui di varia natura, ancorché inquinanti, derivanti dalle tecniche e dai materiali utilizzati per poter effettuare le attività di evacuazione, perforazione e costruzione, ed impiegate, senza alcuna trasformazione diversa dalla normale pratica industriale, intendendosi per tale anche selezioni granulometriche, riduzione volumetrica, stabilizzazione a calce o a cemento, essiccamento, nell'ambito di un unico ciclo produttivo 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 cui alla tabella 1 dell'allegato 5 alla parte IV del citato decreto legislativo n. 152 del 2006, 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.

Art. 14.

(Semplificazione delle procedure di approvazione di progetti con materiali innovativi)

1. Al testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 52, il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. Qualora vengano usati materiali o sistemi costruttivi diversi da quelli disciplinati dalle norme tecniche in vigore, la loro idoneità deve essere comprovata da una dichiarazione rilasciata dal presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici su conforme parere dello stesso Consiglio»;

b) all'articolo 59, comma 2, le parole: «, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici,» sono soppresse.

Art. 15.

(Semplificazione delle procedure di approvazione del 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, le parole: «Presidente del Consiglio dei Ministri» sono sostituite dalle seguenti: «Ministro delle infrastrutture e dei trasporti».

2. All'articolo 4, comma 2, del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 16 luglio 2009, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 191 del 19 agosto 2009, le parole: «Presidente del Consiglio dei Ministri» sono sostituite dalle seguenti: «Ministro delle infrastrutture e dei trasporti».

Art. 16.

(Opere di urbanizzazione a scomputo)

1. All'articolo 16 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-bis. Nell'ambito degli strumenti attuativi e degli atti equivalenti comunque denominati nonché degli interventi in diretta attuazione dello strumento urbanistico generale, l'esecuzione diretta delle opere di urbanizzazione primaria di cui al comma 7 del presente articolo, di importo inferiore alla soglia di cui all'articolo 28, comma 1, lettera c), del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, funzionali all'intervento di trasformazione urbanistica del territorio, è a carico del titolare del permesso di costruire. Non si applicano le disposizioni del citato codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163».

Art. 17.

(Disposizioni in materia di parcheggi)

1. All'articolo 9 della legge 24 marzo 1989, n. 122, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 5 è sostituito dal seguente:

«5. La proprietà dei parcheggi realizzati ai sensi del comma 1 può essere trasferita, anche in deroga a quanto previsto nel titolo edilizio che ha legittimato la costruzione e nei successivi atti convenzionali, solo previa destinazione del parcheggio trasferito a pertinenza di altra unità immobiliare. I parcheggi realizzati ai sensi del comma 4 non possono essere ceduti separatamente dall'unità immobiliare alla quale sono legati da vincolo pertinenziale; i relativi atti di cessione sono nulli»;

b) dopo il comma 5 è inserito il seguente:

«5-bis. La disposizione di cui al primo periodo del comma 5 prevale su eventuali disposizioni difformi contenute nelle leggi regionali e si applica anche ai parcheggi pertinenziali già realizzati alla data di entrata in vigore della presente disposizione».

Art. 18.

(Semplificazione delle procedure per gli aggiornamenti delle convenzioni autostradali)

1. Gli aggiornamenti o le revisioni delle concessioni autostradali sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentito il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS) che si esprime entro trenta giorni dalla richiesta; decorso il predetto termine senza che il NARS abbia espresso il parere, i predetti aggiornamenti o revisioni possono comunque essere approvati.

Art. 19.

(Regime transitorio in materia di qualificazione SOA e di svincolo delle ritenute)

1. All'articolo 357, comma 12, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Fino al trecentosessantacinquesimo giorno dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, al fine del rilascio dell'attestazione nelle categorie di cui al secondo periodo del presente comma, alle imprese che intendono conseguire la qualificazione, ovvero che intendono qualificarsi in una classifica superiore rispetto a quella già posseduta e in corso di validità ai sensi del presente comma, continuano ad applicarsi le disposizioni di cui agli articoli 18, 19, 22, 23, 24, 25 e 26 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 25 gennaio 2000, n. 34, e non si applicano gli articoli 79, 80, 83, 84, 85, 86 e 87 del presente regolamento; le predette attestazioni cessano di avere validità a decorrere dal trecentosessantaseiesimo giorno dalla data di entrata in vigore del presente regolamento».

2. L'articolo 4, comma 3, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207, si interpreta nel senso che le disposizioni ivi contenute sono di immediata applicazione ai contratti di lavori, anche in corso di esecuzione alla data di entrata in vigore del medesimo regolamento; per i contratti di servizi e forniture le citate disposizioni si applicano ai contratti i cui bandi o avvisi con i quali si indice una gara sono pubblicati successivamente alla data di entrata in vigore del citato regolamento, nonché, in caso di contratti senza pubblicazione di

bandi o avvisi, ai contratti per i quali, alla data di entrata in vigore del regolamento, non sono ancora stati inviati gli inviti a presentare le offerte.

Art. 20.

(Semplificazione nella realizzazione di impianti tecnologici a servizio delle infrastrutture)

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

Art. 21.

(Contratti di finanziamento)

1. L'articolo 19, comma 1, lettera *d*), del codice si interpreta nel senso che tra i servizi finanziari ivi previsti, ai quali non si applicano le disposizioni del medesimo codice, sono inclusi i contratti di finanziamento, che restano quindi soggetti alla disciplina di cui all'articolo 27 del medesimo codice.

Art. 22.

(Riduzione dell'overdesign delle infrastrutture)

1. All'articolo 13 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 1 è inserito il seguente:

«1-bis. Le norme tecniche di cui al comma 1 sono definite in modo che non risultino più onerose di quelle previste dagli accordi e dalla normativa vigenti nell'Unione europea».

2. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla revisione della normativa tecnica vigente eventualmente difforme rispetto alla disposizione di cui al comma 1-*bis* dell'articolo 13 del decreto legislativo n. 285 del

1992, introdotto dal comma 1 del presente articolo. A far data dal 1^o luglio 2012, le disposizioni incompatibili cessano comunque di aver efficacia.

3. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 si applicano anche alle norme tecniche previste per infrastrutture non autostradali.

Art. 23.

(Riduzione dell'overdesign delle linee ferroviarie)

1. Le nuove infrastrutture ferroviarie ad alta velocità devono essere concepite sulla base delle stime delle caratteristiche della domanda, evitando di combinarne le specifiche tecniche con quelle ad alta capacità.

2. Alla progettazione e costruzione delle nuove infrastrutture ferroviarie nazionali nonché agli adeguamenti di quelle esistenti si applicano specifici parametri e *standard* tecnici e funzionali, che non devono risultare più onerosi di quelli previsti dagli accordi e dalla normativa vigenti nell'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 dell'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».

Art. 24.

(Consultazione preliminare)

1. Nel capo IV, sezione IV, del titolo I della parte II del codice, dopo l'articolo 112 è aggiunto il seguente:

«Art. 112-bis. - *(Consultazione preliminare per i lavori di importo superiore a 20 milioni di euro)*. - 1. Per i lavori di importo a base di gara superiore a 20 milioni di euro, da affidare con la procedura ristretta di cui all'articolo 55, comma 6, le stazioni appaltanti indicano nel bando che sul

progetto a base di gara è indetta consultazione preliminare secondo la procedura del presente articolo.

2. La stazione appaltante convoca tutte le imprese invitate, le quali possono chiedere chiarimenti in ordine al progetto, nonché il progettista e il soggetto verificatore; alla consultazione è presente il responsabile del procedimento.

3. Nel corso della consultazione l'amministrazione fornisce i chiarimenti richiesti e, all'esito della consultazione, redige, seduta stante, il verbale della riunione, riportando le informazioni e i chiarimenti forniti, e ne consegna copia a tutti i presenti.

4. La stazione appaltante può sospendere la consultazione e rinviarla di non più di quindici giorni, qualora vi sia l'esigenza di approfondimenti».

2. All'articolo 206, comma 1, del codice, dopo le parole: «87; 88; 95; 96;» è inserita la seguente: «112-*bis*;».

3. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 si applicano alle procedure i cui bandi o avvisi di gara sono pubblicati successivamente alla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 25.

(Caro-materiali)

1. All'articolo 133 del codice, i commi 4 e 5 sono sostituiti dai seguenti:

«4. In deroga a quanto previsto dal comma 2, qualora il prezzo dei singoli materiali da costruzione subisca variazioni in aumento o in diminuzione, superiori al 20 per cento rispetto al prezzo rilevato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'anno di presentazione dell'offerta con il decreto di cui al comma 6, si fa luogo a compensazioni, in aumento o in diminuzione, per la percentuale eccedente il 20 per cento e nel limite delle risorse di cui al comma 7.

5. La compensazione è determinata applicando la percentuale di variazione che eccede il 20 per cento al prezzo dei singoli materiali da costruzione impiegati nelle lavorazioni contabilizzate nell'anno solare precedente al decreto di cui al comma 6 nelle quantità accertate dal direttore dei lavori».

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto ministeriale di cui all'articolo 133, comma 6, del codice, di rilevazione delle variazioni percentuali per l'anno 2011, da adottare entro il 31 marzo 2012, ed ai lavori eseguiti e contabilizzati a decorrere dal 1° gennaio 2011. Restano ferme la precedente disciplina per il calcolo delle variazioni percentuali riferite agli anni precedenti al 2011 e le rilevazioni effettuate con i precedenti decreti ministeriali adottati ai sensi del predetto articolo 133, comma 6, del codice.

Art. 26.

(Riserve)

1. All'articolo 240-*bis*, comma 1, del codice, il secondo periodo è sostituito dal seguente: «L'importo complessivo delle riserve da liquidare non può in ogni caso essere superiore al 20 per cento dell'importo contrattuale; tale limite non si applica alle riserve iscritte per fatti riconducibili ai casi previsti dall'articolo 1664, secondo comma, del codice civile».

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano ai contratti i cui bandi o avvisi con i quali si indice una gara sono pubblicati successivamente alla data di entrata in vigore della presente legge, nonché, in caso di contratti senza pubblicazione di bandi o avvisi, ai contratti per i quali, alla data di entrata in vigore della presente legge, non sono ancora stati inviati gli inviti a presentare le offerte.

Art. 27.

(Accesso al mercato delle piccole e medie imprese)

1. All'articolo 2 del codice, dopo il comma 1 è inserito il seguente:

«1-*bis*. Nel rispetto della disciplina dell'Unione europea in materia di appalti pubblici, al fine di favorire l'accesso delle piccole e medie imprese, le stazioni appaltanti devono, ove possibile, suddividere gli appalti in lotti».

Art. 28.

(Affidamento delle concessioni di servizi nel settore stradale)

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

«2-ter. I contratti di concessione di costruzione e gestione e di sola gestione nel settore stradale e autostradale sono affidati secondo le procedure previste dall'articolo 144 del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni, ovvero dall'articolo 153 del medesimo codice».

TITOLO IV

TRASPORTI E LOGISTICA

Art. 29.

(Percorsi formativi e professionali per i lavoratori portuali)

1. Per favorire la definizione di accordi di programma per interventi volti all'ammodernamento dei sistemi portuali attraverso percorsi formativi e professionali indirizzati al personale delle imprese che forniscono lavoro temporaneo ai sensi dell'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, è istituito, a favore delle predette imprese, nel limite complessivo di spesa pari a 20 milioni di euro, un credito d'imposta nella misura del 50 per cento dei costi salariali sostenuti nei ventiquattro mesi successivi all'avvio dei corsi formativi e professionali.

2. Le risorse necessarie all'attuazione del presente articolo sono individuate, previa autorizzazione della Commissione europea, mediante utilizzo congiunto delle risorse nazionali e comunitarie del Fondo sociale europeo e del Fondo europeo di sviluppo regionale destinate al finanziamento dei programmi operativi, regionali e nazionali, nel limite massimo di spesa stabilito al comma 1. Le citate risorse nazionali e comunitarie per ciascuno degli anni 2011, 2012 e 2013 sono versate all'entrata del bilancio dello Stato e successivamente riassegnate, per le finalità di cui al comma 1, ad apposito programma dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze. A tal fine, le amministrazioni titolari dei relativi programmi comunicano al Fondo di rotazione di cui alla legge 16 aprile 1987, n. 183, gli importi, comunitari e nazionali, riconosciuti dall'Unione europea a titolo di credito d'imposta, da versare all'entrata del

bilancio dello Stato. Ai sensi dell'articolo 17, comma 12, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, il Ministro dell'economia e delle finanze provvede al monitoraggio degli oneri di cui al presente articolo. Nel caso si verificano o siano in procinto di verificarsi scostamenti rispetto alle previsioni, il Ministro dell'economia e delle finanze, con proprio decreto, provvede alla riduzione della dotazione del Fondo per le aree sottoutilizzate in modo da garantire la compensazione degli effetti dello scostamento finanziario riscontrato, su tutti i saldi di finanza pubblica. Il Ministro dell'economia e delle finanze riferisce senza ritardo alle Camere con apposita relazione in merito alle cause degli scostamenti e all'adozione delle misure di cui al precedente periodo.

3. Le risorse di cui al comma 1 devono essere assegnate nel rispetto delle disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 800/2008 della Commissione, del 6 agosto 2008, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato comune in applicazione degli articoli 87 e 88 del Trattato CE, ai sensi dell'articolo 40 del medesimo regolamento.

Art. 30.

(Finanziamento delle infrastrutture portuali mediante incremento del gettito IVA)

1. Al fine di favorire lo sviluppo del partenariato pubblico privato nella realizzazione di grandi infrastrutture portuali, ivi comprese quelle di collegamento stradale e ferroviario, in sostituzione totale o parziale del contributo pubblico, può essere attribuita, tramite l'autorità portuale interessata, alla società di progetto affidataria della costruzione e gestione dell'opera, per un periodo non superiore a quindici anni, una quota pari al 25 per cento dell'incremento del gettito IVA relativo alle operazioni di importazione riconducibili all'infrastruttura oggetto dell'intervento.

2. In relazione a ciascun progetto, la partecipazione all'incremento del gettito IVA e le relative modalità attuative sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, su proposta dell'autorità portuale interessata, nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) l'operatore privato, individuato mediante procedura di evidenza pubblica, è tenuto a farsi carico di una congrua parte dell'investimento e a dare adeguato conto della capacità del progetto di generare volumi di traffico aggiuntivi rispetto a quelli esistenti, con riferimento al porto o alla circoscrizione territoriale dell'autorità portuale interessata;

b) l'incremento del gettito IVA sul quale è calcolata la quota del 25 per cento di cui al comma 1 è determinato, per ciascun anno di esercizio dell'infrastruttura:

1) in relazione a progetti di nuove infrastrutture, in misura pari all'ammontare delle riscossioni dell'IVA registrato nel medesimo anno;

2) in relazione a progetti di ammodernamento, ampliamento o 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;

c) l'ammontare e la durata del beneficio sono stabiliti fino a concorrenza del contributo necessario in considerazione del costo complessivo dell'investimento previsto nel piano economico finanziario, al netto della quota posta a carico dell'operatore privato, ed a supporto della copertura finanziaria dell'investimento medesimo, prevedendo altresì meccanismi che assicurino il vincolo di destinazione delle risorse assegnate al progetto;

d) la corresponsione della quota di incremento del gettito IVA è assicurata direttamente dall'ufficio dell'Agenzia delle dogane territorialmente competente, tramite l'autorità portuale, alla società di progetto, a partire dall'anno successivo a quello di entrata in esercizio dell'infrastruttura. A tal fine, l'Agenzia delle dogane assegna uno specifico codice identificativo alle operazioni di importazione riconducibili all'infrastruttura, anche istituendo una sezione operativa territoriale dotata di proprio codice identificativo;

e) le modalità attuative sono definite in un unico atto conformemente al principio di massima semplificazione, assicurando completezza e chiarezza del quadro regolatorio, nonché meccanismi certi ed automatici di

calcolo e corresponsione della quota di incremento del gettito IVA, tenendo altresì conto delle esigenze di finanziabilità del progetto.

Art. 31.

(Accelerazione degli investimenti privati nel settore aeroportuale)

1. Al fine di consentire l'urgente avvio degli investimenti, con capitali privati, per interventi infrastrutturali di ammodernamento, ampliamento e adeguamento del sistema aeroportuale del Paese, i contratti di programma in deroga per i sistemi aeroportuali, previsti dall'articolo 17, comma 34-*bis*, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, e successive modificazioni, sono approvati con il procedimento previsto dallo stesso articolo 17, comma 34-*bis*, previa consultazione delle organizzazioni maggiormente rappresentative degli utenti ai sensi della normativa vigente, nel rispetto di quanto previsto nelle relative delibere adottate dall'Ente nazionale per l'aviazione civile, la cui approvazione ai sensi dell'articolo 11, comma 3, del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, deve intervenire in forma espressa.

2. Gli interventi infrastrutturali relativi ai sistemi aeroportuali di cui all'articolo 17, comma 34-*bis*, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, e successive modificazioni, ivi compresi quelli inseriti nell'ambito dei contratti di programma o convenzione unica previsti dalla stessa disposizione, sono considerati, ai sensi di quanto previsto dalle disposizioni del capo IV del titolo III della parte II del codice, infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale. Conseguentemente, per l'approvazione e l'esecuzione degli stessi interventi, nonché dei piani di sviluppo aeroportuale, le società di gestione si avvalgono delle procedure approvative previste dal citato articolo 17, comma 34-*bis*, del decreto-legge n. 78 del 2009 e dal capo IV del titolo III della parte II del codice, nonché delle disposizioni di cui alla legge 22 agosto 1985, n. 449, in quanto applicabili.

Art. 32.

(Semplificazione in materia di trasporto pubblico locale lagunare)

1. All'articolo 2, comma 2, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «; per servizio di trasporto pubblico locale lagunare si intende il trasporto pubblico locale effettuato con unità che navigano esclusivamente nelle acque protette della laguna di Venezia».

2. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo, con uno o più regolamenti adottati ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni:

a) modifica, secondo criteri di semplificazione, le disposizioni del titolo I del libro VI del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, anche ai fini della istituzione di specifici titoli professionali per il trasporto pubblico locale lagunare;

b) modifica, secondo criteri di semplificazione, le disposizioni del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, delimitando l'ambito di applicazione delle relative norme con riguardo al trasporto pubblico locale lagunare.

3. Al servizio di trasporto pubblico locale lagunare si applicano le disposizioni di cui al decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81. Con regolamento da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri del lavoro e delle politiche sociali e della salute, definisce la normativa tecnica per la progettazione e costruzione delle unità navali adibite al servizio di trasporto pubblico locale lagunare.

Art. 33.

(Tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto merci su strada, per l'utilizzo di infrastrutture situate in regioni montane)

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto da adottare, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, dà

attuazione all'articolo 3, comma 14, del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 7.

2. Il mancato rispetto del termine di cui al comma 1 comporta l'obbligo di procedere alla verifica ai fini dell'accertamento delle eventuali responsabilità dei soggetti competenti all'espletamento delle fasi procedurali.

Art. 34.

(Regime doganale delle unità da diporto)

1. All'articolo 36 del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, di cui al 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 750 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 760 del medesimo codice».

2. All'articolo 2, comma 3, del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, dopo le parole: «Unione europea» sono inserite le seguenti: «o di un Paese non appartenente all'Unione europea»

Art. 35.

(Trattamento contributivo del presidente delle autorità portuali)

1. All'articolo 7 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-bis. Il dipendente delle amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni,

nominato presidente di un'autorità portuale è posto in aspettativa senza assegni con diritto al mantenimento del posto per tutta la durata dell'incarico. Il periodo di aspettativa è utile ai fini del trattamento di quiescenza e previdenza. A tal fine le amministrazioni di appartenenza provvedono ad effettuare il versamento dei contributi previdenziali ed assistenziali, comprensivi della quota a carico del dipendente, calcolati sul trattamento economico corrisposto per l'incarico conferito. Gli oneri complessivamente sostenuti sono integralmente rimborsati dall'autorità portuale presso la quale il dipendente svolge l'incarico, la quale provvede altresì al recupero della quota posta a carico dell'interessato».

Art. 36.

(Accesso alla professione di trasportatore su strada)

1. In conformità a quanto previsto dal regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio, il presente articolo detta i criteri e le disposizioni per l'applicazione del medesimo regolamento laddove essa è demandata alle determinazioni dei singoli Stati membri dell'Unione europea. Sono fatte salve le disposizioni vigenti in materia di accesso al mercato del trasporto su strada.

2. L'autorità competente per l'autorizzazione per l'esercizio della professione di trasportatore su strada è individuata negli uffici della motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, competenti per territorio in relazione alla sede principale dell'impresa richiedente e, per le regioni a statuto speciale e per le province autonome di Trento e di Bolzano, nei corrispondenti uffici delle medesime regioni a statuto speciale e province autonome, da esse individuati. Tale autorità provvede direttamente per l'accertamento e la vigilanza sui requisiti per l'accesso alla professione per le imprese di trasporto di persone su strada, nonché per l'accertamento e la vigilanza sul requisito di stabilimento per le imprese di trasporto di merci su strada.

3. Restano fermi, fatto salvo quanto strettamente indispensabile per la

corretta esecuzione del citato regolamento (CE) n. 1071/2009, le funzioni ed i compiti attribuiti alle province o agli altri enti previsti dalla normativa vigente, che provvedono alla tenuta degli albi provinciali delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, in considerazione anche dei compiti del Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi ai sensi del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284.

4. È istituito il registro elettronico nazionale delle imprese autorizzate all'esercizio della professione di trasportatore di merci o persone su strada, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, che svolge anche i compiti di punto di contatto nazionale (PCN) di cui all'articolo 18 del regolamento (CE) n. 1071/2009, anche in collaborazione con il Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi.

5. In sede di prima applicazione sono acquisiti al registro elettronico nazionale delle imprese di cui al comma 4, sezione imprese e gestori, i dati contenuti negli archivi del centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, di cui all'articolo 16, paragrafo 2, lettere da *a) a d)*, del regolamento (CE) n. 1071/2009. L'acquisizione dei dati avviene, in ogni caso, con riserva di verifica successiva del soddisfacimento dei requisiti da parte delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada. Le imprese di cui al presente comma sono autorizzate in via provvisoria all'esercizio della professione fino alla verifica della sussistenza dei requisiti previsti dal regolamento (CE) n. 1071/2009.

6. Sono escluse dall'ambito di applicazione del citato regolamento (CE) n. 1071/2009 le imprese che esercitano o che intendono esercitare la professione di trasportatore di merci su strada con veicoli di massa fino a 1,5 tonnellate, o con complessi formati da questi veicoli.

7. I soggetti che svolgono le funzioni di gestore dei trasporti ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009, in possesso

dei requisiti di onorabilità e di idoneità professionale, possono essere designati a svolgere tali funzioni presso una sola impresa e non possono essere chiamati a svolgere le medesime funzioni ai sensi del paragrafo 2 dello stesso articolo 4. I soggetti che svolgono le funzioni di gestore dei trasporti ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (CE) n. 1071/2009 possono essere designati da una sola impresa con un parco complessivo massimo di cinquanta veicoli e non possono avere legami con nessuna altra impresa di trasporto su strada.

8. Le condizioni relative ai requisiti per l'esercizio della professione di trasportatore su strada di cui all'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1071/2009 sono definite, fermo restando quanto previsto dal medesimo regolamento, dai decreti ministeriali di cui al comma 11 del presente articolo, adottati ai sensi del citato articolo 3, comma 2. Le condizioni relative al requisito dell'idoneità finanziaria sono definite secondo i limiti minimi previsti dall'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1071/2009; il limite di 9.000 euro ivi previsto è elevato a 50.000 euro per le sole imprese di trasporto di merci su strada per conto di terzi che esercitano con veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 tonnellate.

9. Ai sensi degli articoli 8 e 9 del regolamento (CE) n. 1071/2009 sono dispensate dalla frequenza di uno specifico corso di formazione preliminare per l'esame di idoneità professionale le persone che hanno assolto all'obbligo scolastico e superato un corso di istruzione secondaria di secondo grado; sono dispensate dall'esame per la dimostrazione dell'idoneità professionale le persone che dimostrano di aver diretto in maniera continuativa l'attività in una o più imprese di trasporto italiane o comunitarie da almeno dieci anni precedenti il 4 dicembre 2009 e siano in attività alla data di entrata in vigore della presente legge. Con i decreti di cui al comma 11 del presente articolo è adottata la disciplina relativa ai corsi di formazione ai sensi dell'articolo 8, paragrafi 5 e 6, del regolamento (CE) n. 1071/2009.

10. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può affidare incarichi per l'assistenza tecnica per la gestione delle procedure derivanti dall'applicazione del regolamento (CE) n. 1071/2009, con riferimento agli

effetti sulla regolarità e sulla sicurezza della circolazione delle attività di autorizzazione all'esercizio della professione e dei relativi controlli, a valere sulle risorse di cui all'articolo 2 del decreto-legge 28 dicembre 1998, n. 451, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 1999, n. 40, nonché sulle risorse rivenienti dal versamento dei contributi di iscrizione all'Elenco delle imprese di cui all'articolo 4, comma 2, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285, e dei contributi finalizzati all'accertamento della regolarità e sicurezza dei servizi di linea di competenza statale.

11. Con successivi decreti di natura non regolamentare del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri eventualmente interessati, informati ai principi e criteri di cui al presente articolo, è adottata la disciplina completa dell'accesso alla professione di trasportatore su strada, con rinvio a provvedimenti del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per gli aspetti tecnici necessari alla concreta operatività della normativa. I suddetti decreti individuano, altresì, i casi in cui viene meno il requisito dell'onorabilità, ai sensi dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1071/2009.

12. La disciplina sanzionatoria relativa alle disposizioni del regolamento (CE) n. 1071/2009, nonché dei regolamenti (CE) n. 1072/2009 e n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissano norme comuni per l'accesso al mercato internazionale, rispettivamente, del trasporto di merci su strada e dei servizi di trasporto effettuati con autobus, è adottata con i decreti legislativi emanati nell'esercizio della delega di cui all'articolo 3 della legge 4 giugno 2010, n. 96.

13. Ai fini dell'articolo 4, paragrafo 2, primo capoverso, del regolamento (CE) n. 1072/2009 e dell'articolo 4, paragrafo 4, primo capoverso, del regolamento (CE) n. 1073/2009, la durata della validità della licenza comunitaria per il trasporto di merci e per il trasporto di passeggeri è fissata con decreto del direttore generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità.

Art. 37.

(Reciprocità nel trasporto ferroviario)

1. Al fine di assicurare l'effettivo e pieno rispetto del principio di reciprocità, le imprese ferroviarie aventi sede all'estero o loro partecipate, che esercitano servizi ferroviari sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, sono soggette, relativamente alle regole e procedure di accesso e di utilizzo dell'infrastruttura e degli impianti ferroviari, alle stesse limitazioni e vincoli cui sono sottoposte le imprese italiane nei territori dei rispettivi Paesi. Su richiesta del gestore dell'infrastruttura nazionale, o eventualmente d'ufficio, l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari verifica la sussistenza delle limitazioni e dei vincoli di cui al precedente periodo e adotta, se del caso, le relative decisioni.

2. La contrattualizzazione, a cura del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, dei servizi richiesti dalle imprese ferroviarie oggetto di verifica da parte dell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari ai sensi del comma 1 del presente articolo e dell'articolo 59 della legge 23 luglio 2009, n. 99, è subordinata alla specifica decisione, effettuata *ex ante*, dell'organismo medesimo.

Art. 38.

(Adozione di piani territoriali regionali specifici per le reti transeuropee di trasporto)

1. Al fine di attuare la «strategia di coordinamento per corridoio» delle reti transeuropee di trasporto, promossa dall'Unione europea, le regioni adottano, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, nel rispetto della legislazione vigente ed in coerenza con gli obiettivi fissati nei piani e programmi nazionali e dell'Unione europea, piani territoriali specifici, relativi ai progetti di interesse europeo di cui all'allegato III della decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, e successive modificazioni.

2. I piani territoriali di cui al comma 1 individuano, tra l'altro, le direttrici e le grandi aree di interesse logistico sulle quali concentrare gli interventi realizzativi del compendio dell'infrastruttura e dei servizi, funzionali alla realizzazione dei progetti di interesse europeo di cui al comma 1.

3. Tenuto conto della dimensione transregionale dei progetti di cui al comma 1, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti promuove il coordinamento tra le regioni interessate, al fine di favorire l'integrazione e la coerenza delle scelte di pianificazione.

Art. 39.

(Aree pubbliche per la logistica)

1. Ferma restando la disciplina di cui all'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, le aree, anche demaniali, ricadenti nelle circoscrizioni delle autorità portuali sono definite aree pubbliche per la logistica e come tali sono finalizzate anche all'attuazione delle opere di cui al programma delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale, allegato al Documento di economia e finanza, secondo quanto previsto dall'articolo 10, comma 8, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, e successive modificazioni.

2. Sulle aree individuate ai sensi del comma 1 è possibile realizzare le opere necessarie per migliorare e sviluppare i processi logistici di cui al Piano nazionale della logistica, approvato dalla Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, con le procedure previste dalla vigente normativa.

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, sulla base delle linee generali del Piano nazionale della logistica e relativo piano della intermodalità, individua le aree funzionali e le opere necessarie, quali:

a) strutture per migliorare le procedure doganali e per l'attuazione dello sportello unico;

b) terminali ferroviari marittimi ed aerei specializzati e rientranti nella rete unitaria nazionale;

c) strutture per migliorare i processi di filiera, in particolare nei settori agroalimentare, farmaceutico, dell'automotive e similari;

d) strutture informatiche e telematiche per la tracciabilità dei veicoli per l'accesso alle strutture logistiche.

Art. 40.

(Patto di stabilità interno degli enti locali)

1. Le spese degli enti locali inerenti alle infrastrutture relative al trasporto rapido di massa sono da considerarsi non comprese ai fini del patto di stabilità interno degli enti locali, di cui all'articolo 31 della legge 12 novembre 2011, n. 183.