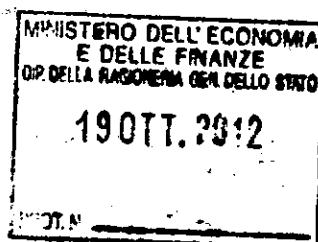


**Da:** Dip. Affari Giuridici e Legislativi - DAGL [dagl.presidenzaconsiglio@preconsiglio.gov.it]  
**Inviato:** venerdì 19 ottobre 2012 16:29  
**A:** .D. PCM - Sottosegretario PCM; D. Affari economici; D. Conferenza Stato Città; D. Conferenza Stato Regioni; D. DICA; D. Dipartimento programmazione economica segreteria CIPE; D. Dipartimento sviluppo economie territoriali; D. Editoria; D. Informazione e Comunicazione; D. Legislativo affari regionali, Turismo e Sport; D. Ragioneria Generale dello Stato; D. Rapporti con il Parlamento; D. Segreteria Consiglio Ministri; D. Ufficio legislativo Affari Europei; D. Ufficio Legislativo Coesione Territoriale; D. Ufficio Legislativo Cooperazione Internazionale e Integrazione; D. Ufficio legislativo Min. Ambiente; D. Ufficio legislativo Min. Beni Culturali; D. Ufficio legislativo Min. del Lavoro e delle Politiche Sociali; D. Ufficio legislativo Min. dell'Economia e delle Finanze; D. Ufficio legislativo Min. della Salute; D. Ufficio legislativo Min. dell'Economia Tesoro; D. Ufficio legislativo Min. dell'Istruzione e Università; D. Ufficio legislativo Min. Difesa; D. Ufficio legislativo Min. Esteri; D. Ufficio legislativo Min. Giustizia; D. Ufficio legislativo Min. Infrastrutture e Trasporti; D. Ufficio legislativo Min. Interno; D. Ufficio legislativo Min. Politiche Agricole; D. Ufficio Legislativo Min. Sviluppo economico; D. Ufficio legislativo PA e Semplificazione; D. Ufficio legislativo Protezione Civile  
**Oggetto:** schema di disegno di legge recante norme di delega in materia di infrastrutture, trasporti e territorio  
**Allegati:** NORME\_DDL\_per\_CDM\_11\_ottobre.doc; REL\_TEC\_NORME\_DDL\_11\_ottobre.doc; RELAZIONE\_DDL\_11\_ottobre.doc

Ai fini di cui all'art. 2, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e dell'art. 3, comma 4, del D.P.C.M. 10 novembre 1993, si trasmette lo schema del provvedimento in oggetto, da sottoporre al Consiglio dei Ministri, previo esame del Preconsiglio.

d'ordine del  
PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

*Sansone  
22.10.2012  
ore 20.00*



*EGAR  
EAB  
ECP*

**SCHEMA DI DISEGNO DI LEGGE RECANTE NORME DI DELEGA IN MATERIA  
DI INFRASTRUTTURE, TRASPORTI E TERRITORIO.**

**CAPO I**  
**MISURE PER L'ATTRAZIONE DI CAPITALI PRIVATI**

**ART. 1.**

*(Concessioni di lavori pubblici: bancabilità dei progetti e bandi tipo)*

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

a) all'articolo 144:

1) al comma 3-bis, è aggiunto, in fine, il seguente periodo:

“Per le concessioni da affidarsi con la procedura ristretta, nel bando può essere previsto che l'amministrazione aggiudicatrice:

a) può indire una consultazione preliminare, per esaminare la presenza negli atti di gara degli elementi idonei ai fini della bancabilità del progetto, garantendo il contraddittorio tra le parti;

b) può provvedere, a seguito della consultazione, ad adeguare gli atti di gara, fermi restando gli elementi essenziali posti a base di gara.”;

2) dopo il comma 3-bis, sono inseriti i seguenti:

“ 3-ter. Qualora è indetta la consultazione di cui al comma 3-bis, secondo periodo, gli operatori economici invitati alla procedura ristretta formulano le proprie osservazioni suggerendo contestualmente e puntualmente le proposte risolutive ritenute più appropriate; laddove l'amministrazione aggiudicatrice, a seguito della consultazione, adegui gli atti di gara, provvede, altresì, ad aggiornare il termine di presentazione delle offerte, che non può essere inferiore a trenta giorni decorrenti dalla comunicazione, dandone comunicazione agli interessati.

3-quater. I bandi e i relativi allegati sono, altresì, definiti in modo da prevedere il preventivo e graduale coinvolgimento del sistema bancario nell'operazione. In particolare, tenuto conto dell'oggetto e della specificità del progetto, il bando può prevedere:

a) che l'offerta sia corredata dalla dichiarazione sottoscritta da uno o più istituti di credito di manifestazione di interesse a finanziare l'operazione, anche in considerazione dei contenuti dello schema di contratto e del piano economico-finanziario;

b) che l'aggiudicazione definitiva sia subordinata alla produzione da parte dell'aggiudicatario provvisorio di un mandato con il quale affida a uno o più istituti di credito l'incarico di strutturare il finanziamento previsto nel piano economico-finanziario.

3-quinquies. I bandi sono predisposti dalle stazioni appaltanti sulla base di modelli (bandi-tipo) predisposti dall'Unità tecnica finanzia di progetto di cui all'articolo 7 della legge 17 maggio 1999, n. 144, e approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentita l'Autorità, tenendo conto delle specifiche tipologie di opere e delle esigenze connesse alla gestione delle stesse.”;

---

b) all'articolo 153, dopo il comma 21 è aggiunto il seguente:

“ 21-bis. Al fine di assicurare adeguati livelli di bancabilità e il coinvolgimento del sistema bancario nell'operazione, si applicano in quanto compatibili le disposizioni contenute all'articolo 144, commi 3-bis, 3-ter e 3-quater.”;

c) all'articolo 174, dopo il comma 4 è aggiunto il seguente:

“ 4-bis. Al fine di assicurare adeguati livelli di bancabilità e il coinvolgimento del sistema bancario nell'operazione, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni contenute all'articolo 144, commi 3-bis, 3-ter e 3-quater.”;

d) all'articolo 175:

1) al comma 5, lettera c), le parole: “la disponibilità” sono sostituite dalle seguenti: “la manifestazione di interesse”;

2) dopo il comma 5 è aggiunto il seguente:

“ 5-bis. Al fine di assicurare adeguati livelli di bancabilità e il coinvolgimento del sistema bancario nell'operazione, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni contenute all'articolo 144, commi 3-bis, 3-ter e 3-quater.”.

## ART. 2

*(Revisione della disciplina relativa all'istituto del subentro di un nuovo concessionario designato dagli enti finanziatori del progetto)*

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

a) all'articolo 159:

1) al comma 1-bis è aggiunto, in fine, il seguente periodo: “Il termine non può comunque essere inferiore a centoventi giorni, prorogabile su richiesta motivata degli enti finanziatori di ulteriori sessanta giorni.”;

2) il comma 2 è sostituito dal seguente:

“ 2. Le parti nel contratto possono fissare criteri e modalità di attuazione del subentro, che ne garantiscano l'esercizio nel rispetto delle previsioni di cui ai commi 1 e 1-bis.”;

b) all'articolo 253, il comma 26-bis è abrogato.

## ART. 3

*(Estensione dell'ambito di applicazione della centrale di committenza alle concessioni di lavori)*

1. Al fine di promuovere lo sviluppo del partenariato pubblico privato e agevolare la gestione delle relative operazioni, al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 3, comma 34, la parola: “appalti” è sostituita dalla seguente: “contratti”;

b) all'articolo 33:

1) la rubrica è sostituita dalla seguente: “Contratti pubblici stipulati da centrali di committenza”;

2) dopo il comma 3-bis è inserito il seguente:

“ 3-ter. Le amministrazioni aggiudicatrici possono affidare, sulla base di apposite convenzioni, le funzioni relative all'affidamento di concessioni di lavori o di altro contratto di partenariato pubblico privato al Provveditorato interregionale per le opere pubbliche ovvero all'amministrazione regionale ovvero a centrale di committenza regionale, competenti per territorio. Sono, altresì, consentite, sempre sulla base di apposite convenzioni, forme ulteriori di centralizzazione delle funzioni su base nazionale. Con le medesime convenzioni, in relazione alle singole operazioni di partenariato pubblico privato, le amministrazioni aggiudicatrici possono affidare l'esercizio di ulteriori funzioni, ivi comprese quelle connesse al ruolo di concedente.”:

## CAPO II

### *DISPOSIZIONI DI SEMPLIFICAZIONE E ACCELERAZIONE NELLE INFRASTRUTTURE*

#### ART. 4

##### *(Istituzione del Comitato dei Ministri per le infrastrutture strategiche)*

1. Al fine di coordinare, unificare e rafforzare con carattere di continuità le linee di azione del Governo per la realizzazione delle infrastrutture strategiche degli insediamenti produttivi strategici, è istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, un comitato, cui partecipano il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che lo presiede, e i Ministri dell'economia e delle finanze, dello sviluppo economico e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ovvero loro delegati. Il comitato provvede altresì a monitorare e a svolgere azioni propulsive nei confronti dei soggetti aggiudicatori responsabili della realizzazione delle opere.

#### ART. 5

##### *(Infrastrutture sottoposte a procedura di consultazione pubblica)*

1. Al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, sono apportate le seguenti modificazioni:
  - a) all'articolo 161, dopo il comma 1-quater, è inserito il seguente:

“ 1-quinquies. Nell'ambito del programma di cui al comma 1, il documento di economia e finanza individua l'elenco delle opere infrastrutturali di impatto significativo sotto il profilo socio-economico, ambientale o dell'assetto del territorio, sulle quali attivare la procedura di consultazione pubblica di cui all'articolo 162-bis.”;
  - b) dopo l'articolo 162 è inserito il seguente:

##### " ART. 162-bis

##### *(Consultazione pubblica)*

1. Per la realizzazione delle opere infrastrutturali di rilevante impatto ambientale, sociale ed economico, al fine di individuare le soluzioni ottimali e di promuovere l'accettazione sociale da parte delle collettività locali interessate dalla realizzazione dell'opera, si procede alla consultazione pubblica secondo la disciplina prevista dal presente articolo.
2. Oltre alle opere inserite nell'elenco di cui all'articolo 161, comma 1-quinquies, sono sottoposte alla procedura di consultazione pubblica le infrastrutture, comunque comprese nel programma di cui al comma 1 del predetto articolo 161, qualora ne facciano richiesta il soggetto aggiudicatore, ovvero il promotore di cui all'articolo 175, ovvero un consiglio regionale, ovvero un numero di consigli comunali o provinciali rappresentativi di almeno 150.000 abitanti, ovvero 50.000 cittadini residenti nel comune o nei comuni interessati.

3. La consultazione pubblica è avviata e diretta da un'apposita Commissione, in posizione di terzietà, con funzioni di garanzia del corretto svolgimento della procedura di partecipazione, e si svolge secondo un programma preventivamente definito e reso pubblico.

4. In relazione a ciascuna opera per la quale è attivata consultazione pubblica, è istituita, presso la sede del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche competente per territorio, una Commissione per la consultazione pubblica. La Commissione è un organismo tecnico indipendente, composto da tre componenti, di cui uno con funzioni di Presidente, con comprovata esperienza nei settori giuridico, sociale, ambientale, economico-finanziario e tecnico; uno dei componenti deve possedere comprovata competenza tecnica riferita al settore specifico dell'opera. I componenti e il Presidente della Commissione sono nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; uno di essi è designato dalle Regioni e dalle Province autonome competenti per territorio. Il ruolo di Presidente e di componente della Commissione è incompatibile con lo svolgimento di attività di qualsiasi genere connesse alle opere oggetto di consultazione pubblica o, comunque, idonee a pregiudicare l'indipendenza di giudizio e di valutazione.

5. La consultazione pubblica si svolge nella fase iniziale dell'iter di individuazione delle caratteristiche dell'infrastruttura e ha per oggetto, di regola, lo studio di fattibilità dell'opera. Se la consultazione pubblica è attivata su un'opera già dotata di progetto preliminare, il procedimento è avviato prima della convocazione della conferenza di servizi di cui all'articolo 165, comma 4. La consultazione pubblica non può essere attivata su opere infrastrutturali dotate di progettazione, già approvata, di livello di approfondimento superiore al preliminare.

6. La procedura di consultazione si svolge in modo tale da assicurare la completa e tempestiva informazione sull'intervento e costituisce lo strumento attraverso il quale la Commissione acquisisce i necessari elementi di conoscenza sui bisogni delle collettività interessate, nonché le proposte volte a individuare le migliori modalità per soddisfare i bisogni stessi; nell'ambito della procedura di consultazione, la Commissione può svolgere un processo di negoziazione con le collettività interessate. In particolare, possono essere richieste alla Commissione informazioni aggiuntive sull'opera infrastrutturale, che la Commissione, nel rispetto delle norme vigenti, è tenuta a fornire, e possono essere proposte modifiche o integrazioni allo studio di fattibilità o al progetto preliminare ed espresse motivate ipotesi alternative, sia progettuali che di localizzazione, inclusa l'ipotesi di non realizzare l'opera.

7. La consultazione ha durata predefinita, comunque non superiore ai centoventi giorni e si chiude con l'approvazione e la pubblicazione da parte della Commissione del documento conclusivo di cui al comma 9.

8. Il soggetto decisore pubblico, ferma restando la sua autonomia nella scelta tra le diverse opzioni tecniche, adotta la propria decisione tenendo conto dei risultati derivanti dalla attività di consultazione dei soggetti interessati condotta dalla Commissione.

9. La Commissione conduce la consultazione pubblica sul territorio, individuando le metodologie più idonee e assicurando che tutte le amministrazioni che hanno poteri decisionali e autorizzatori sull'opera partecipino alle varie fasi del procedimento di consultazione. Al termine del procedimento di consultazione pubblica, la Commissione predispose un documento conclusivo nel quale è riportata una descrizione della consultazione svolta e delle ipotesi alternative emerse. In particolare, il documento contiene una relazione sugli esiti della consultazione e sul grado di consenso raggiunto. Il documento può, altresì, contenere una proposta in merito alla istituzione di un meccanismo permanente di comunicazione e dialogo pubblico, nonché di patti a valenza territoriale, che accompagnino l'intervento anche nelle fasi successive di progettazione e realizzazione.

10. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinati, per ciascuna procedura di consultazione, i compensi spettanti al Presidente e ai componenti della Commissione, a valere sui costi per la realizzazione dell'opera oggetto della procedura di consultazione.

11. Le Regioni e le Province autonome, anche su proposta degli enti locali competenti, possono istituire, altresì, apposite commissioni per la consultazione pubblica su opere di interesse locale. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del presente articolo.”.

#### ART. 6

*(Accelerazione della procedura di approvazione unica del Cipe del progetto preliminare)*

1. All'articolo 169-bis, comma 1, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, sono apportate le seguenti modificazioni:
  - a) al terzo periodo, le parole: “Dipartimento per la programmazione economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri” sono sostituite dalle seguenti: “Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri”;
  - b) dopo il terzo periodo sono inseriti i seguenti: “Il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri si pronuncia entro trenta giorni, decorsi infruttuosamente i quali il decreto può essere comunque adottato. Il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare esprimono il concerto entro il termine di trenta giorni dal ricevimento della proposta di decreto; in caso di criticità procedurali, tali da non consentire il rispetto del predetto termine, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti riferisce al Consiglio dei Ministri per le conseguenti determinazioni.”.

#### ART. 7

*(Disposizioni di semplificazione in materia di valutazione di impatto ambientale per le infrastrutture di interesse strategico)*

1. Al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, sono apportate le seguenti modificazioni:
  - a) all'articolo 183:
    - 1) al comma 4 le parole: “nei modi e termini di cui all'articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349” sono sostituite dalle seguenti: “nel termine di trenta giorni dalla data di presentazione della documentazione da parte del soggetto aggiudicatore o dell'autorità proponente”;
    - 2) al comma 5 le parole: “novanta giorni” sono sostituite dalle seguenti: “sessanta giorni”;
  - b) all'articolo 185:
    - 1) al comma 1 le parole: “sessanta giorni” sono sostituite dalle seguenti: “quarantacinque giorni”;
    - 2) ai commi 2 e 3, le parole: “trenta giorni” sono sostituite dalle seguenti: “quindici giorni”.

#### ART. 8

*(Modifica delle quote di partecipazione delle ATI in corso di esecuzione -modifiche all'articolo 92 del DPR n. 207 del 2010)*

1. All'articolo 92 del decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207, sono apportate le seguenti modificazioni:
  - a) al comma 2, il penultimo periodo è sostituito dal seguente: "I lavori possono essere eseguiti dai concorrenti riuniti in raggruppamento temporaneo anche in percentuali diverse da quelle corrispondenti alle quote di partecipazione indicate in sede di gara, purché i requisiti posseduti dalle imprese medesime all'atto dell'esecuzione e previo accertamento da parte della stazione appaltante, siano tali da consentirne la realizzazione nel rispetto dei requisiti di qualificazione economico-finanziari e tecnico-organizzativi richiesti dal codice e dal presente regolamento.";
  - b) al comma 3 dopo le parole: "nelle categorie scorporate ciascuna mandante" sono inserite le seguenti: "o la stessa mandataria" e dopo le parole: "I requisiti relativi alle lavorazioni scorporabili non assunte dalle mandanti" sono inserite le seguenti: "ovvero dalla stessa mandataria".

ART. 9

*(Allineamento alle norme europee della regolazione progettuale delle infrastrutture ferroviarie)*

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

" 3-bis. Le modifiche di cui al comma 2 non possono prescrivere livelli di sicurezza superiori a quelli minimi definiti dai CST, a meno che non siano accompagnate da una stima dei sovraccosti necessari e da una analisi di sostenibilità economica e finanziaria per il gestore dell'infrastruttura e per le imprese ferroviarie, corredata da stime ragionevoli anche in termini di relativi tempi di attuazione."

ART. 10

*(Disposizioni in materia di Svincolo delle garanzie di buona esecuzione)*

1. Al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, sono apportate le seguenti modificazioni:
  - a) all'articolo 113, comma 3, le parole: "settantacinque per cento" sono sostituite dalle seguenti: "ottanta per cento" e le parole: "venticinque per cento" sono sostituite dalle seguenti: "venti per cento";
  - b) dopo l'articolo 237 è inserito il seguente.

" Capo V

Opere in esercizio

ART. 237-bis

*(Opere in esercizio)*

1. Qualora le opere realizzate nell'ambito dell'appalto siano, in tutto o in parte, poste in esercizio prima della relativa collaudazione tecnico-amministrativa, l'esercizio protratto per oltre un anno determina, per la parte corrispondente, lo svincolo automatico delle garanzie di buona esecuzione prestate a favore dell'ente aggiudicatore, senza necessità di alcun benestare, ferma restando una quota massima del venti per cento che, alle condizioni

previste dal successivo comma 2, è svincolata all'emissione del certificato di collaudo ovvero allo scadere del termine contrattualmente previsto per l'emissione del certificato di collaudo, ove questo non sia emesso entro tale termine per motivi non ascrivibili a responsabilità dell'appaltatore. Resta altresì fermo il mancato svincolo dell'ammontare delle garanzie relative alle parti non in esercizio.

2. Qualora l'ente aggiudicatore rilevi e contesti all'esecutore, entro il primo anno di esercizio delle opere, vizi o difformità delle stesse che l'esecutore non rimuova nel corso del medesimo periodo, l'ente aggiudicatore comunica al garante, entro il predetto termine di un anno dall'entrata in esercizio delle opere, l'entità delle somme, corrispondenti al valore economico dei vizi o difformità rilevati, per le quali, in aggiunta alla quota del venti per cento prevista al comma 1 e fino alla concorrenza dell'intero importo corrispondente alla parte posta in esercizio, non interviene lo svincolo automatico delle garanzie.”.

2. La disposizione di cui al comma 1, lettera a), si applica ai contratti i cui bandi o avvisi con cui si indice una gara siano pubblicati successivamente alla data di entrata in vigore della presente legge, nonché, in caso di contratti senza pubblicazione di bandi o avvisi, ai contratti in cui, alla data di entrata in vigore della presente legge, non siano ancora stati inviati gli inviti a presentare le offerte.
3. Con riferimento alle disposizioni di cui al comma 1, lettera b), per gli appalti già affidati alla data di entrata in vigore della presente legge per i quali, alla medesima data, è spirato il termine di cui all'articolo 237-bis, comma 1, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, il termine comincia a decorrere dalla predetta data e ha durata di centottanta giorni.

### CAPO III

#### ULTERIORI DISPOSIZIONI

#### ART. 11

*(Misure urgenti in materia di governo del territorio per la riduzione del consumo di suolo)*

1. Al fine di assicurare processi di sviluppo sostenibile, con particolare riguardo alla riduzione del consumo di suolo, all'articolo 16 del 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 modifiche:
  - a) al comma 4, dopo la lettera d), è inserita la seguente: “d-bis) alla adeguata differenziazione tra gli interventi al fine di incentivare, in modo particolare nelle aree a maggiore densità del costruito, quelli di ristrutturazione edilizia di cui all'articolo 3, comma 1, lettera d), anziché quelli di nuova costruzione.”;
  - b) al comma 5, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “, secondo i parametri di cui al comma 4.”;
  - c) al comma 10, il secondo periodo è sostituito dal seguente: “Al fine di incentivare il recupero del patrimonio edilizio esistente, per gli interventi di ristrutturazione edilizia di cui all'articolo 3, comma 1, lettera d), i comuni hanno comunque la facoltà di deliberare che i costi di costruzione ad essi relativi siano inferiori ai valori determinati per le nuove costruzioni.”.
2. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

#### ART. 12



*(Fondo mobiliare)*

1. All'articolo 4 del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito con modificazioni dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, dopo il comma 32-ter è aggiunto il seguente:

“ 32-quater. Al fine di favorire la valorizzazione dei beni pubblici mobiliari, le partecipazioni societarie da dismettere ai sensi dell'articolo 14, comma 32, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, e successive modificazioni, e dell'articolo 4, comma 32, del presente decreto, sono conferite ad un fondo mobiliare chiuso da costituirsi da Cassa Depositi e Prestiti S.p.A., con la collaborazione dell'ANCI e dell'UPI, ai sensi del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, recante il testo unico delle disposizioni in materia di intermediazione finanziaria, ai sensi degli articoli 8 e 21 della legge 6 febbraio 1996, n. 52, di seguito denominato 'fondo'. Il fondo gestisce le partecipazioni conferite al fine di consentire le massime economie di scala e procede, entro 5 anni dalla sua istituzione, al collocamento sul mercato delle partecipazioni medesime. Le finalità e la disciplina del fondo, nonché le modalità attraverso le quali gli enti locali possono volontariamente conferire al fondo anche partecipazioni societarie ulteriori rispetto a quelle di cui al presente comma, sono stabilite con un decreto del Ministro dello sviluppo economico, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro dell'interno ed il Ministro per gli affari regionali, il turismo e lo sport, previa intesa con la Conferenza Unificata.”.

Capo IV.

DELEGHE PER L'AMMODERNAMENTO E IL CONSOLIDAMENTO DEL QUADRO  
NORMATIVO IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE, EDILIZIA E TRASPORTI.

ART. 13

*(Delega al Governo per il consolidamento delle disposizioni nella materia dei contratti pubblici di lavori, di forniture e di servizi e per l'assestamento del quadro normativo di riferimento)*

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro il termine di sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi volti ad operare il consolidamento delle disposizioni nella materia dei contratti pubblici di lavori, di forniture e di servizi e ad assestare il quadro normativo di riferimento, nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi:
  - a) operare, nel rispetto delle normative comunitarie in materia, la semplificazione, la razionalizzazione e il riordino del quadro regolatorio, articolando il testo normativo in due parti contenenti rispettivamente disposizioni di rango legislativo e regolamentare, al fine di ed evitare la dispersione in diverse fonti normative, nonché la sovrapposizione e la duplicazione tra disposizioni di rango legislativo e regolamentare, distinguendo, allo scopo, le norme di carattere sostanziale da quelle di carattere meramente attuativo;
  - b) adeguare il quadro regolatorio ai principi e agli orientamenti comunitari emersi in sede di aggiornamento delle direttive in materia di appalti pubblici e concessioni;
  - c) semplificazione delle procedure e creazione di condizioni favorevoli per il partenariato pubblico-privato e la finanza di progetto, anche attraverso disposizioni volte a dare certezza al quadro regolatorio vigente al momento della stipula del contratto, escludendo la possibilità della reformatio in peius dei contratti.
2. I decreti legislativi sono adottati, nel rispetto dell'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri

dello sviluppo economico, della pubblica amministrazione e la semplificazione, degli affari comunitari e dell'economia e delle finanze, sentito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, che si pronunzia entro trenta giorni; decorso tale termine i decreti legislativi sono emanati anche in mancanza di detto parere. Gli schemi dei decreti legislativi sono trasmessi, dopo l'acquisizione degli altri pareri previsti dalla legge, alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica perché su di essi sia espresso il parere dei competenti organi parlamentari. Decorso trenta giorni dalla data di trasmissione, i decreti sono emanati anche in mancanza del parere. Qualora il termine per l'espressione del parere parlamentare scada nei trenta giorni che precedono la scadenza del termine previsto al comma 1 o successivamente, questi ultimi sono prorogati di novanta giorni.

3. Entro un anno dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e criteri direttivi fissati dalla presente articolo, il Governo può emanare, con la procedura indicata nel comma 2, disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi emanati ai sensi del comma 1.

#### ART. 14

##### *(Delega al Governo in materia di attività edilizia)*

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro il termine di sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi per il riordino complessivo della disciplina dell'attività edilizia, nel rispetto dei principi fondamentali in materia di governo del territorio e delle attribuzioni costituzionali delle regioni e delle province autonome.
2. Il Governo, nell'esercizio della delega di cui al comma 1, si attiene ai seguenti principi e criteri direttivi:
  - a) individuazione degli interventi di trasformazione urbanistico edilizia e di conservazione comunque realizzabili quali espressione del diritto di edificare connaturato alla proprietà fondiaria ed edilizia;
  - b) diversificazione degli interventi edilizi ai fini della loro sottoposizione a regimi sostanziali, procedurali, contributivi e sanzionatori differenziati, in ragione della loro natura e del carico urbanistico prodotto;
  - c) semplificazione delle procedure mediante la sostituzione dei titoli edilizi preventivi, comunque denominati, con certificazioni di conformità asseverate da professionisti abilitati, nonché mediante la riduzione del numero dei pareri e degli atti di assenso, comunque denominati, necessari per intraprendere l'attività edilizia;
  - d) individuazione della normativa tecnica per l'edilizia ai fini della tutela dell'incolumità e della sicurezza pubblica nonché ai fini della tutela dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali;
  - e) individuazione di misure volte a perseguire il risparmio energetico e a favorire l'installazione di impianti per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili nonché ad incentivare l'utilizzo di tecniche costruttive di bioedilizia e la qualità architettonica degli edifici;
  - f) doverosità dell'esercizio dei poteri di controllo, vigilanza e sanzionatori;
  - g) determinazione, in maniera diversificata, delle misure sanzionatorie, anche di carattere penale, in ragione della natura degli illeciti commessi;

- h) individuazione, sulla base del principio di sussidiarietà, delle funzioni amministrative connesse al governo del territorio esercitate dallo Stato e previsione della possibilità di interventi speciali dello Stato volti a rimuovere condizioni di squilibrio territoriale, economico e sociale in determinati ambiti territoriali;
  - i) individuazione di misure di premialità fiscale e finanziaria per incentivare la realizzazione di nuove costruzioni e gli interventi di riqualificazione del patrimonio edilizio esistente.
3. I decreti legislativi previsti dal comma 1 sono adottati, nel rispetto dell'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, che si pronunzia entro trenta giorni; decorso tale termine i decreti legislativi sono emanati anche in mancanza di detto parere. Gli schemi dei decreti legislativi sono trasmessi, dopo l'acquisizione degli altri pareri previsti dalla legge, alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica perché su di essi sia espresso il parere dei competenti organi parlamentari. Decorso trenta giorni dalla data di trasmissione, i decreti sono emanati anche in mancanza del parere. Qualora il termine per l'espressione del parere parlamentare scada nei trenta giorni che precedono la scadenza del termine previsto al comma 1 o successivamente, questi ultimi sono prorogati di novanta giorni.
4. Entro un anno dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e criteri direttivi fissati dalla presente articolo, il Governo può emanare, con la procedura indicata nel comma 3, disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi emanati ai sensi del comma 1.

#### ART. 15

*(Delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale)*

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, uno o più decreti legislativi per la disciplina della motorizzazione e della sicurezza della circolazione stradale, anche ai fini del riordino complessivo, della revisione, e del coordinamento delle disposizioni vigenti, attualmente recate dal codice della strada.
2. I decreti previsti dal comma 1 sono informati agli obiettivi di massima economicità e razionalità, anche utilizzando tecniche di raccolta, gestione ed elaborazione elettronica dei dati, e sono adottati, realizzando il necessario coordinamento con le disposizioni vigenti, nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi generali:
- a) alleggerimento, razionalizzazione e riordino del quadro regolatorio, nel rispetto delle normative comunitarie e delle convenzioni internazionali in materia, nonché delle competenze delle regioni e degli enti locali, articolando il testo normativo in due parti, contenenti, rispettivamente disposizioni di rango legislativo e regolamentare, al fine di evitare la dispersione in diverse fonti normative, nonché la sovrapposizione e la duplicazione tra disposizioni di rango primario e secondario, distinguendo, allo scopo, le norme di carattere sostanziale da quelle di carattere meramente attuativo;
  - b) riassetto delle competenze tra gli enti istituzionali, in armonia con le modifiche legislative intervenute e fatto salvo quanto diversamente disposto dalla presente legge;
  - c) garanzia di una più efficace tutela in materia di sicurezza della circolazione, anche mediante la razionalizzazione, la revisione, il coordinamento e l'integrazione della disci-

plina delle norme di comportamento e relativo sistema sanzionatorio, amministrativo e penale, ivi compreso quello relativo alle materie delegificate, anche modificando l'entità delle sanzioni secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità e non discriminazione nell'ambito dell'Unione europea; revisione e semplificazione del procedimento per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie, nonché individuazione dei casi che comportano l'applicazione di misure cautelari relative ai documenti di circolazione e di guida previste dal codice della strada, adeguandolo alle sentenze della Corte costituzionale, della Corte di giustizia dell'Unione europea e alla giurisprudenza consolidata della Corte di cassazione, in particolare prevedendo:

- 1) la graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento;
  - 2) l'inasprimento delle sanzioni per comportamenti particolarmente pericolosi e lesivi dell'incolumità e della sicurezza degli utenti della strada, dei bambini e degli utenti deboli;
  - d) la revisione del sistema dell'accertamento degli illeciti amministrativi previsti dal codice della strada, anche adeguandolo all'impiego dei nuovi strumenti di controllo a distanza, e del corrispondente regime delle spese, prevedendo, altresì, l'introduzione di procedure per la notifica degli atti di accertamento, anche mediante posta elettronica certificata;
  - e) la previsione di misure che assicurino l'efficacia dei controlli e dei monitoraggi, anche attraverso il miglioramento dell'efficienza delle autorità competenti.
3. I decreti legislativi di cui al comma 1, nel disciplinare la materia di cui al medesimo comma, definiscono, altresì, i criteri direttivi da seguire al fine di adottare, nel termine di un anno dall'entrata in vigore dei medesimi decreti legislativi, i necessari provvedimenti per la modifica e l'integrazione dei regolamenti di attuazione ed esecuzione e dei decreti ministeriali.
  4. I decreti legislativi previsti dal comma 1 sono adottati, nel rispetto dell'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, che si pronunzia entro trenta giorni; decorso tale termine i decreti legislativi sono emanati anche in mancanza di detto parere. Gli schemi dei decreti legislativi sono trasmessi, dopo l'acquisizione degli altri pareri previsti dalla legge, alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica perché su di essi sia espresso il parere dei competenti organi parlamentari. Decorso trenta giorni dalla data di trasmissione, i decreti sono emanati anche in mancanza del parere. Qualora il termine per l'espressione del parere parlamentare scada nei trenta giorni che precedono la scadenza del termine previsto al comma 1 o successivamente, questi ultimi sono prorogati di novanta giorni.
  5. Entro un anno dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e criteri direttivi fissati dalla presente articolo, il Governo può emanare, con la procedura indicata nel comma 4, disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi emanati ai sensi del comma 1.

## ART. 16

*(Delega al Governo per l'aggiornamento del codice della navigazione – parte marittima)*

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi per la revisione del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327.
2. Il Governo, nell'emanazione dei decreti legislativi di cui al comma 1, si attiene ai seguenti principi e criteri direttivi:
  - a) attuazione dei principi della Costituzione, nel rispetto delle prerogative costituzionali delle Regioni e delle Province autonome;
  - b) rispetto dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dagli obblighi internazionali;
  - c) valorizzazione dell'unitarietà della disciplina speciale della navigazione marittima ed interna, realizzando il necessario coordinamento fra le norme che regolano le relative materie di settore;
  - d) mantenimento dell'autonomia del diritto della navigazione, con priorità per l'applicazione delle norme di tutte le fonti proprie della materia, anche ricavabili per analogia, rispetto all'applicazione del diritto generale;
  - e) regolazione di nuove fattispecie contrattuali, inclusi il contratto di ormeggio ed il contratto di gestione della nave nonché della disciplina dei contratti di pilotaggio e di rimorchio, anche indipendentemente dalla prestazione di pubblico servizio;
  - f) disciplina dei beni del demanio marittimo, differenziando, in relazione all'esigenza della più efficace utilizzazione economica, i beni destinati a finalità turistico-ricreativa, da quella destinata a fini diversi, con particolare riguardo, rispettivamente, ai beni e alle infrastrutture destinate alla nautica da diporto e ai beni e alle infrastrutture portuali; attribuzione dei relativi poteri amministrativi sulla base dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza;
  - g) determinazione dei principi che regolano l'amministrazione dei porti e la loro gestione, nonché l'affidamento e l'esecuzione delle operazioni portuali e dei servizi portuali complementari e accessori, in coerenza con il quadro normativo vigente in materia;
  - h) snellimento e semplificazione dei procedimenti amministrativi e degli adempimenti posti a carico degli operatori commerciali e del cittadino, in conformità ai principi generali in materia di snellimento e semplificazione dell'attività della pubblica amministrazione e delle norme in materia di procedimento amministrativo;
  - i) revisione e aggiornamento della struttura e degli organi dell'amministrazione marittima, sia centrale che periferica e dei propri compiti istituzionali secondo criteri di efficienza, semplificazione e trasparenza;
  - l) previsione e disciplina del registro internazionale d'iscrizione della nave e soppressione del sistema della bare boat charter registration;
  - m) definizione della navigazione da diporto e della pesca marittima, rinviando alle leggi speciali la loro disciplina e precisando il rapporto di specialità fra quest'ultima e la disciplina generale della navigazione marittima e interna sulla base di criteri di semplificazione e coordinamento tra le stesse;
  - n) disciplina dei traffici marittimi di linea internazionali e dei traffici di cabotaggio;
  - o) disciplina del sistema generale di limitazione della responsabilità dell'armatore;
  - p) soppressione della figura tipica della società di armamento fra comproprietari;

- q) separazione del contratto di noleggio a scopo di trasporto di cose dal noleggio a scopo diverso, inquadrando il primo come sottotipo del trasporto di cose, nel quale far confluire l'attuale trasporto di carico totale o parziale;
- r) disciplina delle avarie comuni con richiamo all'uso internazionale, rappresentato dalle Regole di York e Anversa, per la definizione delle fattispecie contributive, determinando i relativi obblighi;
- s) revisione dell'apparato sanzionatorio penale ed amministrativo di cui alla parte terza del codice della navigazione, in funzione del coordinamento con le sue norme sostanziali, codificando anche le norme sanzionatorie amministrative e penali relative a fattispecie disciplinate in leggi speciali o richiamate dalla normativa comunitaria o internazionale, nel rispetto dei seguenti criteri direttivi:
  - 1) commisurazione delle misure sanzionatorie, specialmente con riferimento alle violazioni amministrative, con incrementi proporzionali alla rilevanza dell'interesse tutelato, la gravità dell'offesa ed al grado di efficacia deterrente delle sanzioni;
  - 2) commisurazione delle sanzioni alle responsabilità ed alle funzioni svolte da ciascun soggetto obbligato;
  - 3) mantenimento delle sanzioni penali della reclusione e della multa, di cui agli articoli 1088 – 1160, solo nei casi in cui le condotte ledano diritti soggettivi legati all'incolumità o alla sicurezza degli individui o interessi essenziali della comunità, quali la sicurezza della navigazione, la salvaguardia dell'ambiente e la proprietà della nave o del carico;
  - 4) previsione delle sanzioni penali dell'arresto e dell'ammenda nei casi in cui le infrazioni ledano interessi generali tutelati dall'ordinamento, quali la fede pubblica, la personalità dello Stato, la polizia di bordo e della navigazione;
  - 5) previsione di misure di depenalizzazione, con ricorso estensivo alla sanzione amministrativa pecuniaria e la previsione di criteri di calcolo dell'ammontare della stessa che correlino proporzionalmente l'importo ai quantitativi di carico, espressi dal tonnellaggio netto della nave;
- t) revisione della parte quarta del codice della navigazione, con abrogazione espressa delle disposizioni non più operanti;
- u) abrogazione esplicita delle disposizioni incompatibili con le nuove norme adottate nell'esercizio della delega;
- v) inserimento nel codice civile, approvato con regio decreto 16 marzo 1942, n. 262, di una disciplina del trasporto multimodale, con adozione del sistema a rete nella regolazione della responsabilità del vettore;
- z) revisione del capo I del titolo VI del codice del turismo, approvato con decreto legislativo 23 maggio 2011, n. 79, nella parte relativa alla responsabilità dell'organizzatore e del venditore, in considerazione della rilevanza del trasporto marittimo, anche in modo da uniformare il regime di responsabilità verso il turista alla responsabilità dei fornitori delle prestazioni che formano oggetto del pacchetto turistico, autorizzando inoltre il Governo a denunciare la convenzione internazionale di Bruxelles del 23 aprile 1970 sui contratti di viaggio, resa esecutiva con legge 27 dicembre 1977, n. 1084, e contestualmente individuando la normativa applicabile alla fornitura di pacchetti di viaggio organizzati per motivi non turistici.

3. I decreti legislativi previsti dal comma 1 sono adottati, nel rispetto dell'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della giustizia, sentito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, che si pronunzia entro trenta giorni; decorso tale termine i decreti legislativi sono emanati anche in mancanza di detto parere. Gli schemi dei decreti legislativi sono trasmessi, dopo l'acquisizione degli altri pareri previsti dalla legge, alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica perché su di essi sia espresso il parere dei competenti organi parlamentari. Decorso trenta giorni dalla data di trasmissione, i decreti sono emanati anche in mancanza del parere. Qualora il termine per l'espressione del parere parlamentare scada nei trenta giorni che precedono la scadenza del termine previsto al comma 1 o successivamente, questi ultimi sono prorogati di novanta giorni.
4. Entro un anno dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e criteri direttivi fissati dalla presente articolo, il Governo può emanare, con la procedura indicata nel comma 3, disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi emanati ai sensi del comma 1.

#### ART. 17

*(Delega al Governo per l'emanazione di decreti legislativi in materia di servizi di trasporto di persone effettuati mediante autobus)*

1. Nel rispetto della vigente disciplina comunitaria di settore, il Governo è delegato ad adottare, entro il termine di sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi per apportare modifiche correttive alle disposizioni vigenti in materia di servizi di trasporto di persone effettuati con autobus.
2. I decreti legislativi di cui al comma 1 sono informati ai seguenti principi e criteri direttivi generali.
  - a) aggiornamento e adeguamento della normativa contenuta nel decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285, e nella legge 11 agosto 2003, n. 218, ai principi di liberalizzazione e tutela della concorrenza, nonché di tutela ambientale, nel rispetto della ripartizione di competenze tra Stato e Regioni e della normativa comunitaria di settore;
  - b) semplificazione e snellimento dei procedimenti autorizzativi volti a ridurre gli oneri amministrativi a carico delle imprese, fatta salva la tutela della sicurezza della circolazione e della sicurezza sociale nonché la qualità dei servizi resi all'utenza;
  - c) adeguamento dell'apparato sanzionatorio contenuto nel decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285, ai principi di effettività, proporzionalità e dissuasività, come previsti nella normativa comunitaria di settore, con riferimento, in particolare, alla rimodulazione delle sanzioni amministrative a carico delle imprese per la perdita dei requisiti necessari al rilascio dell'autorizzazione per l'esercizio dei servizi, per il mancato rispetto delle condizioni e prescrizioni contenute nell'autorizzazione, per gli adempimenti formali di carattere documentale.
3. I decreti legislativi previsti dal comma 1 sono adottati, nel rispetto dell'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri per lo sviluppo economico, per gli affari europei e della giustizia, sentito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, che si pronunzia entro trenta giorni; decorso tale termine i decreti legislativi sono emanati anche in mancanza di detto parere. Gli schemi dei decreti legislativi

sono trasmessi, dopo l'acquisizione degli altri pareri previsti dalla legge, alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica perché su di essi sia espresso il parere dei competenti organi parlamentari. Decorsi trenta giorni dalla data di trasmissione, i decreti sono emanati anche in mancanza del parere. Qualora il termine per l'espressione del parere parlamentare scada nei trenta giorni che precedono la scadenza del termine previsto al comma 1 o successivamente, questi ultimi sono prorogati di novanta giorni.

4. Entro un anno dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e criteri direttivi fissati dalla presente articolo, il Governo può emanare, con la procedura indicata nel comma 3, disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi emanati ai sensi del comma 1.



## RELAZIONE TECNICA

### *Art. 1 (Concessioni di lavori pubblici: bancabilità dei progetti e bandi tipo)*

L'articolo contiene disposizioni volte ad assicurare l'effettiva bancabilità dei progetti da realizzare in partenariato pubblico-privato, attraverso sistemi di consultazione preventiva degli operatori, il coinvolgimento degli istituti bancari fin dalla gara di affidamento e l'introduzione di bandi-tipo specifici per l'affidamento di concessioni. Trattasi di disposizioni di carattere ordinamentale che non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica; in particolare, l'introduzione dei bandi-tipo non è suscettibile di produrre nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in quanto per la predisposizione di tali modelli, nonché per la loro approvazione, i soggetti preposti, individuati dalla norma, provvedono con le risorse umane strumentali e finanziarie già previste a legislazione vigente.

### *Art. 2 (Revisione della disciplina relativa all'istituto del subentro di un nuovo concessionario designato dagli enti finanziatori del progetto)*

Le disposizioni contenute nell'articolo sono volte ad assicurare piena operatività all'istituto del subentro, da parte di un nuovo concessionario designato dal soggetto finanziatore del progetto, laddove si verificano i presupposti per la risoluzione di un rapporto concessorio per motivi attribuibili al concessionario. In tale ottica si prevede un termine minimo per la designazione del nuovo concessionario e si riconduce in sede contrattuale la determinazione dei criteri e delle modalità di attuazione del diritto di subentro.

Trattasi di disposizioni di carattere ordinamentale non suscettibili di produrre nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

### *Art. 3 (Estensione dell'ambito di applicazione della centrale di committenza alle concessioni di lavori)*

La disposizione prevede che le amministrazioni aggiudicatrici possano ricorrere a centrali di committenza, oltre che per l'affidamento di appalti, anche per l'affidamento dei contratti di concessione di lavori o altro contratto di partenariato pubblico privato, consentendo in tal modo di centralizzare, su base comunque volontaria, attività che richiedono livelli di specializzazione e competenza non sempre rinvenibili in amministrazioni di medie e piccole dimensioni. La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, atteso che gli eventuali costi da rimborsare alla centrale di committenza su base convenzionale rientrerebbero nei costi dell'opera e pertanto troverebbero di volta in volta capienza nelle voci del quadro economico dell'opera.

### *Art. 4 (Istituzione del Comitato dei Ministri per le infrastrutture strategiche)*

La disposizione, al fine di assicurare un'azione coordinata e unitaria in grado di indirizzare le linee di azione del Governo per la realizzazione delle infrastrutture strategiche e degli insediamenti produttivi strategici, prevede l'istituzione di un comitato cui partecipano i Ministri a diverso titolo interessati alla realizzazione delle infrastrutture strategiche. Il comitato opera senza il riconoscimento di alcun compenso e pertanto, come espressamente previsto dalla disposizione, non produce nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

### *Art. 5 (Infrastrutture sottoposte a procedura di consultazione pubblica)*

La disposizione, al fine di porre in essere scelte infrastrutturali con un maggior livello di consenso sociale, introduce una procedura di "consultazione pubblica" per alcune grandi opere strategiche da individuare in sede di DEF, e per ulteriori opere, su richiesta di specifiche categorie di soggetti. Per ciascuna opera oggetto di consultazione è prevista

l'istituzione, presso la sede del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche competente per territorio, di una Commissione, composta da 3 componenti di comprovata esperienza. E' previsto che i compensi spettanti al Presidente e ai componenti della Commissione siano determinati per ciascuna procedura di consultazione con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, a valere sui costi per la realizzazione dell'opera oggetto della procedura di consultazione. La disposizione pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, atteso che i compensi della Commissione vanno a confluire tra le voci di costo dell'opera e pertanto trova di volta in volta capienza nelle voci del quadro economico del progetto. Inoltre la Commissione, che opera presso i Provveditorati interregionali per le opere pubbliche, per il proprio funzionamento si avvale di tali strutture che utilizzeranno allo scopo le risorse umane finanziarie e strumentali già presenti a legislazione vigente.

*Art. 6 (Accelerazione della procedura di approvazione unica del Cipe del progetto preliminare)*

L'articolo reca disposizioni volte ad accelerare la nuova procedura di approvazione unica da parte del Cipe del progetto preliminare, prevista dall'art. 169-bis del codice dei contratti pubblici, prevedendo i termini per il pronunciamento delle singole amministrazioni e le azioni conseguenti al mancato rispetto dei predetti termini.

Trattasi di disposizioni di carattere ordinamentale che non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

*Art. 7 (Disposizioni di semplificazione in materia di valutazione di impatto ambientale per le infrastrutture di interesse strategico)*

Le disposizioni dell'articolo recano modifiche al codice dei contratti pubblici volte a compatibile i tempi per la procedura di valutazione d'impatto ambientale con quelli previsti per la conclusione della conferenza di servizi propedeutica all'approvazione del progetto preliminare, nonché a ridurre il termine per la presentazione di osservazioni da parte di privati ed enti interessati e la riduzione dei termini per i lavori della Commissione speciale VIA. Trattasi di disposizioni di carattere ordinamentale che non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

*Art. 8 (Modifica delle quote di partecipazione delle ATI in corso di esecuzione -modifiche all'art. 92 del DPR 207/2010)*

L'articolo reca modifiche all'art. 92 del regolamento di attuazione del codice dei contratti pubblici volte a svincolare le regole sul possesso dei requisiti minimi richiesti alle imprese che intendono partecipare alle gare in forma raggruppata con quelle riguardanti l'esecuzione dei lavori, salvaguardando il diritto dell'impresa di organizzare il lavoro nella maniera più opportuna per ottenere il miglior risultato economico della commessa, ferma restando la regola del possesso della necessaria qualificazione accertata in via preventiva dal committente. Si chiarisce inoltre che l'impresa mandataria, in caso di raggruppamento verticale, può assumere le lavorazioni scorporate per le quali è in possesso delle corrispondenti necessarie qualificazioni SOA. Trattasi di disposizioni di carattere ordinamentale che non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

*Art. 9 (Allineamento alle norme europee della regolazione progettuale delle infrastrutture ferroviarie)*

L'articolo reca disposizioni volte a ridurre l'overdesign delle opere infrastrutturali ferroviarie, prevedendo che l'introduzione di nuove norme nazionali non fondate su standard comuni deve essere limitata al minimo, subordinandole ad una analisi economica di impatto sul sistema ferroviario che tiene conto dei relativi sovraccosti oltre che alla stima dei tempi necessari alla loro implementazione. Trattasi di disposizioni di carattere ordinamentale che non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

*Art. 10 (Disposizioni in materia di Svincolo delle garanzie di buona esecuzione)*

L'articolo contiene disposizioni modificative delle disposizioni di codice dei contratti pubblici in materia di svincolo delle ritenute di garanzia volte a consentire una maggiore flessibilità nella disciplina di svincolo progressivo, assicurando una maggiore liquidità delle imprese operanti nel mercato dei contratti pubblici. Trattasi di disposizioni di carattere ordinamentale che non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

*Art. 11 (Misure urgenti in materia di governo del territorio per la riduzione del consumo di suolo)*

Le disposizioni contenute nell'articolo sono finalizzate a differenziare il contributo di costruzione disciplinato dall'articolo 16 del d.P.R. n. 380/2001, in modo da favorire il recupero, la ristrutturazione e il riuso del patrimonio edilizio esistente vetusto e obsoleto, anziché le nuove costruzioni. La norma non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in virtù dell'inserimento, al comma 2, della clausola di invarianza finanziaria volta a far sì che ad aumenti del contributo di costruzione per le nuove costruzioni conseguano corrispondenti diminuzioni dei contributi previsti per gli interventi di ristrutturazione edilizia.

*Art. 12 (Fondo mobiliare)*

La disposizione è volta a rendere efficiente il processo di dismissione e collocazione sul mercato da parte dei Comuni delle partecipazioni societarie attraverso uno strumento finanziario che consenta di perseguire con efficacia gli obiettivi stabiliti. E' pertanto istituito presso Cassa Depositi e Prestiti un Fondo mobiliare al quale per legge, entro scadenze anche molto brevi, vengano automaticamente o volontariamente a seconda delle diverse previsioni normative, conferite le partecipazioni societarie dei Comuni, ivi incluse quelle nelle società quotate. Le disposizioni contenute nell'articolo non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

*Art. 13 (Delega al Governo per il consolidamento delle disposizioni nella materia dei contratti pubblici di lavori, di forniture e di servizi e per l'assestamento del quadro normativo di riferimento)*

L'articolo contiene la disposizione di delega al Governo ad emanare uno o più decreti legislativi, al fine di operare il consolidamento delle disposizioni nella materia dei contratti pubblici di lavori, di forniture e di servizi e ad assestare il quadro normativo di riferimento, oggetto di numerosi interventi normativi modificativi, a seguito dei quali emerge la necessità di dare certezza agli operatori rispetto alla disciplina di settore. Le disposizioni non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

*Art. 14 (Delega al Governo in materia di attività edilizia)*

L'articolo reca la delega al Governo per l'emanazione di uno o più decreti legislativi per il riordino della materia dell'edilizia, al fine di rendere organiche tutte le disposizioni finora emanate in materia, rendendo più agevole affrontare efficacemente ed in un'ottica di

sostenibilità, anche energetica, le trasformazioni territoriali di cui il Paese necessita. Le disposizioni non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

*Art. 15 (Delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale)*

La norma delega il Governo ad emanare uno o più decreti legislativi, al fine di snellire e riordinare del quadro regolatorio in materia di motorizzazione e sicurezza della circolazione stradale con la riscrittura di un "codice breve". Le disposizioni non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

*Art. 16 (Delega al Governo per l'aggiornamento del codice della navigazione – parte marittima)*

La disposizione contiene la delega al Governo ad adottare uno o più decreti legislativi contenenti la completa revisione delle disposizioni del codice della navigazione, nella parte relativa alla navigazione marittima e interna. Le disposizioni non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

*Art. 17 (Delega al Governo per l'emanazione di decreti legislativi in materia di servizi di trasporto di persone effettuati mediante autobus)*

L'articolo conferisce delega al Governo ad emanare uno o più decreti legislativi che modifichino le normative in vigore in merito ai servizi di trasporto di persone con autobus. Le disposizioni non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il disegno di legge reca disposizioni in materia di infrastrutture, trasporti e territorio, settori nevralgici per lo sviluppo del Paese, e comprende anche disposizioni di delega al Governo nelle suddette materie. Il disegno di legge si articola in 4 capi, contenenti, rispettivamente, misure per l'attrazione di capitali privati (capo I), disposizioni di semplificazione e accelerazione nelle infrastrutture (capo II), ulteriori disposizioni (capo III) e deleghe per l'ammodernamento e il consolidamento del quadro normativo in materia di infrastrutture, edilizia e trasporti (capo IV).

Si illustrano nel prosieguo le disposizioni secondo l'articolato.

### *Art. 1 (Concessioni di lavori pubblici: bancabilità dei progetti e bandi tipo)*

L'articolo contiene disposizioni volte ad assicurare che gli atti di gara garantiscano adeguate condizioni di bancabilità dei progetti delle opere da realizzare in partenariato pubblico-privato (declinando il principio di massima già inserito all'art. 144, co. 3-bis, del codice dei contratti pubblici, dal d.l. n. 1/2012)

A tal fine si prevede la possibilità per le amministrazioni aggiudicatrici (la facoltà deve essere prevista nel bando) di effettuare una consultazione preliminare con gli operatori economici invitati alla procedura ristretta per l'affidamento della concessione sugli atti posti a base di gara, analogamente a quanto previsto per gli appalti superiori ai 20 milioni di euro dall'art. 112-bis del codice dei contratti, ma con specifico riferimento agli aspetti relativi alla bancabilità del progetto posto a base di gara.

Inoltre si favorisce il coinvolgimento del sistema bancario nell'operazione di partenariato a partire dalla fase di gara per l'individuazione del concessionario, necessario a superare le frequenti problematiche dovute alla presenza, negli schemi di convenzione e nei piani economici – finanziari predisposti dalle amministrazioni o presentati dagli offerenti, di elementi che minano la bancabilità dei medesimi. Infatti, l'intervento solo *ex post* del sistema bancario, non consentendo di prevenire eventuali problematiche relative alla bancabilità del progetto, non evita i ritardi dovuti alla necessità di definire soluzioni tardive. La medesima finalità è perseguita per le opere di interesse strategico mediante modifiche agli artt. 174 e 175, relativi rispettivamente alle concessioni e alla finanza di progetto. Per quanto riguarda quest'ultima, si modifica anche l'art. 175, co. 5, lett. c), del Codice dei contratti pubblici, che nell'attuale versione stabilisce per la copertura finanziaria dell'investimento l'acquisizione della disponibilità delle banche a concedere il finanziamento; in proposito si prevede invece la sola manifestazione dell'interesse, in ragione della difficoltà del sistema bancario di assumere impegni definitivi anteriormente all'aggiudicazione definitiva e all'approvazione del progetto definitivo dell'opera, cosicché il coinvolgimento del sistema bancario possa avvenire su base progressiva attraverso una preventiva manifestazione dell'interesse a finanziare l'investimento previsto nel piano economico finanziario.

Il rafforzamento dell'affidabilità degli atti di gara è perseguito infine mediante l'introduzione di opportuni bandi-tipo, predisposti dall'Ufficio tecnico finanza di progetto (UTF) e approvati dal MIT, previo parere del dall'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici. La necessità di standardizzare le procedure di affidamento è infatti particolarmente evidente nel caso di concessioni, che prevedono un livello di professionalità, da parte delle Amministrazioni Pubbliche, molto elevato.

### *Art. 2 (Revisione della disciplina relativa all'istituto del subentro di un nuovo concessionario designato dagli enti finanziatori del progetto)*

La disposizione è volta ad assicurare piena operatività alla previsione in forza della quale, al verificarsi dei presupposti per la risoluzione di un rapporto concessorio per motivi attribuibili al concessionario, gli enti finanziatori del progetto possono evitare la risoluzione designando una società che subentri nella concessione al posto del concessionario.

Si prevede in particolare che il termine entro il quale gli enti finanziatori possono designare un nuovo concessionario - rinviato al contratto o, in mancanza di specifica clausola, alla determinazione dell'amministrazione aggiudicatrice - non possa comunque essere inferiore a 120 giorni, in ragione della complessità delle attività preliminari che gli enti finanziatori e il potenziale interessato devono svolgere ai fini del subentro; un termine inferiore potrebbe di fatto non rendere applicabile l'istituto del subentro.

Inoltre si elimina la previsione che demanda a un decreto ministeriale la determinazione dei criteri e delle modalità di attuazione del diritto di subentro, riconducendole alla volontà negoziale delle parti e stabilendo il principio per cui le clausole pattizie debbano essere definite in modo tale da non compromettere l'esercizio del diritto; conseguentemente si elimina la disposizione transitoria valida nelle more dell'emanazione del decreto.

*Art. 3 (Estensione dell'ambito di applicazione della centrale di committenza alle concessioni di lavori)*

La disposizione è finalizzata a riconoscere alle amministrazioni aggiudicatrici la possibilità di far ricorso a centrali di committenza, dotate di adeguate competenze, oltre che per l'affidamento dei contratti di appalto anche per l'affidamento dei contratti di concessione di lavori o altro contratto di partenariato pubblico privato. Si consente in tal modo di centralizzare, su base comunque volontaria, attività che, per la complessità delle procedure e dei relativi contratti, richiedono spesso livelli di specializzazione e competenza non sempre rinvenibili in amministrazioni di medie e piccole dimensione.

*Art. 4 (Istituzione del Comitato dei Ministri per le infrastrutture strategiche)*

La proposta è volta ad assicurare un'azione coordinata e unitaria in grado di rafforzare con carattere di continuità l'azione del Governo per la realizzazione delle infrastrutture strategiche e degli insediamenti produttivi strategici attraverso l'istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un comitato cui partecipano i Ministri interessati a diverso titolo alla realizzazione delle infrastrutture strategiche. Il comitato provvede altresì a monitorare e svolgere azioni propulsive nei confronti dei soggetti responsabili della realizzazione delle opere.

*Art. 5 (Infrastrutture sottoposte a procedura di consultazione pubblica)*

La "consultazione pubblica" con gli attori locali ha la finalità di elevare il grado di tempestività e accuratezza della informazione pubblica sugli interventi infrastrutturali e di promuovere un più alto livello di consenso sociale e di partecipazione delle popolazioni interessate alle scelte progettuali e insediative effettuate dall'organo politico. Lo strumento è concepito in modo tale da non alterare l'attribuzione e il riparto di responsabilità fra i soggetti pubblici e, al contempo, migliorare il rapporto fra amministrazione e cittadini poiché è interamente basato sui principi della trasparenza e del leale confronto.

Tenuto conto della portata innovativa dello strumento rapportato ad una realtà decisionale complesso e conflittuale, qual è quella italiana, si è ritenuto, in questa fase, di circoscrivere l'applicazione delle norme sulla consultazione pubblica con gli attori locali ad alcune grandi opere infrastrutturali da individuare, in sede di DEF, tra quelle presenti nel Piano Infrastrutture Strategiche. E' comunque contemplata anche l'ipotesi di "richiesta dal

basso", prevedendo l'utilizzo dello strumento per ulteriori opere, sempre di interesse strategico, ove ne faccia richiesta il soggetto aggiudicatore, ovvero il promotore di cui all'articolo 175, ovvero un consiglio regionale, ovvero un numero di consigli comunali o provinciali rappresentativi di almeno 150.000 abitanti, ovvero 50.000 cittadini residenti nel comune o nei comuni interessati.

Per ciascuna opera da sottoporre a consultazione è istituita apposita Commissione, composta da 3 componenti di comprovata esperienza nei settori giuridico, sociale, ambientale, economico-finanziario e ingegneristico, nominati con decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti e di cui uno è designato dalle Regioni e dalle Province autonome competenti; nella Commissione deve necessariamente essere presente un componente in possesso di comprovata esperienza tecnica nello specifico settore connesso alle caratteristiche dell'opera. La Commissione, cui è attribuito il compito di avviare e gestire i procedimenti, è un organismo di natura tecnica dotato di un alto grado di indipendenza, in quanto non deve in alcun modo essere percepito come portatore di un interesse "di parte" (cioè dell'interesse a realizzare l'opera).

Il procedimento di consultazione pubblica con gli attori locali deve intervenire nella fase di avvio delle decisioni progettuali relative all'opera da realizzare, al fine di assicurare la massima flessibilità nella decisione sulle scelte da adottare, rendendo comunque praticabile anche la cd "opzione zero"; pertanto è previsto che la consultazione si svolga, di norma, sulla base dello studio di fattibilità: il documento oggetto della consultazione deve ad ogni modo includere una stima di massima dei costi e dei benefici, nonché un'analisi degli elementi caratterizzanti la struttura socio-economica del territorio. E' possibile però che la consultazione intervenga anche per opere per le quali sia già stato predisposto il progetto preliminare. In questo caso la disciplina legislativa prevede il coordinamento fra consultazione pubblica e conferenza di servizi di cui all'art. 165, comma 4 del codice dei contratti pubblici, rimanendo i due istituti distinti, in quanto aventi finalità differenti.

Il procedimento deve avere tempi certi (definiti e resi noti prima del suo inizio) e la durata non può superare i 120 giorni.

Nel corso del procedimento devono essere fornite tutte le informazioni utili, a cui deve essere data ampia e piena visibilità attraverso opportuni strumenti di comunicazione, e deve essere comunque facilitata la presentazione, da parte dei soggetti interessati (pubblici, privati, associazioni), di proposte modificative o alternative (inclusa la c.d. "opzione zero").

E' previsto che la Commissione conduca la consultazione pubblica sul territorio, individuando le metodologie più idonee ed assicurando che tutte le amministrazioni con poteri decisionali e autorizzatori sull'opera partecipino alle varie fasi della consultazione.

Il procedimento si conclude con un documento non vincolante della Commissione che dà conto con oggettività di tutte le posizioni e gli argomenti emersi nel corso della consultazione.

Il documento può recare proposte per l'"accompagnamento" dell'opera anche nelle fasi successive di progettazione e di realizzazione, con successive iniziative puntuali e di consultazione pubblica o con l'istituzione di sedi fisse per la comunicazione, la pubblicità dei dati e il confronto con gli attori locali. Il documento può anche proporre successive iniziative (patti a valenza territoriale) per facilitare la realizzazione degli interventi attraverso il concorso delle istituzioni locali, delle imprese e delle organizzazioni presenti sul territorio.

I compensi spettanti al Presidente e ai componenti della Commissione, a valere sui costi per la realizzazione dell'opera oggetto della procedura di consultazione, sono determinati

per ciascuna procedura di consultazione con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

E' previsto infine che le Regioni e le Province autonome possano istituire, anche su richiesta degli enti locali competenti, apposite commissioni per la consultazione pubblica su opere di interesse locale. In tal caso trovano applicazione le disposizioni del presente articolo, ove compatibili.

*Art. 6 (Accelerazione della procedura di approvazione unica del Cipe del progetto preliminare)*

La disposizione è volta ad accelerare la nuova procedura di approvazione unica da parte del Cipe del progetto preliminare, prevista dall'art. 169-bis del codice dei contratti pubblici (introdotto dall'art. 41, co. 2, del decreto legge n. 201/2011), attraverso la previsione di termini per il pronunciamento delle singole amministrazioni e delle azioni conseguenti al mancato rispetto dei predetti termini.

*Art. 7 (Disposizioni di semplificazione in materia di valutazione di impatto ambientale per le infrastrutture di interesse strategico)*

Le modifiche normative proposte sono determinate dall'esigenza di rendere la procedura di valutazione d'impatto ambientale (che allo stato prevede l'emissione del parere del Ministero dell'ambiente nel termine di 90 giorni) compatibile con la riduzione – operata dal decreto-legge n. 70/2011, convertito dalla legge n. 106 del 2011 - dei termini stabiliti (60 giorni) per la conclusione della conferenza di servizi propedeutica all'approvazione del progetto preliminare. Correlata alle predette modifiche è la riduzione del termine – da fissare in trenta giorni – previsto per la presentazione di osservazioni da parte di privati ed enti interessati e la riduzione dei termini previsti dall'articolo 185 per i lavori della Commissione speciale VIA.

*Art. 8 (Modifica delle quote di partecipazione delle ATI in corso di esecuzione -modifiche all'art. 92 del DPR 207/2010)*

Le prospettate modifiche al comma 2 dell'art. 92 del regolamento di attuazione del codice dei contratti pubblici mirano a svincolare le regole sul possesso dei requisiti minimi richiesti alle imprese che intendono partecipare alle gare in forma raggruppata da quelle riguardanti l'esecuzione dei lavori una volta assunto il contratto, semplificando l'intero sistema e senza incidere sugli aspetti sostanziali. Con la norma si intende salvaguardare il diritto dell'impresa di organizzare il lavoro come ritenuto più opportuno al fine di ottenere il miglior risultato economico della commessa, ferma restando la regola del possesso della necessaria qualificazione accertata in via preventiva dal committente.

Relativamente al comma 3, con la medesima motivazione, si intende chiarire che l'impresa mandataria, in caso di raggruppamento verticale, può assumere le lavorazioni scorporate per le quali sia in possesso delle corrispondenti necessarie attestazioni di qualificazione SOA.

*Art. 9 (Allineamento alle norme europee della regolazione progettuale delle infrastrutture ferroviarie)*

Il d.l. 1/2012 sulle liberalizzazioni contiene all'art. 53 norme per ridurre l'*overdesign* delle opere infrastrutturali ferrovie e stradali. Nel corso dell'*iter* parlamentare di conversione è stata eliminata la disposizione contenuta nel decreto-legge finalizzata ad applicare il principio della promozione di un approccio comune europeo alla sicurezza ferroviaria, in modo da



limitare le modifiche progettuali rispondenti a standard tecnici che prescrivano livelli di sicurezza superiori a quelli minimi definiti dai CST (obiettivi comuni di sicurezza definiti all'art. 3, comma 1, lett. e) del d.lgs. n. 162/2007 - di recepimento delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie - come i livelli minimi di sicurezza che devono almeno essere raggiunti dalle diverse parti del sistema ferroviario e dal sistema nel suo complesso, espressi in criteri di accettazione del rischio). Con la presente disposizione, si prevede, con le medesime finalità, che l'introduzione di nuove norme nazionali non fondate su standard comuni deve essere limitata al minimo, subordinandole ad una analisi economica di impatto sul sistema ferroviario che tiene conto dei relativi sovraccosti oltre che alla stima dei tempi necessari alla loro implementazione.

*Art. 10 (Disposizioni in materia di Svincolo delle garanzie di buona esecuzione)*

La modifica legislativa proposta alla lett. a) riduce, per i nuovi contratti, dal 25% al 20% la quota dell'importo della garanzia non svincolabile in corso di esecuzione del contratto e risponde all'esigenza di rendere meno gravosi i problemi di liquidità finanziaria delle imprese operanti nel mercato dei contratti pubblici.

La modifica proposta alla lettera b) ha il fine di coniugare le necessaria tutela di garantire la committenza rispetto alla corretta realizzazione delle opere commissionate con l'esigenza delle imprese realizzatrici a vedersi svincolate le garanzie all'uopo prestate laddove, a causa della mancata approvazione formale del collaudo, non intervenga lo svincolo nonostante l'opera sia concretamente messa in esercizio. Nello specifico, si prevede che la messa in esercizio delle opere prima del loro collaudo, se protratto per oltre un anno, dia luogo allo svincolo automatico – per la parte corrispondente alle opere esercite - delle garanzie di buona esecuzione, salvo una quota del 20% non svincolabile, a garanzia della pubblica amministrazione. Tale quota verrà svincolata all'emissione del certificato di collaudo ovvero alla scadenza del termine contrattuale previsto per la stessa. A salvaguardia della committenza, inoltre, viene introdotta una clausola di garanzia, con la quale si prevede che, nell'ipotesi di vizi o difformità dell'opera non rimossi dall'appaltatore entro un anno dall'esercizio delle opere, la committenza possa trattenere quota parte della cauzione definitiva in suo possesso per un importo pari al pregiudizio in ipotesi denunciato. Per gli appalti affidati alla data di entrata in vigore della disposizione, le cui opere siano state in tutto o in parte poste in esercizio prima dell'entrata in vigore della legge nei termini indicati dalla norma, il termine per lo svincolo automatico avviene a decorrere da tale data ed ha durata di 180 giorni.

*Art. 11 (Misure urgenti in materia di governo del territorio per la riduzione del consumo di suolo)*

A partire dagli anni '90, il consumo di suolo nel nostro Paese ha evidenziato tendenze preoccupanti. In materia di governo del territorio, pertanto, una politica di sviluppo sostenibile non può prescindere dall'introduzione di misure urgenti volte al contenimento del consumo di suolo favorendo l'utilizzo degli immobili esistenti e il contenimento di ulteriore spreco di terreno libero.

A tal fine la norma proposta, a livello di principio fondamentale nella predetta materia, è finalizzata a differenziare il contributo di costruzione disciplinato dall'articolo 16 del d.P.R. n. 380/2001, in modo da favorire il recupero, la ristrutturazione e il riuso del patrimonio edilizio esistente vetusto e obsoleto, anziché le nuove costruzioni.

Con riferimento agli oneri di urbanizzazione il comma 4 del predetto TUE prevede che l'incidenza di tali oneri di urbanizzazione sia stabilita con deliberazione del consiglio

comunale in base alle tabelle parametriche che la regione definisce per classi di comuni in relazione: all'ampiezza ed all'andamento demografico dei comuni; alle caratteristiche geografiche dei comuni; alle destinazioni di zona previste negli strumenti urbanistici vigenti; ai limiti e rapporti minimi inderogabili fissati in applicazione dall'articolo 41-quinquies, penultimo e ultimo comma, della legge 17 agosto 1942, n. 1150, e successive modifiche e integrazioni, nonché delle leggi regionali. La modifica proposta consiste nell'aggiunta a tali parametri della adeguata differenziazione tra gli interventi al fine di incentivare, in modo particolare nelle aree a maggiore densità del costruito, quelli di ristrutturazione edilizia, anziché quelli di nuova costruzione.

In conseguenza, al comma 5 dell'articolo in questione, viene apportata l'ulteriore modifica in base alla quale, nel caso di mancata definizione delle tabelle parametriche da parte della regione e fino alla definizione delle tabelle stesse, i comuni provvedono, in via provvisoria, con deliberazione del consiglio comunale, secondo i parametri di cui al comma 4, tra i quali, quello di cui alla predetta nuova previsione.

Infine, la disposizione proposta interviene mediante la sostituzione del secondo periodo del successivo comma 10 dell'articolo 16 del TUE, prevedendo espressamente che al fine di incentivare il recupero del patrimonio edilizio esistente, per gli interventi di ristrutturazione edilizia di cui all'articolo 3, comma 1, lettera d), i comuni hanno comunque la facoltà di deliberare che i costi di costruzione ad essi relativi siano inferiori ai valori determinati per le nuove costruzioni.

#### *Art 12 (Fondo mobiliare)*

La normativa vigente stabilisce che nei prossimi 18 mesi centinaia se non migliaia di partecipazioni societarie dei Comuni debbano essere messe sul mercato, per un probabile valore complessivo di qualche miliardo di euro. Affinché questa imponente operazione di privatizzazione possa rispondere ad esigenze di strategia industriale per il Paese, è necessario prevedere uno strumento finanziario che consenta di perseguire con efficacia gli obiettivi stabiliti. Senza una regia e la possibilità di governare il processo di dismissioni e con la simultanea collocazione sul mercato di tutte queste partecipazioni, vi è il rischio che i Comuni riescano a collocare sul mercato, a condizioni penalizzanti e nell'imminenza delle scadenze previste per legge, le partecipazioni in società sane e siano invece costretti a mantenere quelle in società meno efficienti.

Si propone pertanto l'istituzione presso Cassa Depositi e Prestiti un Fondo mobiliare al quale per legge, entro scadenze anche molto brevi, vengano automaticamente o volontariamente, a seconda delle diverse previsioni normative, conferite le partecipazioni societarie dei Comuni, ivi incluse quelle nelle società quotate. Tale Fondo dovrebbe in un periodo ben definito compiere tutte le operazioni necessarie a massimizzare i valori di vendita, garantendo il perseguimento degli obiettivi di politica industriale condivisi ed esplicitati nel regolamento del Fondo stesso: ad esempio in termini di concorrenza o riduzione del numero di operatori in determinati settori o aree geografiche.

#### *Art. 13 (Delega al Governo per il consolidamento delle disposizioni nella materia dei contratti pubblici di lavori, di forniture e di servizi e per l'assestamento del quadro normativo di riferimento)*

La norma conferisce delega al Governo per l'emanazione di uno o più decreti legislativi, al fine di operare il consolidamento delle disposizioni nella materia dei contratti pubblici di lavori, di forniture e di servizi e ad assestare il quadro normativo di riferimento, oggetto di

numerosi interventi normativi modificativi, a seguito dei quali emerge la necessità di dare certezza agli operatori rispetto alla disciplina di settore.

Il codice dei contratti pubblici, fin dalla sua adozione è stato oggetto di svariati interventi legislativi modificativi che, ben oltre il biennio previsto per interventi correttivi, si sono resi necessari a rispondere alle varie emergenze emerse di volta in volta, richieste soprattutto per far fronte alla crisi economica che ha posto in primo piano la necessità di agevolare ed accelerare la realizzazione di interventi infrastrutturali quale importante volano per la ripresa economica; gli interventi normativi adottati a tal fine, per lo più con provvedimenti di necessità e di urgenza, hanno tuttavia compromesso l'organicità della materia e creato instabilità ed incertezza nel quadro regolatorio. Da qui l'esigenza di una norma di delega volta a consolidare e snellire il quadro regolatorio, secondo i seguenti principi e criteri:

- semplificare, razionalizzare e riordinare il quadro regolatorio evitando dispersione in diverse fonti normative e sovrapposizione e duplicazione tra disposizioni di rango primario e regolamentare, distinguendo le norme di carattere sostanziale da quelle di carattere attuativo;
- anticipare con specifiche disposizioni i principi e gli orientamenti comunitari emersi in sede di aggiornamento delle direttive in materia di appalti pubblici e concessioni;
- creare condizioni favorevoli per il partenariato pubblico-privato e la finanza di progetto, anche attraverso disposizioni volte a dare certezza al quadro regolatorio vigente al momento della stipula del contratto.

#### *Art. 14 (Delega al Governo in materia di attività edilizia)*

La norma in oggetto reca la delega al Governo per l'emanazione di uno o più decreti legislativi per il riordino della materia dell'edilizia, al fine di rendere organiche tutte le disposizioni finora emanate in materia, rendendo più agevole affrontare efficacemente ed in un'ottica di sostenibilità, anche energetica, le trasformazioni territoriali di cui il Paese necessita. Si propone inoltre che la delega preveda che siano individuati i principi fondamentali nella materia del governo del territorio, in modo da mettere a sistema sull'intero territorio nazionale le innovazioni già introdotte nella normativa statale e in molte Regioni per mezzo dell'attività legislativa concorrente regionale; la necessità di tale operazione è resa evidente dal coacervo di norme disomogenee adottate in materia, ed oggetto di ripetuti interventi da parte della stessa Corte Costituzionale, proprio per la necessità di chiarire i principi fondamentali in materia e le relative norme che li contengono.

In particolare, in tale ottica la delega prevede, tra i principi e i criteri direttivi:

- individuazione degli interventi di trasformazione urbanistico edilizia e di conservazione comunque realizzabili quali espressione del diritto di edificare connaturato alla proprietà fondiaria ed edilizia;
- diversificazione degli interventi edilizi ai fini della loro sottoposizione a regimi sostanziali, procedurali, contributivi e sanzionatori differenziati, in ragione della loro natura e del carico urbanistico prodotto;
- garantire la certezza per gli operatori della individuazione dei titoli edilizi abilitativi da utilizzare, facendo chiarezza in materia di DIA, SCIA, nonché ridurre il numero dei pareri e degli atti di assenso, comunque denominati, necessari per intraprendere l'attività edilizia;
- individuazione di misure di premialità fiscale per incentivare la realizzazione di nuove costruzioni e gli interventi di riqualificazione del patrimonio edilizio esistente.

*Art. 15 (Delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale)*

La norma delega il Governo ad emanare uno o più decreti legislativi, al fine:

- di operare lo snellimento ed il riordino del quadro regolatorio, al fine di evitare la dispersione in diverse fonti normative, nonché la sovrapposizione e la duplicazione tra disposizioni del codice e del regolamento attuativo, considerato che, ad oggi, sussistono numerose disposizioni che – derivando da numerosi interventi normativi di urgenza - pur incidendo sulla medesima materia, non sempre sono nella giusta collocazione sistematica e, talora, sono sovrascritte da norme pur regolamentari ma di derivazione comunitaria
- di conferire al Governo delega per la riscrittura di un “codice breve” recante disposizioni definitorie, comportamentali e sanzionatorie in materia della circolazione stradale, nonché l'assetto delle competenze dei vari soggetti nella stessa coinvolti: il tutto nel perseguimento dell'obiettivo della sicurezza stradale sotto tutti i profili di intervento, coniugando il perseguimento del predetto obiettivo con la effettività degli istituti sanzionatori;
- di prevedere la possibilità di modificare l'entità delle sanzioni secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità e non discriminazione in ambito comunitario.

Dal 1992 ad oggi, il Codice della strada è stato oggetto di svariati interventi legislativi (più di 70) che, per lo più motivati da ragioni di necessità e di urgenza, hanno assicurato un pronto rimedio alle varie emergenze sociali dagli stessi sottese, ma hanno certamente compromesso l'organicità della materia. Peraltro, il meccanismo di recepimento delle direttive, in un settore quale quello in esame, che risente fortemente di un adeguamento al progredire della scienza e della tecnica, richiede uno strumento di formazione agile, che non può essere costretto alle procedure di modifica delle norme primarie. Da qui l'esigenza di una delega di ampio respiro, al fine di conseguire uno snellimento delle disposizioni vigenti, nel rispetto della tutela della sicurezza stradale e della effettività degli istituti sanzionatori, anche con un intervento di armonizzazione della disciplina delle norme di comportamento e del sistema sanzionatorio nella materia della circolazione stradale.

*Art. 16 (Delega al Governo per l'aggiornamento del codice della navigazione – parte marittima)*

Il codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, costituisce il principale *corpus* normativo che disciplina molteplici settori accomunati dalla rilevanza assunta dalle coste, dal mare e dalle molteplici attività economiche ad essi correlate. Al suo interno, tra l'altro, rinveniamo la disciplina della navigazione marittima e interna, le competenze sul demanio marittimo, l'organizzazione e la struttura dell'autorità marittima, la regolamentazione dei contratti di utilizzazione della nave e del trasporto via mare, il lavoro marittimo e le disposizioni relative al soccorso in mare. Tuttavia, dall'epoca della promulgazione del Codice, sono profondamente cambiate la tecnica e l'economia dei trasporti con specifico riferimento alla diffusione della modalità in contenitori, il conseguente sviluppo della logistica intermodale, via mare e terra, la riorganizzazione dell'industria del trasporto marittimo e del terziario connesso a tali attività.

Parimenti, in aggiunta alle nuove e complesse problematiche concernenti la gestione del demanio marittimo, con le significative attribuzioni derivanti dall'assetto delle competenze statali e regionali di cui al Titolo V della Costituzione, si pongono problemi complessi in ambiti che sono spesso oggetto di disciplina comunitaria e di accordi internazionali. Nuovi ambiti di regolamentazione che occorre individuare, nel rispetto delle esigenze di tutela

dell'ambiente, della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare.

La parte del codice della navigazione relativa alla navigazione aerea è stata innovata dal decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, con le disposizioni correttive recate dal decreto legislativo 15 marzo 2006, n. 151. Le tematiche inerenti alla gestione dei porti ricadono sotto la disciplina della legge 28 gennaio 1994, n. 84, peraltro in corso di revisione nelle sedi parlamentari. La parte relativa alla navigazione marittima, in senso stretto, è caratterizzata, invece, da una disciplina non aggiornata, anche considerato il periodo storico in cui il codice della navigazione è stato redatto. E' pacifico, dunque, che il codice risponde solo in parte alle necessità che si sono sopra illustrate, in particolare anche a motivo del fatto che molta parte delle sue norme paiono improntate a logiche autarchiche. Ne discende una complessiva non-coerenza con la prassi mercantile internazionale che domina il trasporto marittimo globale. Si avverte pertanto la necessità che la disciplina interna si adegui e si armonizzi con le regole internazionali e comunitarie sviluppatesi, nell'arco degli ultimi decenni, in un contesto economico ed istituzionale del tutto mutato.

I principi della delega sono stati formulati per conseguire essenzialmente i sottoelencati obiettivi:

- snellimento delle procedure burocratiche e richiamo ai principi generali del procedimento amministrativo;
- inclusione della disciplina delle nuove fattispecie contrattuali proprie della vigente prassi commerciale nel settore;
- ridefinizione della disciplina sanzionatoria per attualizzare le fattispecie agli interessi da tutelare, circoscrivendo il ricorso allo strumento penale alle sole condotte di maggiore gravità ed allarme sociale ed ampliando, al contempo, l'ambito delle fattispecie depenalizzate con un contestuale incremento delle sanzioni pecuniarie, in grado di esercitare una maggiore efficacia deterrente in un contesto di rapporti centrati sulle transazioni commerciali.

Il comma 1 della presente proposta di legge conferisce al Governo la delega ad adottare entro sei mesi uno o più decreti legislativi contenenti la completa revisione delle disposizioni del codice della navigazione, nella parte relativa alla navigazione marittima e interna.

Il comma 2 delinea i principi e criteri direttivi che sovrintendono all'adozione dei suddetti decreti legislativi, con particolare riferimento all'attuazione dei principi della Costituzione nel rispetto delle prerogative regionali; alla revisione delle fonti del diritto della navigazione nel quadro normativo costituzionale e comunitario; al mantenimento dell'autonomia del diritto della navigazione e valorizzazione dell'unitarietà della disciplina; alla revisione dei contratti di utilizzazione della nave e della disciplina dei contratti di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio, della disciplina dell'esercizio dei servizi portuali alle navi e dei servizi marittimi, nel rispetto dei principi comunitari; della disciplina del registro internazionale d'iscrizione della nave; della disciplina della navigazione da diporto e della pesca marittima; della disciplina delle avarie comuni con richiamo all'uso internazionale; delle disposizioni penali e delle sanzioni amministrative e disciplinari; della parte quarta del codice con soppressione delle disposizioni non più operanti; nonché alla disciplina del trasporto intermodale ed alla revisione del capo I del titolo IV del codice del turismo nella parte relativa ai contratti di viaggio (c.d. pacchetti turistici).

Il comma 3 disciplina l'iter di approvazione degli schemi di delega ed il successivo inoltrato alle Commissioni parlamentari competenti ed alla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, ai fini dell'acquisizione dei relativi pareri.

Il comma 4 autorizza il Governo, nell'anno successivo alla data di entrata in vigore del decreto legislativo di riforma, ad emanare disposizioni correttive ed integrative dei decreti stessi.

*Art. 17 (Delega al Governo per l'emanazione di decreti legislativi in materia di servizi di trasporto di persone effettuati mediante autobus)*

La norma delega il Governo ad emanare uno o più decreti legislativi che modifichino le normative in vigore in merito ai servizi di trasporto di persone con autobus.

Si tratta di introdurre alcuni correttivi alla normativa vigente, poiché, a distanza di qualche anno dalla entrata in vigore sono emersi alcuni aspetti suscettibili di essere migliorati. In particolare il d. lgs. 21/11/2005 n. 285 (che ha liberalizzato le autolinee interregionali di competenza statale) e la legge 11/8/2003 n. 218 (relativa al noleggio di autobus con conducente) richiedono opportune modifiche, volte a rafforzare la apertura del mercato alla concorrenza, alla tutela ambientale, alla semplificazione dei procedimenti ed al loro adeguamento alla normativa comunitaria di settore.

La delega, per quanto concerne le imprese di trasporto di passeggeri su strada, intende incrementare la competitività del settore da un lato e eliminare oneri amministrativi superflui dall'altro. Contestualmente, per quanto concerne l'attività amministrativa, si intende aggiornarla in coerenza con la normativa comunitaria di settore, semplificare i procedimenti ed erogare sanzioni sempre più conformi a principi di gradualità, efficacia e dissuasione, criteri su cui è possibile intervenire a miglioramento dell'attuale assetto normativo.