

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2157

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

BENVENUTO, BADOLE, BAZZARO, BELLACHIOMA, BIANCHI, BILLI, BORDONALI, BUBISUTTI, CAVANDOLI, CECCHETTI, COLMELLERE, COVOLO, DONINA, DURIGON, FERRARI, FOGLIANI, FOSCOLO, GAVA, GIACOMETTI, GIGLIO VIGNA, GOBBATO, GRIMOLDI, GUSMEROLI, IEZZI, MORRONE, PATELLI, PRETTO, RIBOLLA, TATEO, TIRAMANI, TOMBOLATO, VALLOTTO, ZICCHIERI, ZORDAN

Modifica all'articolo 178 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, in materia di procedure per l'affidamento delle concessioni autostradali scadute o in scadenza

Presentata il 9 ottobre 2019

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il primo e più evidente beneficio relativo alla possibilità di affidare le concessioni autostradali mediante finanza di progetto rispetto ad altre modalità di affidamento della concessione è rappresentato dalla riduzione dei tempi delle procedure di affidamento che consente, di conseguenza, una più rapida cantierizzazione delle opere necessarie per mantenere e per migliorare i livelli di sicurezza delle infrastrutture. L'utilizzo della finanza di progetto, ai sensi dell'articolo 183 del codice dei contratti pubblici, di cui al de-

creto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, consentirebbe infatti all'amministrazione di ottenere evidenti risparmi di tempo, di risorse e di costi relativi allo studio e alla preparazione della gara in relazione alle seguenti attività:

individuazione e pianificazione degli interventi: la proposta del promotore conterrebbe il piano di interventi volti a risolvere le criticità attualmente esistenti e dovute all'età dei manufatti, all'evoluzione delle normative nazionali ed europee in materia di sicurezza, di ambiente e di si-

stemi di esazione, all'insorgenza di nuovi e imprevisti fenomeni meteo-climatici, nonché alle necessità di ammodernamento e di potenziamento della rete autostradale. Gli interventi sarebbero individuati in base all'esperienza maturata nella gestione e nella manutenzione dell'infrastruttura e rappresenterebbero, dunque, le soluzioni più adeguate alle criticità esistenti;

progettazione degli interventi: la proposta del promotore, conterrebbe già i progetti di tutti gli interventi previsti, fatta salva la possibilità per l'amministrazione di richiedere ogni integrazione o modifica ritenuta opportuna. Il suo accoglimento consentirebbe all'amministrazione di ridurre i tempi per l'affidamento degli incarichi, per i necessari studi, analisi, verifiche e rilievi preliminari e per la progettazione degli interventi;

predisposizione della documentazione contrattuale: la proposta conterrebbe già lo schema di convenzione e tutti i relativi allegati;

predisposizione della documentazione necessaria per la formulazione dell'offerta in sede di gara: la proposta conterrebbe già la specificazione delle caratteristiche del servizio e della gestione della rete autostradale, sulla base delle quali può essere formulata e valutata l'offerta in sede di gara da parte di tutti i partecipanti con un indubbio vantaggio per chi non è il proponente, il quale mette a disposizione la propria offerta.

Per tali ragioni il piano degli investimenti contenuto nella proposta sarebbe subito realizzabile, non appena conclusa la procedura di affidamento della concessione.

In definitiva, la procedura consentirebbe di soddisfare l'interesse pubblico in quanto consentirebbe:

di ottimizzare il processo di affidamento della concessione grazie alla consistente riduzione dei tempi di pianificazione e di progettazione degli interventi e dei tempi di affidamento della concessione mediante procedura ad evidenza pubblica;

di ridurre i tempi di avvio degli interventi.

L'utilizzo della finanza di progetto per la gestione di autostrade esistenti non comporta, comunque, benefici per il promotore se questo coincide con il concessionario uscente.

Anche l'indennizzo o valore di subentro risulta assolutamente equivalente sia per il concessionario uscente che per ogni altro operatore.

Effettivamente, il valore di subentro per il concessionario uscente è un costo già sostenuto non ammortizzato e non remunerato che, se il concessionario è l'aggiudicatario della nuova concessione, può inserire nel piano economico finanziario come investimento e, quindi, da ammortizzare e da remunerare fino alla fine della concessione con un valore di subentro residuo uguale a zero, in modo che la futura gara non sia oggetto di indennizzo giustificando la *par condicio* tra i vari partecipanti. Allo stesso modo, qualora l'aggiudicatario sia un nuovo operatore dovrà indennizzare il concessionario uscente e successivamente ammortizzare e remunerare tale indennizzo come nuovo investimento e fruirebbe immediatamente dell'opera esistente (valore di subentro) beneficiando subito dei flussi economici.

La disposizione del comma 8-*bis* dell'articolo 178 del citato codice di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, che recita: « Le amministrazioni non possono procedere agli affidamenti delle concessioni autostradali scadute o in scadenza facendo ricorso alle procedure di cui all'articolo 183 », si pone in aperto contrasto con la disciplina della concessione e dei rapporti di partenariato pubblico-privato delineati dalla direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014.

Tale direttiva stabilisce il principio della « libertà di procedura », che il legislatore nazionale è chiamato ad attuare lasciando « alle amministrazioni aggiudicatrici e agli enti aggiudicatori un'ampia flessibilità nel definire e organizzare la procedura di selezione del concessionario », in modo da

poter scegliere la procedura più coerente con le esigenze da soddisfare. Infatti:

l'articolo 30, al paragrafo 1, stabilisce in modo chiaro che «L'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore sono liberi di organizzare la procedura per la scelta del concessionario fatto salvo il rispetto della presente direttiva »;

l'articolo 37 precisa, al paragrafo 6, che «L'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore può condurre liberamente negoziazioni con i candidati e gli offerenti (...)».

La libertà di negoziazione risponde esattamente al principio di fondo che caratterizza i rapporti di partenariato: il dialogo tra parti che si riconoscono pari dignità. Le amministrazioni concedenti sono quindi libere di configurare di volta in volta le procedure più appropriate, anche negoziate e competitive, trattando con i privati quali interlocutori con piena dignità, fermo restando che, ovviamente, la procedura do-

vrà garantire comunque i caratteri essenziali delle nuove concessioni con particolare riferimento all'allocazione del rischio.

Ne consegue che l'abrogazione del comma 8-*bis* dell'articolo 178 del codice di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016 risulterebbe coerente con la normativa europea.

Peraltro, tale norma non era prevista dal testo originario del codice, ma è stata inserita successivamente dall'articolo 105, comma 1, lettera *f*), del decreto legislativo 19 aprile 2017, n. 56, recante «Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50». Tale modifica ha inciso profondamente sulle procedure per la scelta dei concessionari autostradali.

La presente proposta di legge intende quindi abrogare il comma 8-*bis* dell'articolo 178 del codice di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016.

Si auspica un celere esame della presente proposta di legge.

PROPOSTA DI LEGGE

—

Art. 1.

1. Il comma *8-bis* dell'articolo 178 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, è abrogato.



18PDL0077780