

criminale; v) elaborazione di un 'testo unico' in materia di protezione internazionale.

A febbraio e marzo 2014 sono stati approvati diversi decreti legislativi per il recepimento di altrettante direttive contenute nella Legge di Delegazione Europea.

La Legge Europea e la Legge Europea-bis prevedono modifiche a norme statali oggetto di procedure d'infrazione nei confronti dell'Italia (o di sentenze della Corte di Giustizia Europea), disposizioni per assicurare l'applicazione di atti europei, nonché l'attuazione di trattati internazionali conclusi dalla UE, e regolamenti. In dettaglio le norme riguardano le seguenti materie: i) disposizioni in materia di libera circolazione delle persone e dei servizi e in materia di diritto di stabilimento⁷⁰⁹; ii) disposizioni in materia di fiscalità⁷¹⁰; iii) disposizioni in materia di lavoro e di politica sociale⁷¹¹; iv) disposizioni in materia di sanità pubblica⁷¹²; v) disposizioni in materia di ambiente⁷¹³; vi) disposizioni in materia di concorrenza⁷¹⁴.

⁷⁰⁹ i) Permesso per lo straniero in possesso di un permesso di soggiorno rilasciato da un altro Stato UE di circolare legittimamente negli altri Paesi dell'area Schengen fino a tre mesi fermo restando l'obbligo di dichiarare entro otto giorni la sua presenza (trascorso il termine, allo straniero deve essere intimato di rientrare nel Paese UE che gli ha rilasciato il permesso di soggiorno); ii) esclusione dell'obbligo di eleggere domicilio in Italia per la determinazione della competenza e di ogni notificazione di atti e procedimenti per i richiedenti l'iscrizione all'Albo dei consulenti in proprietà industriale; iii) estesa la validità del titolo per l'abilitazione alla professione di guida turistica su tutto il territorio nazionale; iv) soppressa la disposizione che prevede la presenza di un socio avvocato italiano nelle società tra avvocati sul territorio nazionale ed eliminato l'obbligo per gli avvocati provenienti dagli Stati membri di esercitare l'attività giudiziale d'intesa con un avvocato italiano per tre anni al fine di esercitare la professione; v) modifiche nei contratti pubblici relativi ai lavori, servizi e forniture nei settori della difesa e sicurezza; vi) semplificazioni all'accesso ai posti di lavoro delle pubbliche amministrazioni per familiari di cittadini dell'Unione Europea e cittadini che soggiornano per un lungo periodo nel territorio nazionale; vii) modifiche in materia di ordinamento e mercato del turismo; viii) in materia di ammissione a borse di studio universitarie per il perfezionamento all'estero, viene eliminato il riferimento alla cittadinanza italiana e, ai fini di assicurare una appropriata destinazione di tali borse, viene espressamente previsto che le stesse siano effettivamente destinate al perfezionamento degli studi in Paesi diversi da quello di residenza; ix) disposizioni per la commercializzazione in Italia dei camini e dei condotti in plastica in conformità con la normativa europea; x) semplificazione nella richiesta di autorizzazione per svolgere attività occasionali di investigazione privata in un altro Stato Membro.

⁷¹⁰ i) Modifica al trattamento fiscale degli aeromobili che prevede l'estensione del periodo di permanenza nel territorio italiano necessario ai fini dell'imposizione ad un tempo non inferiore ai sei mesi; ii) possibilità di allineare il monitoraggio fiscale all'antiriciclaggio, consentendo all'Agenzia delle Entrate di richiedere agli intermediari i dati e le notizie relative a operazioni finanziarie con l'estero; iii) estensione delle agevolazioni fiscali previste per i soggetti residenti in Italia, ai contribuenti che pur essendo fiscalmente residenti in un altro Stato membro dell'Unione Europea o in un Paese dello Spazio Economico Europeo (SEE), producono almeno il 75 per cento del proprio reddito complessivo nel Paese; iv) disposizioni in materia di successioni e donazioni nonché in merito a imposte sulle attività finanziarie ai fini dell'adeguamento della normativa nazionale a quella europea; v) misure per la riscossione attiva dei debiti che evitano l'allungamento dei termini di conclusione del procedimento; vi) definizione della Banca d'Italia, Consob, IVASS e Commissione di vigilanza sui fondi pensione come autorità competenti per il rispetto degli obblighi posti dal regolamento in capo ai soggetti già vigilati dalle medesime autorità; vii) restrizione dell'ambito di applicazione dell'IVA delle attività detenute all'estero, ai prodotti finanziari, escludendo quindi tutte le attività finanziarie; viii) divieto di applicazione del termine di 120 giorni per la riscossione coattiva dei crediti fino a 1000 euro, relativamente alle risorse proprie dell'Unione Europea e all'IVA sulle importazioni.

⁷¹¹ i) Estensione dell'ambito di applicazione dell'istituto dell'assegno ai nuclei familiari con almeno tre figli minori ai cittadini di Paesi non appartenenti all'Unione Europea che soggiornino con i loro familiari da lungo tempo in Italia; ii) modifica dei criteri di computo dei lavoratori a tempo determinato nell'organico aziendale; iii) in tema di salute e sicurezza dei lavoratori, viene stabilito che, fin dai giorni immediatamente successivi alla apertura dell'impresa, il datore di lavoro debba disporre di idonea documentazione volta a dimostrare che i singoli obblighi per la salute e la sicurezza sul lavoro siano stati adempiuti (a tale documentazione possono accedere su richiesta anche i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza); iv) disposizioni per le navi da pesca che mirano al riordino delle norme in materia di tutela della salute e sicurezza sul luogo di lavoro nel settore marittimo.

⁷¹² i) Nuove disposizioni in tema di etichettature e pubblicità dei prodotti alimentari; ii) norme più stringenti per la produzione di prodotti cosmetici.

Tutela dei diritti dei consumatori

È stata attuata in Italia la direttiva 2011/83/UE sui diritti dei consumatori⁷¹⁵.

A partire dal 13 giugno (data di entrata in vigore della maggior parte delle nuove disposizioni contenute nel decreto legislativo) sono quindi previste maggiori informazioni precontrattuali per i consumatori, in particolare, nei contratti a distanza e negoziati al di fuori dai locali commerciali. Con le nuove norme l'obbligo d'informativa precontrattuale è più gravoso rispetto al precedente, e riguarda l'identità del professionista, le caratteristiche del prodotto o del servizio, le modalità di pagamento, le garanzie a favore del consumatore; a questo si affianca un obbligo di forma scritta e di linguaggio chiaramente comprensibile.

Nel dettaglio, viene ampliato il termine entro il quale il consumatore può esercitare il diritto di ripensamento e - nel caso in cui poi il consumatore non sia stato preventivamente informato sul diritto al ripensamento - il recesso viene esteso dagli attuali 60 e 90 giorni (rispettivamente dalla conclusione del contratto o dalla consegna del bene) a dodici mesi.

Inoltre, in caso di recesso, il venditore ha meno giorni (dagli attuali 30 a 14 giorni) per restituire le somme versate dal consumatore. Quest'ultimo disporrà di più tempo - 14 giorni invece che 10 - per restituire il bene.

È introdotto il divieto di applicare al consumatore aumenti di costi per acquisti effettuati con carte di credito o *bancomat*.

Analogo divieto è previsto per la tariffa telefonica su linee dedicate e messe a disposizione del consumatore da parte del venditore, in caso di vendite dirette o a distanza.

⁷¹³ i) Norme in tema di valutazione e gestione dei rischi da alluvione; ii) modifiche di disposizioni previste per i rifiuti derivanti da estrazione, trattamento e stoccaggio delle risorse minerali e dallo sfruttamento delle cave; iii) norme per la riduzione dell'uso di sostanze pericolose nelle apparecchiature elettriche ed elettroniche, ivi compresi i condizionatori d'aria, e al loro smaltimento; iv) norme di indirizzo al Governo ed alle Regioni e province autonome di Trento e Bolzano, per l'emanazione di disposizioni regionali, in materia di verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale (VIA) nonché per la determinazione dei progetti da sottoporre alla valutazione di impatto per consentire una piena armonizzazione della normativa nazionale con quella europea; v) modifica della normativa in materia di tutela risarcitoria contro i danni all'ambiente; vi) misure in materia di diritto di accesso alle informazioni ambientali e di partecipazione a scopo collaborativo, al fine di prevedere l'obbligo, per le autorità competenti e di assicurare la partecipazione del pubblico alle fasi di elaborazione, approvazione, modifica e riesame dei piani o dei programmi ambientali; vii) disposizioni per uniformare la normativa nazionale con quella europea in materia di cattura di uccelli da utilizzare come richiami vivi; viii) misure per migliorare la diffusione dei dati ambientali e promuoverne la condivisione e l'utilizzazione anche a livello europeo; ix) semplificazione e riduzione degli oneri in materia di inquinamento acustico; x) attribuzioni di poteri di indagine ed esecuzione all'Autorità per l'energia elettrica e il gas nel settore del mercato dell'energia all'ingrosso; xi) disposizioni in materia di consumi medi standardizzati di gasolio in agricoltura.

⁷¹⁴ i) Disposizioni per evitare il divieto di affidamento del contratto ai soggetti incaricati della redazione del progetto se l'espletamento dell'incarico di progettazione non determina una posizione di vantaggio rispetto agli altri concorrenti; ii) misure per assicurare la trasparenza del mercato dell'energia all'ingrosso; iii) eliminazione dell'obbligo di presidio delle stazioni di distribuzione dei carburanti previsto nei centri urbani. Altre disposizioni riguardano: i) la collaborazione tra l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e l'Autorità giudiziaria in caso d'indagini sugli incidenti ferroviari; ii) modifiche in materia di fornitura dei servizi accessori legati all'offerta all'ingrosso del servizio di accesso alla rete fissa di telecomunicazioni; iii) riduzione del carico fiscale e contributivo per le imprese che dimostrino di aver subito danno nel corso delle calamità naturali che hanno colpito Marche e Umbria nel 1997, Molise e Puglia nel 2002 e Abruzzo nel 2009; iv) misure in materia di protezione del diritto d'autore dei disegni e dei modelli industriali; v) deroga al termine di pagamento nelle transazioni commerciali (che passa da 30 a 60 giorni); vi) disposizioni per adeguare la disciplina italiana a quella europea in materia di risarcimento dei danni cagionati dallo Stato nell'esercizio delle funzioni giudiziarie; v) disposizioni in materia di esercizio del diritto di eleggibilità alle elezioni del Parlamento europeo per i cittadini dell'Unione che risiedono in uno Stato membro di cui non sono cittadini, con l'obiettivo di contribuire ad agevolare il processo di integrazione europea.

⁷¹⁵ D.Lgs. 21/2014, che attua la direttiva 2011/83/UE sui diritti dei consumatori, recante modifica delle direttive 93/13/CEE e 1999/44/CE e che abroga le direttive 85/577/CEE e 97/7/CE. Le nuove norme aggiornano il Codice del Consumo: in particolare, viene sostituita la parte del Codice, dall'articolo 45 all'articolo 67.

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato è chiamata a vigilare sull'applicazione delle norme in questione e a sanzionare le eventuali pratiche commerciali scorrette⁷¹⁶.

II.12 INFRASTRUTTURE

Una delle priorità del Governo è l'unificazione infrastrutturale del Paese, ponendo attenzione ai nodi e all'intermodalità, allo snellimento delle procedure per la realizzazione delle grandi opere, al dialogo con le popolazioni interessate (si veda par.II.8 'Fondi Strutturali' per gli interventi in tale campo).

Oltre 4 miliardi sono le esigenze finanziarie per il triennio 2014-2016, indicate nell'allegato al Documento di Economia e Finanza 2013 e confluite nella Legge di Stabilità per il 2014, per realizzare 4 priorità funzionali: *i)* reintegro risorse utilizzate per l'avvio dei cantieri, sui capitoli di bilancio del Ministero delle Infrastrutture; *ii)* realizzazione di reti stradali e ferroviarie; *iii)* riqualificazione del territorio; *iv)* adeguamento dell'offerta di trasporto pubblico locale.

In particolare, della prima priorità fanno parte gli interventi che sono stati annullati o ridimensionati a seguito di tagli avvenuti nelle annualità precedenti: 300 milioni per il Contratto di Programma investimenti di Rete Ferroviaria Italiana (Rfi); 720 milioni per il Contratto di Programma servizi per manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria (parzialmente recuperati per 200 milioni); 580 milioni per la manutenzione della rete ferroviaria; 540 milioni per l'asse ferroviario Torino-Lione⁷¹⁷; 100 milioni per il MOSE⁷¹⁸.

La seconda priorità prevede opere ferroviarie e stradali. Tra quelle ferroviarie: il completamento dell'asse AV/AC Brescia-Verona e il completamento dell'asse AV/AC Napoli-Bari con un finanziamento di complessivi 1,8 miliardi per il periodo 2015-2029; approvazione del finanziamento di 100 milioni all'opera Cancellò-Frasso Telesino, originariamente previsto a carico del Fondo di sviluppo e coesione e resosi non disponibile;⁷¹⁹ l'adeguamento del tracciato, delle sagome e velocizzazione, soppressione e automazione di passaggi a livello del corridoio ferroviario adriatico da Bologna a Lecce⁷²⁰ (350 milioni); risorse per il Contratto di Programma di RFI (300 milioni per il 2014). Le opere stradali sono: il completamento dell'asse autostradale Salerno-Reggio Calabria (340 milioni)⁷²¹; interventi su viadotti, ponti e gallerie della rete stradale ANAS (300 milioni)⁷²²; realizzazione della terza corsia della tratta autostradale Quarto d'Altino-Villesse-

⁷¹⁶ I maggiori poteri dell'AGCM in materia di pratiche commerciali scorrette sono in vigore già dal 26 marzo 2014.

⁷¹⁷ Rifinanziamento disposto dalla Legge di Stabilità, L. 147/2013: tab. E.

⁷¹⁸ Rifinanziato dalla Legge di Stabilità con 401 milioni (di cui 100 per ripristino tagli): articolo 1, c. 71.

⁷¹⁹ Ai sensi dell'art.1, comma 71 della L. 147/2013 le tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria Milano-Venezia e le tratte Apice-Orsara e Frasso Telesino-Vituliano della linea ferroviaria Napoli-Bari sono realizzate con le modalità dei lotti costruttivi [L. 191/2009, art.2, comma 232 e commi 233-234 lettere b) e c)]. A tal fine è stata autorizzata la spesa di 120 milioni per ciascuno degli anni dal 2015 al 2029.

⁷²⁰ Finanziamento con L. 147/2013 pari a 350 milioni per il triennio 2014-2016: articolo 1, comma 80.

⁷²¹ Finanziata con L. 147/2013: articolo 1, comma 69.

⁷²² Ulteriormente rifinanziati con L. 147/2013: tab. E per il triennio 2014-2016.

Gorizia (130 milioni)⁷²³; risorse per onorare il Contratto di programma ANAS 2014 (335 milioni).

La terza priorità comprende interventi per il rifinanziamento dei programmi per la riqualificazione urbana dei Comuni con meno di 5000 abitanti (in totale 150 milioni) e alcune immediate necessità, quali il completamento della copertura del Passante ferroviario di Torino (25 milioni) e il collegamento ferroviario Novara-Seregno-Malpensa (75 milioni)⁷²⁴.

Infine, la quarta priorità è una precisa proposta per dare impulso all'ammodernamento del parco rotabile su gomma, con un primo impegno finanziario complessivo di 500 milioni.

Autorità di regolazione dei Trasporti

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) è stata costituita il 17 settembre 2013 ed è divenuta operativa il 15 gennaio 2014.

Il Presidente e i Componenti dell'organo collegiale dell'Autorità sono stati designati dal Governo, votati dalle competenti Commissioni Parlamentari e nominati con decreto dal Presidente della Repubblica⁷²⁵. La sede è stata individuata per legge nella città di Torino⁷²⁶.

L'attività dell'Autorità sarà interamente finanziata con i contributi da parte dei soggetti regolati, la cui misura è determinata su base annuale dal Consiglio dell'Autorità con atto sottoposto ad approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze. Per il 2014, il contributo è stato fissato nello 0,4 per mille del fatturato⁷²⁷.

Per la sola fase d'istituzione e avvio dell'ART è previsto un trasferimento da parte dello Stato, nel limite massimo di 1,5 milioni per il 2013 e 2,5 milioni per il 2014. Tali somme sono anticipate dall'Autorità garante per la concorrenza e il mercato (AGCM), i cui rapporti con l'ART sono disciplinati da una Convenzione, prevista dalla legge e sottoscritta il 23 settembre 2013.

La pianta organica del personale a tempo indeterminato dell'Autorità prevede, al momento, 80 addetti, di cui la metà in comando da altre amministrazioni pubbliche. Ulteriori unità di personale saranno reclutate con contratti a tempo determinato.

Conclusa la primissima fase di attività - dedicata quasi interamente all'impostazione dell'organizzazione e dei procedimenti - l'Autorità ha avviato due indagini conoscitive, rispettivamente sui temi *i)* dei servizi di trasporto passeggeri, con particolare riferimento a quelli di trasporto pubblico locale e regionale e a quelli diretti ad assicurare la continuità territoriale e *ii)* dell'accesso alle infrastrutture, con particolare riferimento a quelle ferroviarie e aeroportuali.

In particolare, l'indagine conoscitiva sui servizi di trasporto passeggeri sarà volta anche ad analizzare le condizioni economiche, la qualità dei servizi, i diritti

⁷²³ Di cui 130 milioni finanziati con L. 147/2013 art. 1, comma 96.

⁷²⁴ D.L. 69/2013 art. 25, comma 11-bis.

⁷²⁵ Ai sensi dell'art.2, commi 7 e 8 della L. 481/1995, richiamato dall'art.37 del D.L. 201/2011, istitutivo dell'Autorità.

⁷²⁶ D.L. 69/2013, art.25-bis e DPCM 3 dicembre 2013.

⁷²⁷ DPCM del 12 febbraio 2014.

degli utenti, nonché la definizione degli ambiti di servizio pubblico e degli schemi dei bandi di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto.

Con riferimento a entrambe le indagini, l'Autorità ha in corso consultazioni con le parti interessate per acquisire dati, informazioni e documenti utili. In entrambi i casi, il termine di conclusione del procedimento è fissato in dodici mesi ma, sulla base della evidenza raccolta, ancor prima della scadenza di tale termine, l'Autorità potrà avviare ulteriori procedimenti di regolazione.

Al riguardo, infatti, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'accesso alle infrastrutture, sono emersi elementi di criticità relativamente alle condizioni che regolano l'utilizzo della rete ferroviaria e le sue infrastrutture, tali da mettere a rischio il principio di un accesso equo e non discriminatorio, con effetti negativi sui servizi di trasporto ferroviario passeggeri e merci. Il Consiglio dell'ART, il 6 marzo 2014, ha, pertanto, deliberato l'avvio di un procedimento istruttorio per l'adozione di specifiche misure di regolazione volte a garantire condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori. La decisione dell'Autorità è maturata anche sulla base delle audizioni svolte finora con gli operatori, delle segnalazioni ricevute e degli accertamenti effettuati.

Il procedimento istruttorio prevede una consultazione pubblica sulle misure regolatorie necessarie. L'ART prevede di completare il procedimento in questione entro 180 giorni dalla pubblicazione della delibera sul sito Internet dell'Autorità⁷²⁸.

Nell'ambito della disciplina del Prospetto Informativo della Rete, l'Autorità interverrà tra l'altro sui principi e sulle procedure di calcolo del pedaggio ai fini dell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dei servizi.

Infrastrutture strategiche

Diverse misure sono state adottate dal Governo in relazione alle infrastrutture strategiche. In primo luogo, per contribuire al rilancio dell'economia, favorendo la realizzazione di opere immediatamente cantierabili e sbloccando progetti strategici già avviati, è stato istituito un Fondo 'sblocca cantieri' gestito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), dell'importo complessivo di circa 2 miliardi da utilizzare nel periodo 2013-2017⁷²⁹.

A valere su tali risorse, sono stati finanziati interventi riferiti a infrastrutture comprese nel Programma Infrastrutture Strategiche⁷³⁰, piccole e medie opere di manutenzione straordinaria nei piccoli Comuni⁷³¹ e interventi per la messa in sicurezza stradale e ferroviaria.

Il sostegno per la realizzazione del Piano Infrastrutture Strategiche (PIS) rientra tra i punti principali del Protocollo d'intesa siglato da MIT e INVITALIA a marzo 2014 per la realizzazione di programmi e interventi per lo sviluppo e la crescita economica nelle aree sottoutilizzate e di crisi industriale del Paese.

⁷²⁸ La pubblicazione è avvenuta l'11 marzo.

⁷²⁹ D.L. 69/2013, art. 18 e art. 25 co. 11 bis.

⁷³⁰ L. 443/2001.

⁷³¹ Programma '6000 Campanili'.

Fra i punti principali dell'intesa anche la definizione di un 'Portafoglio Progetti Strategici', per promuovere le opportunità di investimento presso potenziali investitori internazionali, istituzionali e privati. L'accordo prevede, inoltre, la definizione e la realizzazione di specifici programmi e interventi, finanziati con risorse nazionali e Fondi Europei della programmazione 2014-2020, destinati allo sviluppo economico e alla coesione territoriale. E' previsto, in questo ambito, l'utilizzo dei Contratti Istituzionali di Sviluppo⁷³² con interventi in miranti in alcuni settori: turistico, nautica da diporto, risparmio energetico e la riqualificazione territoriale, aree di crisi industriale e ambientale.

Con decreto interministeriale MIT/MEF 268/2013 e con delibere del CIPE, sono stati individuati gli specifici interventi da finanziare, l'importo del finanziamento concesso e le condizioni di attuazione di alcune opere considerate immediatamente cantierabili. Inoltre, è stato previsto di subordinare⁷³³ i finanziamenti a clausole stringenti, con scadenze temporali per l'avvio delle opere o il relativo avanzamento, pena la revoca, per assicurare il buon fine degli interventi in tempi accelerati o, in caso negativo, la pronta destinazione delle risorse ad altre opere.

Nello specifico, con il decreto MIT/MEF, sono stati destinati 330 milioni alla Tangenziale Esterna Est di Milano, 370 milioni alla Pedemontana Veneta, 90 milioni al collegamento Agrigento-Caltanissetta e complessivi 661 milioni ad interventi sulla rete viaria e ferroviaria (300 milioni per interventi sulla rete viaria; 361 per interventi sulla rete ferroviaria).

Il CIPE, nelle sedute dell'8 agosto 2013 e del 9 settembre 2013, ha deliberato il finanziamento dell'asse viario del quadrilatero Umbria-Marche, della metro 4 di Milano, della linea 1 della metropolitana di Napoli e del collegamento Milano-Venezia secondo lotto Rho-Monza. Inoltre, a valere sulle risorse del Fondo 'sblocca-Cantieri', per assicurare la continuità funzionale e lo sviluppo degli investimenti previsti per le tratte autostradali A24 e A25 (le 'Autostrade dei Parchi'), sono stati destinati 90 milioni alla società concessionaria per gli anni 2013-2014, a titolo di contributo da parte dello Stato e di anticipazione del contributo dovuto da Regione Lazio, Provincia e Comune di Roma⁷³⁴.

In attesa dell'approvazione del Contratto di Programma di Rete Ferroviaria Italiana, per la parte investimenti 2012-2016, è stabilita la contrattualizzazione degli interventi per la sicurezza ferroviaria immediatamente cantierabili, per l'importo già disponibile di 300 milioni, che si aggiungono ai 361 milioni riferiti al miglioramento delle prestazioni della rete e dei servizi ferroviari, finanziato con lo stesso decreto MIT/MEF.

Inoltre, per le opere infrastrutturali di rilevanza strategica di importo superiore a 200 milioni (la soglia è stata abbassata rispetto ai precedenti 500 milioni), da realizzare mediante partenariato pubblico-privato e la cui progettazione definitiva sia approvata entro la fine del 2016, è riconosciuto un credito di imposta sull'IRES e sull'IRAP generale, nonché l'esenzione dal

⁷³² D.Lgs. 88/2011

⁷³³ In coerenza con quanto disposto dall'articolo 18 del D.L. 69/2013.

⁷³⁴ Le risorse anticipate dovranno essere restituite dalla Regione e dagli enti locali interessati entro il 31 dicembre 2015.

pagamento del canone di concessione⁷³⁵. Ciò a condizione che non siano previsti contributi pubblici a fondo perduto e sia accertata la non sostenibilità del piano economico finanziario.

Al fine di accelerare la nuova procedura di approvazione unica da parte del CIPE del progetto preliminare di opere strategiche, è introdotto il termine di 60 giorni per il pronunciamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri, trascorso il quale scatta il silenzio-assenso. Per i progetti definitivi, invece, in caso di criticità procedurali che rendono impossibile l'approvazione in 30 giorni, il MIT riferisce al Consiglio dei Ministri per le determinazioni conseguenti⁷³⁶.

Con la Legge di Stabilità per il 2014, sono state estese le revoche delle assegnazioni disposte dal CIPE per la realizzazione delle opere ricomprese nel Programma delle infrastrutture strategiche⁷³⁷. In particolare, si prevede la revoca dei finanziamenti assegnati entro il 31 dicembre 2010 (posticipando tale termine di due anni rispetto a quello previsto dalla precedente legislazione) per la realizzazione delle opere per le quali non sia stato emanato il decreto interministeriale e non sia stato pubblicato il relativo bando di gara. Sono revocati anche i finanziamenti, i cui soggetti beneficiari, autorizzati alla data del 31 dicembre 2010 (con analogo posticipo di due anni) all'utilizzo dei limiti di impegno e dei contributi pluriennali, non abbiano assunto obbligazioni giuridicamente vincolanti, non abbiano bandito la gara per l'aggiudicazione del relativo contratto di mutuo ovvero, in caso di loro utilizzo mediante erogazione diretta, non abbiano chiesto il pagamento delle relative quote annuali e non sia stato pubblicato il relativo bando di gara.

Con la stessa legge⁷³⁸, al fine di consentire sia la prosecuzione immediata dei lavori che il completamento del sistema MOSE, sono stati stanziati 401 milioni fino al 2017 (151 milioni per il 2014, 100 per il 2015, 71 per il 2016 e 79 per il 2017).

FOCUS

Gli interventi del CIPE

Nel 2013, il Comitato Interministeriale per la programmazione economica (CIPE) ha adottato importanti provvedimenti connessi all'ammodernamento della dotazione infrastrutturale del Paese, a partire da linee metropolitane e ferroviarie.

In particolare, con riferimento alle infrastrutture strategiche, il CIPE ha:

- approvato il progetto definitivo della prima fase degli interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale della linea ferroviaria Battipaglia-Reggio Calabria, per un costo di 157,4 milioni;
- assegnato 25,3 milioni per l'acquisto di tre nuovi treni da destinare alla Linea 1 della metropolitana di Milano, intervento che rientra tra le azioni per l'EXPO 2015;
- assegnato 50 milioni dal Contratto di Programma ANAS - annualità 2012, a favore degli interventi nella laguna di Venezia (legge 228/2012 comma 188);
- approvato in linea tecnica il progetto preliminare del 1° lotto funzionale dell'Autostrada A31, del costo di circa 891,6 milioni;
- approvato e parzialmente finanziato tre interventi del Programma 'Opere finalizzate ad assicurare l'efficienza dei complessi immobiliari, sedi delle istituzioni per la sicurezza strategica dello Stato e delle opere culturali la cui rilevanza trascende i confini

⁷³⁵ D.L. 69/2013, art.19. Vedasi anche il paragrafo relativo ai contratti pubblici.

⁷³⁶ D.L.69/2013, art.27.

⁷³⁷ L. 147/2013, art.1 co.79.

⁷³⁸ L. 147/2013, art.1 co.71.

nazionali';

- dato parere favorevole al Contratto di Programma 2012-2014 di Rete Ferroviaria Italiana - con finanziamenti pari a 4,58 miliardi da utilizzare per la manutenzione straordinaria, ordinaria e la sicurezza della rete;
- approvato il progetto definitivo del completamento del corridoio tirrenico meridionale dell'autostrada A12 Appia e della Bretella autostradale Cisterna-Valmontone (Pontina). Il Comitato ha anche espresso parere sullo schema di Convenzione per l'affidamento in concessione delle attività di progettazione, realizzazione e gestione dell'infrastruttura, consentendo la prosecuzione delle relative procedure di gara;
- approvato il progetto definitivo dell'ampliamento della cava estrattiva di Covo, nell'ambito del progetto 'Alta Velocità/Alta Capacità Milano - Verona: tratta Treviglio - Brescia';
- disposto la proroga della dichiarazione di pubblica utilità per il raddoppio ferroviario Bari - Bitetto;
- approvato il progetto definitivo del potenziamento della strada provinciale 103 'Antica di Cassano';
- approvato l'utilizzo di 5 milioni per l'accordo di programma quadro relativo ad interventi infrastrutturali a Piombino, finalizzati alla realizzazione della bretella di collegamento con il porto;
- assegnato ulteriori 974 milioni alla continuità dei lavori del MOSE. È un passo verso la copertura integrale dell'opera che deve essere conclusa entro il 2016, che con questa delibera arriva a oltre il 90 per cento di copertura del costo;
- attribuito a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) risorse per il finanziamento degli investimenti relativi alla rete infrastrutturale ferroviaria nazionale. Si tratta specificamente di 802 milioni per il terzo Valico dei Giovi, di 70 milioni per la Linea ferroviaria Fortezza - Verona e di 328 milioni per il 'potenziamento dei nodi, dello *standard* di interoperabilità dei corridoi europei e il miglioramento delle prestazioni della rete e dei servizi ferroviari';
- ridotto i finanziamenti del secondo lotto costruttivo del Terzo Valico Ferroviario Genova-Milano da 1.100 a 860 milioni, al fine di destinare la differenza (240 milioni) alla manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria. In seguito a tale decisione, Rete Ferroviaria Italiana (RFI) ha stipulato l'atto aggiuntivo al contratto con il contraente COCIV (un consorzio formato da Impregilo, Condotte, Tecnimont e Civ). Degli 860 milioni, 242 milioni sono le somme a disposizione per espropri e quota di lavori effettuati direttamente da RFI. 618 milioni sono, invece, previsti per lavori civili; di questi, circa l'80 per cento (502 milioni) verrà affidato a terzi con gara, in ottemperanza alle normative europee;
- approvato il progetto preliminare della Orte-Mestre, un asse viario fondamentale per l'Italia, che rientra nei corridoi europei dei progetti TEN-T. Un'autostrada di 396 km che collega la dorsale tirrenica con quella adriatica in direzione nord-sud attraversando 5 regioni (Lazio, Umbria, Toscana, Emilia Romagna e Veneto). Il costo complessivo dell'opera è di 9,84 miliardi. Si tratta di un'opera di interesse pubblico realizzata in *project financing*. Il contributo dello Stato è indiretto e si concretizza nella forma della defiscalizzazione per IRES e IRAP. I tempi di realizzazione prevedono l'approvazione da parte della Corte dei conti, un bando internazionale pubblico bandito entro aprile 2014 con sei mesi di tempo per l'assegnazione, e l'inizio dei lavori - la cui durata è prevista in sei anni - nel primo trimestre del 2015;
- reiterato il vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili interessati dalla realizzazione dell'intervento 'Quadrilatero Marche - Umbria - Piano di area vasta (PAV) - Aree leader', ad eccezione degli immobili della 'Area leader Foligno - Servizi alla piastra logistica';
- approvato il progetto definitivo della tratta Centro Direzionale - Capodichino della linea 1 della metropolitana di Napoli, assegnando definitivamente un contributo di 113,1

milioni a valere sul Fondo 'sblocca cantieri'. I lavori della tratta inizieranno nel 2014 e la messa in esercizio è prevista nel 2019;

Il Comitato ha, inoltre, assegnato circa 400 milioni a metropolitane e opere stradali in attuazione dell'articolo 18, comma 3, del decreto legge 69/2013. In particolare, Il CIPE ha assicurato 172 milioni per la linea metropolitana di Milano M4, il cui valore complessivo è di 1,9 miliardi. Questo stanziamento permette la realizzazione dei lavori di un'opera chiave per i collegamenti con l'Expo 2015. Con il D.L. 'Destinazione Italia' è stabilito, tuttavia, che il contributo di 172 milioni assegnato alla linea M4 della metropolitana di Milano (in base a quanto stabilito dall'art.18 del D.L. 69/2013) è revocato, in caso di mancata stipula del contratto di finanziamento entro il 31 dicembre 2014⁷³⁹.

Al fine di accelerare gli interventi in aree urbane per la realizzazione di linee tramviarie e metropolitane il CIPE, entro trenta giorni alla data di entrata in vigore della Legge di Stabilità per il 2014⁷⁴⁰, individua gli interventi da revocare che, alla data di entrata in vigore della legge, non siano stati affidati con apposito bando di gara. Le risorse rinvenienti affluiscono in un Fondo appositamente costituito e sono destinate dal CIPE prioritariamente alla realizzazione delle metrotramvie di Milano-Limbrate, Padova e Venezia.

Per procedere al completamento dei pagamenti relativi alle opere pubbliche affidate al MIT, in seguito alla cessazione dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno (per effetto della soppressione dell'Agensud, Agenzia per la Promozione e lo Sviluppo del Mezzogiorno), è autorizzata la spesa di 80 milioni nel 2014 e 70 milioni nel 2015⁷⁴¹.

Nell'ambito del processo di efficientamento e razionalizzazione del trasporto pubblico locale e dei servizi ferroviari nelle Regioni a statuto ordinario, è stata erogata a queste ultime una prima quota, di circa 1,1 miliardi, delle risorse stanziata sul 'Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario' (che ha una dotazione complessiva di quasi 5 miliardi). A fine anno 2013 è stato erogato il 75 per cento della quota. L'obiettivo principale è di giungere a un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico. Nel primo triennio di applicazione, l'obiettivo è verificato attraverso l'incremento del 2,5 per cento del numero di passeggeri trasportati su base regionale ('load factor'), determinato anche tramite il numero dei titoli di viaggio emessi. A esso si aggiunge il fine del progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, misurato attraverso l'incremento su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio, al netto della quota relativa all'infrastruttura, e differenziato fra le Regioni in base al valore di partenza del predetto rapporto.

È stata incrementata la dotazione del 'Fondo per il miglioramento della mobilità dei pendolari', di 300 milioni per l'anno 2014 e di 100 milioni per ciascuno degli anni 2015-2016, per l'acquisto di materiale rotabile ferroviario, di materiale rotabile su gomma e di vaporetti⁷⁴². Per tale finalità, è prevista l'esclusione delle spese delle Regioni dal Patto di Stabilità Interno, nella misura

⁷³⁹ D.L. 145/2013, art.13.

⁷⁴⁰ L. 147/2013, art.1 co.88.

⁷⁴¹ L. 147/2013, art.1 co.99.

⁷⁴² L. 147/2013, art.1 co.83.

del 45 per cento per il 2014 e integralmente per gli anni 2015 e 2016. Al riparto dei Fondi tra le Regioni si provvede entro il 30 giugno di ogni anno, secondo il criterio del maggior carico medio per servizio registrato nell'anno precedente.

Entro il 31 marzo 2014, il MIT dovrà definire con decreto i costi *standard* del trasporto pubblico locale, tenendo conto dei fattori di contesto, delle economie di scala, dell'ammodernamento del materiale rotabile e di un ragionevole margine di utile. A partire dal 2014, una quota crescente delle risorse statali sarà ripartita sulla base di tali costi⁷⁴³.

Con la Legge di Stabilità per il 2014, è stata estesa anche ai bus (cioè autoveicoli per trasporto persone con massa massima superiore a 3,5 tonnellate e otto posti a sedere oltre a quello del conducente) la possibilità di fruire della procedura semplificata per la trasformazione in mezzi elettrici. Il primo Decreto 'Sviluppo' del 2012 aveva previsto che l'operazione poteva essere regolarizzata dalla Motorizzazione (quindi annotata sulla carta di circolazione) anche senza il costoso nulla osta del costruttore, nel rispetto di condizioni e modalità stabilite da un decreto che il MIT dovrà emanare. La semplificazione era però limitata ai ciclomotori (comprese le *microcar* da città), motoveicoli, autovetture e autocarri di massa massima fino a 3,5 tonnellate. Ora la Legge di Stabilità estende la semplificazione anche ai minibus.

Con la Legge di Stabilità per il 2014, è autorizzata la spesa di 8,4 milioni nel 2014 per il potenziamento dei servizi di trasporto marittimo pubblico nello Stretto di Messina, tra Villa San Giovanni, Messina e Reggio Calabria⁷⁴⁴. Inoltre, sono stanziati 200 mila euro per uno studio di fattibilità da redigere entro settembre 2014, per potenziare i collegamenti marittimi, ferroviari e stradali dopo la sospensione del progetto del Ponte sullo Stretto di Messina⁷⁴⁵.

Il progetto d'infrastrutturazione e riqualificazione del percorso del fiume Po tra Ferrara e il porto di Ravenna è stato inserito dall'UE nei dieci corridoi chiave della Rete Transeuropea dei Trasporti 2014-2020. Il fiume diventerebbe utilizzabile a fini commerciali entro il 2015 e utilizzabile almeno 340 giorni l'anno, per il tratto che arriva fino al porto di Ravenna, già leader nei traffici sul Mediterraneo e sul Mar Morto, diventerebbe il potenziale anello di snodo e congiunzione del futuro corridoio del Mediterraneo, del corridoio Helsinki-La Valletta e di quello Baltico-Adriatico. Per la sua realizzazione sono stati già stanziati 145 milioni e sono già aperti dei cantieri, ma si stima siano necessari altri 100 milioni da reperire con il coinvolgimento dei privati.

Sono stati aperti a luglio 2013 altri 45 km di percorso dell'infrastruttura autostradale Salerno-Reggio Calabria, con una riduzione dei tempi di percorrenza di un'ora rispetto al 2012. I lavori ultimati, in corso e affidati con progettazione operativa, riguardano l'87 per cento del tracciato, circa 385 km. Di questi, 365 sono stati consegnati a fine 2013; si tratta dei km finanziati dalla Legge Obiettivo, che ha erogato finora oltre 7 miliardi per tale autostrada.

⁷⁴³ L. 147/2013, art.1 co.84-85.

⁷⁴⁴ L. 147/2013, art.1 co.77-78.

⁷⁴⁵ L. 147/2013, art.1 co.81-82.

Con la Legge di Stabilità sono stati stanziati 50 milioni per il 2014, 170 per il 2015 e 120 per il 2016 per il secondo macro-lotto della Salerno-Reggio Calabria⁷⁴⁶.

Il Governo ha ripartito oltre 80 milioni tra le Autorità Portuali che hanno utilizzato almeno l'80 per cento dei finanziamenti, ottenuti alla data del 31 dicembre 2009, per la realizzazione di opere infrastrutturali (porti di Genova, Savona, Gioia Tauro, Cagliari e Civitavecchia). Con l'assegnazione di queste risorse vengono premiate le Autorità Portuali maggiormente impegnate in termini di capacità di spesa, consentendo loro di continuare a effettuare investimenti per il potenziamento delle infrastrutture e della competitività dei porti.

Con un accordo tra l'Italia e la Svizzera è stata ribadita la priorità per entrambi i Paesi del trasferimento del traffico merci dalla gomma al ferro e la strategicità del corridoio europeo TenT Genova-Rotterdam. In base all'accordo, l'Italia investirà 40 milioni sulla tratta Milano-Chiasso, che sono già stati stanziati dal Decreto 'Fare' e inseriti nell'Accordo di Programma con Rete Ferroviaria Italiana per il biennio 2014-2016.

Il D.L. per l'avvio del Piano 'Destinazione Italia'⁷⁴⁷ prevede la revoca di assegnazioni del CIPE relative ad interventi che non sono stati avviati, per un importo di circa 165 milioni, che vengono destinati per 53,2 milioni a progetti cantierabili relativi allo svolgimento di EXPO 2015, cui vengono destinati ulteriori 42,8 milioni per il 2013 (si veda par. II.15 'Competitività e internazionalizzazione').

Le residue disponibilità sono destinate a interventi immediatamente cantierabili, finalizzati al miglioramento della competitività dei porti italiani e dell'efficienza del trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali. Inoltre, è prevista la revoca dei finanziamenti statali trasferiti o assegnati alle Autorità Portuali per interventi infrastrutturali, in relazione ai quali non sia stato pubblicato il bando di gara per l'aggiudicazione dei lavori dopo due anni dal trasferimento o dall'assegnazione delle risorse, che a tal fine sono versate all'entrata e riassegnate, nell'importo massimo di 200 milioni, ad un apposito Fondo.

Viene ampliato il *plafond* delle risorse che possono essere revocate e pertanto riutilizzate per opere immediatamente cantierabili, estendendo dal 2008 al 2010 il termine entro il quale deve essere avvenuta l'assegnazione delle risorse da parte del CIPE, nonché il termine entro il quale i soggetti beneficiari dei finanziamenti debbano essere stati autorizzati a utilizzare i limiti di impegno e i contributi pluriennali.

Infine, il Comune di Napoli è autorizzato a contrarre mutui per la realizzazione della linea 1 della metropolitana, in deroga alle disposizioni in materia di riequilibrio finanziario pluriennale.

⁷⁴⁶ L. 147/2013, art.1 co.69.

⁷⁴⁷ D.L. 145/2013, art.13.

TAV Torino Lione

La Legge di Stabilità per il 2013 ha autorizzato, per il finanziamento di studi, progetti, attività, lavori preliminari nonché lavori definitivi della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, la spesa di 60 milioni per il 2013, 100 milioni per il 2014, 680 milioni per il 2015 e 150 milioni per ciascuno degli anni dal 2016 al 2029.

La Torino-Lione è un progetto prioritario per l'UE, passando per due delle maggiori aree sviluppate del continente (il sud-est della Francia e la pianura padana, che da sola genera oltre il 70 per cento delle esportazioni italiane). Inoltre, il collegamento ferroviario Torino-Lione si colloca nella tratta strategica del Corridoio Mediterraneo della rete Transeuropea TEN-T da Madrid a Kiev.

Sono stati esclusi dai vincoli del Patto di Stabilità interno⁷⁴⁸ i pagamenti relativi all'attuazione degli interventi di riqualificazione del territorio finalizzati all'esecuzione del progetto.

Il Governo ha più volte confermato la priorità assegnata a quest'opera strategica, la cui realizzazione comporterà evidenti benefici in termini di: *i*) dimezzamento dei tempi di percorrenza per i passeggeri (da Milano a Parigi si passa da 7 ore e mezza a 4); *ii*) incremento della capacità nel trasporto merci (portata da 1.050 a 2.050 tonnellate e lunghezza fino a 750 metri per treno, con costi di esercizio quasi dimezzati); *iii*) riduzione del numero di camion su strada (circa 600.000 l'anno) con evidenti vantaggi per l'ambiente: riduzione annuale di emissioni di gas serra (a regime 3 milioni di tonnellate equivalenti di anidride carbonica); *iv*) trasformazione della linea esistente in metropolitana di valle a servizio dei residenti; *v*) riduzione degli incidenti stradali e dei connessi costi sociali.

Il CIPE ha individuato nel Comune di Susa il soggetto aggiudicatore delle opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale della nuova linea ferroviaria Torino - Lione ricadenti nel territorio comunale e ha preso atto dell'incremento del costo di 3,64 milioni delle opere di 'priorità 1', opere finanziate a carico di Stato, Provincia di Torino e Regione Piemonte.

FOCUS Il Piano Nazionale degli Aeroporti

Presentato a metà gennaio 2014, il Piano intende fornire un quadro programmatico per lo sviluppo del comparto, nel quadro delineato dalla normativa nazionale ed europea di riferimento e in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa.

Per l'individuazione degli aeroporti strategici si è assunta, quale base di riferimento per l'individuazione di bacini di traffico omogeneo, la ripartizione territoriale dell'Italia in aree sovraregionali in base allo schema NUTS-livello 1: Nord-Ovest, Nord-Est, Centro, Sud, Isole.

In ciascuna di queste aree sovraregionali sono stati individuati dei bacini di traffico omogeneo con distanza massima di 2 ore di percorso in auto da un aeroporto strategico, per complessivi 10 bacini di traffico: 1) Nord-Ovest, 2) Nord-Est, 3) Centro-Nord, 4) Centro Italia, 5) Campania, 6) Mediterraneo- Adriatico, 7) Calabria, 8) Sicilia-orientale, 9) Sicilia-occidentale, 10) Sardegna.

Per ciascuno di tali bacini è stato identificato un solo aeroporto strategico, con un'unica eccezione per il bacino del Centro Nord, per il quale gli aeroporti strategici individuati sono due - Bologna e Pisa/Firenze - in considerazione delle caratteristiche morfologiche del

⁷⁴⁸ D.L. 43/2013.

territorio e della dimensione degli scali e a condizione, relativamente ai soli scali di Pisa e Firenze, che tra gli stessi si realizzi la piena integrazione societaria e industriale.

Per l'identificazione degli aeroporti strategici di ciascun bacino sono stati presi in considerazione, innanzitutto, gli aeroporti inseriti nella *core network* europea, tra i quali, in primis, i *gate* intercontinentali (Milano Malpensa, Venezia, Roma Fiumicino).

Tutti gli altri aeroporti presenti all'interno di ciascun bacino possono essere considerati di interesse nazionale, purché si realizzino due condizioni (non richieste, invece, per gli aeroporti che garantiscono la continuità territoriale):

- che l'aeroporto sia in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una sostanziale specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso (es. aeroporto focalizzato sul traffico *leisure*, aeroporto prevalentemente destinato al traffico merci, *city airport*, ecc.). Forme di alleanze di rete o sistema tra gli aeroporti saranno considerate elemento prioritario ai fini del riconoscimento dell'interesse nazionale degli stessi;
- che l'aeroporto sia in grado di dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche a tendere, purché in un arco temporale ragionevole.

La condizione di cui alla lettera a) sarà dimostrabile mediante il Piano industriale, da presentare entro tre mesi dall'approvazione del Piano Aeroporti, dal quale risulti, a seguito di un'analisi delle potenzialità di mercato in relazione alla posizione territoriale e alla capacità aeroportuale, il disegno di specializzazione e di sistema o rete che l'aeroporto intende realizzare.

La condizione di cui alla lettera b) sarà dimostrabile mediante il medesimo Piano industriale corredato di un Piano economico-finanziario, da cui risulti il raggiungimento, entro un triennio, di tale equilibrio e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale.

La verifica periodica del raggiungimento e del mantenimento delle predette condizioni sarà effettuata dalle competenti strutture ministeriali in collaborazione con l'ENAC.

In applicazione di tali criteri vengono individuati 11 aeroporti strategici e ulteriori 26 aeroporti di interesse nazionale, qualora si verifichino le condizioni sopra indicate.

Inoltre, al fine di migliorare la qualità dei servizi, il Piano contempla: l'individuazione delle opere necessarie per il miglioramento dell'accessibilità e dell'intermodalità; le priorità degli interventi di potenziamento della rete e dei nodi intermodali di connessione; l'inserimento nella programmazione e pianificazione delle istituzioni competenti dei collegamenti viari e ferroviari con i tre *gate* intercontinentali.

Il Piano offrirà anche la base programmatica più idonea all'individuazione di interventi di efficientamento della spesa.

Il Piano deve diventare uno strumento agevole di pianificazione del settore per allineare le politiche di *governance* ai mutamenti rapidi a cui lo stesso è soggetto. Pertanto, in linea con il ciclo del bilancio pluriennale, è previsto un aggiornamento ogni tre anni dello stesso.

Infrastrutture energetiche

Con il DM del 27 febbraio 2013 il Ministero dello Sviluppo Economico (MISE) ha adottato il Regolamento per la redazione del Piano decennale di sviluppo della rete di trasporto del gas (nazionale e regionale)⁷⁴⁹. Il Piano, elaborato dai gestori della rete (TSO), individua le infrastrutture da costruire o potenziare nell'arco dei dieci anni successivi, specificando le motivazioni alla base delle scelte di pianificazione.

⁷⁴⁹ Ai sensi dell'articolo 16 del D.Lgs. 93/2011.

Questo strumento di programmazione, precedentemente previsto solo nel settore elettrico, assicura la tempestiva condivisione delle priorità di intervento sull'infrastruttura di rete, individuate dal TSO, con le autorità centrali e territoriali, nonché con gli operatori del settore del gas, assicurando così una più efficace individuazione dei fabbisogni e ponendo altresì le basi per una migliore gestione della fase autorizzativa delle singole opere.

Il Regolamento dispone, infatti, che il Piano sia elaborato tenendo conto degli esiti di un'ampia consultazione pubblica e successivamente sottoposto all'approvazione del MISE, che lo valuterà avendo raccolto i pareri delle Regioni territorialmente interessate e sentita l'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il Sistema Idrico (AEEGSI). Il Regolamento prevede, inoltre, un'attività di verifica dell'implementazione del Piano a cura del MISE e dell'AEEGSI, per i rispettivi ambiti di competenza. Il primo Piano sarà presentato a maggio 2014.

A febbraio 2014 è entrato in vigore l'accordo intergovernativo fra Italia, Grecia e Albania sul progetto '*Trans Adriatic Pipeline*' (TAP), che dà attuazione all'intesa siglata dai tre Paesi nel 2012 per la realizzazione di questo nuovo importante gasdotto. Il progetto realizzerà l'apertura del 'Corridoio Sud', priorità strategica dell'Unione Europea. L'obiettivo è quello di interconnettere le risorse di gas naturale dell'area del Caspio e del Medio Oriente all'Europa.

Le tre Autorità di regolazione dell'energia (italiana, greca ed albanese) hanno consentito l'esenzione del TAP dalle norme di accesso a terzi: la capacità dell'infrastruttura, una volta realizzata, sarà riservata ai membri del consorzio TAP per un periodo di 25 anni, pertanto gli stessi potranno allocare la capacità di trasporto nel lungo periodo. I membri del consorzio TAP sono altresì esentati dagli obblighi di separazione societaria delle attività di trasporto e produzione⁷⁵⁰. Tale esenzione è frutto di un lavoro di due anni in collaborazione anche con la Commissione UE e verrà considerata come una *best practice* in Europa. L'esenzione per il TAP è stata accompagnata da una serie di condizioni: i) i mercati del gas nell'Europa sudorientale avranno accesso diretto, tramite TAP, attraverso l'Albania e la Grecia, per le forniture di gas provenienti dall'Italia in un modo completamente regolamentato; ii) l'interoperabilità del TAP con le infrastrutture del gas esistenti e future in Italia, Albania e Grecia è salvaguardata attraverso lo sviluppo di nuovi punti di entrata e di uscita; iii) dopo il periodo di esenzione dovrà attuarsi il regime di separazione proprietaria; iv) misure a favore della concorrenza impediranno lo sviluppo e il rafforzamento di posizioni dominanti sul mercato in tutti e tre i Paesi. È stata inoltre approvata la proposta di codice tariffario per il TAP.

Con il DM del 5 aprile 2013 il MISE ha accettato l'aggiornamento del piano quinquennale 2010-2015, proposto dalla società Eni Spa, che prevede la

⁷⁵⁰ 'Joint Opinion of the Energy Regulators on TAP AG's Exemption Application' scaricabile al link seguente: <http://www.autorita.energia.it/allegati/docs/13/249-13all.pdf>. L'esenzione era stata richiesta dalla Società TAP AG, tenuto conto dei risultati del test di mercato: '*The proposed TAP pipeline is an interconnector stretching over three countries; two EU Member States and one Contracting Party to the Energy Community Treaty. Taking into account that the pipeline is still at a planning stage but will be connected to the existing or future networks in all three countries, according also to the conditions imposed with the present decision, the TAP pipeline is indeed considered as a major new infrastructure and, in particular, an Interconnector. It may, therefore be considered as eligible for exemption*'.

realizzazione di nuova capacità di stoccaggio di gas naturale per un totale complessivo di 4 miliardi di metri cubi. L'entrata in esercizio delle nuove capacità è prevista per il 1° settembre 2015.

A luglio 2013 è stato perfezionato un contratto di finanziamento di 570 milioni tra la Banca europea per gli investimenti (BEI) e Terna, la società di gestione della rete elettrica italiana. Il prestito contribuisce al piano quinquennale 2012-2016 di Terna, del valore superiore al miliardo di euro, per il rafforzamento della rete italiana di trasmissione di energia elettrica. Il piano è suddiviso in 14 progetti specifici localizzati in tutta Italia, ma con una attenzione particolare alle Regioni Convergenza: Campania, Puglia, Sicilia e Calabria, alle quali è rivolto il 69 per cento del totale del finanziamento della BEI. Il principale progetto, sia per dimensioni sia per rilevanza strategica, è l'interconnessione che collega la Sicilia alla Calabria. Questo progetto, per la sua valenza, è anche destinatario di una sovvenzione dell'Unione Europea di 110 milioni all'interno dell'EERP (*European Energy Programme For Recovery*).

A dicembre 2013 è stato firmato un *Memorandum of Understanding* (MoU) tra Terna Spa, Confindustria e Associazioni imprenditoriali interessate alla realizzazione di nuove linee elettriche di collegamento con l'estero (definite *interconnector*), finanziate da soggetti investitori terzi. Il MoU disciplina i rapporti tra Terna e i soggetti finanziatori per le attività di costruzione e l'esercizio dell'*interconnector* tra Italia e Francia da 500 MW, con un impegno finanziario di circa 400 milioni.

Si rafforza la capacità d'interscambio tra Italia e Francia, con l'obiettivo di favorire l'integrazione dei mercati elettrici italo-francesi e sviluppare la concorrenza e l'economicità nelle condizioni di fornitura. Il MoU rappresenta inoltre la prima attuazione concreta del sistema di sostegno degli investimenti varato dalla legge 99/2009, che ha introdotto misure per promuovere il mercato unico dell'energia elettrica attraverso sviluppo d'*interconnector* con il coinvolgimento finanziario di clienti finali con alti consumi.

Le imprese che hanno aderito al sistema si sono impegnate a realizzare a proprie spese le nuove opere in cambio del diritto di beneficiare di energia a prezzi europei, dal 2010 e per 6 anni, e di poter godere dell'esenzione dal diritto di accesso dei terzi sulle nuove linee per un periodo di 20 anni, secondo le condizioni che saranno stabilite per ciascuna linea da un decreto del MISE con il parere dell'AEEGSI.

Infine, La legge di stabilità ha rifinanziato il programma di metanizzazione del Mezzogiorno stanziando per i Comuni risorse pari a 140 milioni per il periodo 2014-2020. L'intervento di sostegno al completamento della rete di distribuzione del gas metano riguarderà almeno 90 Comuni del Sud Italia. Le agevolazioni concedibili sono: un contributo in conto capitale, a fondo perduto nella misura massima del 50 per cento dell'investimento ammesso alle agevolazioni; un contributo in conto interessi, per l'assunzione di un mutuo a tasso agevolato fino al 25 per cento dell'investimento ammesso alle agevolazioni.

Al fine di dare avvio alle procedure di selezione dei progetti di metanizzazione, i Comuni interessati devono presentare le proposte di progetto definitivo di metanizzazione. L'iter procedurale prevede, infatti, la presentazione

di apposita istanza di finanziamento corredata da progetto definitivo dell'opera e delibera comunale di approvazione dello stesso. Segue l'istruttoria tecnico economica del MISE, le cui risultanze sono inviate al Comune interessato, al Ministero dell'Economia e delle Finanze che provvede all'emissione del decreto di finanziamento, e alla Cassa Depositi e Prestiti (CDP).

L'esecuzione dei lavori deve avvenire con presentazione alla CDP degli stati di avanzamento dei lavori (di entità non inferiore al 25 per cento dell'importo complessivo ammesso a finanziamento), in base ai quali la CDP eroga i contributi.

Infrastrutture idriche

Per gli interventi nel settore si rinvia alla sezione apposita nel paragrafo II.14 della parte seconda, dedicato alla politica ambientale.

Infrastrutture stradali

In Campania, Calabria, Puglia e Sicilia sono in corso di attivazione interventi da parte dell'ANAS per oltre 1,1 miliardi. Gli interventi programmati che hanno bisogno di completare il quadro finanziario ammontano, in totale, a ulteriori 17 miliardi.

Al fine di assicurare la manutenzione straordinaria della rete stradale per il 2014, la realizzazione di nuove opere e la prosecuzione degli interventi previsti dai Contratti di Programma già stipulati tra il Ministero delle Infrastrutture e ANAS Spa, vengono assegnati ad ANAS 335 milioni per il 2014 e di 150 milioni per il 2015. Per la realizzazione di nuove opere è data priorità a quelle già definite da protocolli di intesa attuativi e conseguenti ad accordi internazionali⁷⁵¹.

Il CIPE ha espresso parere favorevole sul Contratto di Programma 2014 di ANAS che stanZIA circa 1,1 miliardi per lo sviluppo, la manutenzione e la gestione della rete stradale e autostradale gestita dalla Società. In particolare, un importo di 588 milioni è destinato alle esigenze connesse alle attività di esercizio della rete (manutenzione, sicurezza, vigilanza, monitoraggio e infomobilità), che si estende per oltre 25 mila km. sul territorio nazionale. E' previsto, inoltre, lo stanziamento di 485 milioni che consente la realizzazione di nuove opere del valore di oltre 600 milioni, oltre all'ultimazione di alcuni interventi in corso. I nuovi investimenti riguardano numerose Regioni e si riferiscono a opere che per le quali sarà possibile aprire i cantieri già nel corso del 2014.

Infine, vengono stanziati circa 8 milioni per l'attività di progettazione di nuove opere propedeutica all'avvio, a partire dal 2015, di interventi infrastrutturali per circa 2 miliardi.

È stata avviata⁷⁵² una ricognizione sullo stato di attuazione degli interventi del 1° e del 2° Programma Annuale di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, cofinanziati con la Legge Finanziaria per il 2000. Qualora dalla ricognizione risultino interventi non ancora avviati, i corrispondenti finanziamenti

⁷⁵¹ L. 147/2013, art.1 co.68.

⁷⁵² D.L. 69/2013, art.20.