

Le misure sono contenute in un decreto prossimo ad approdare in Cdm

# Infrastrutture al restyling

## Contraente generale e partenariati rafforzati

DI ANDREA MASCOLINI

**R**afforzamento del ruolo del contraente generale e dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici per il contenzioso e per la verifica dell'anomalia delle offerte; agevolazioni per il PPP (partenariato pubblico-privato) relativo alle infrastrutture portuali; istituzione del «contratto di disponibilità» relativo a un'opera privata destinata a pubblico servizio; limiti alle opere compensative con partecipazione degli enti locali. Sono questi alcuni dei temi oggetto di esame e di approfondimento nell'ambito della definizione dello schema di decreto legge sulle infrastrutture che i tecnici del Ministero dello sviluppo economico e del [Ministero delle Infrastrutture](#) (sotto il coordinamento del viceministro alle infrastrutture [Roberto Castelli](#)) stanno conducendo in questi giorni. Va subito detto che nel provvedimento, che dovrebbe essere portato all'attenzione di un prossimo Consiglio dei ministri, forse anche la prossima settimana, si rinviangono, quanto meno nella versione di cui *ItaliaOggi* è in grado di fornire alcune anticipazioni, interventi prevalentemente di natura procedurale che si sostanziano in ulteriori modifiche al Codice dei contratti pubblici e in snellimenti procedurali sui meccanismi approvativi dei progetti infrastrutturali presso il Cipe. Sono invece assenti o di ridotto impatto quegli interventi per la crescita e per lo sviluppo, cioè in investimenti, che anche da

parte dei rappresentanti delle imprese sono stati richiesti nelle ultime settimane al Tavolo del Viceministro Castelli. Nell'articolato dovrebbe essere previsto, anche se la discussione è ancora aperta, un complessivo rafforzamento del ruolo del contraente generale attraverso l'ipotesi di rendere «necessario e sufficiente» per le gare di importo superiore a 80 milioni di euro il possesso dei requisiti di qualificazione previsti per i contraenti generali (che sono iscritti ad un albo ad hoc tenuto presso il [Ministero delle Infrastrutture](#)). Sempre il contraente generale avrebbe poi un ruolo centrale nella realizzazione di lavori attraverso l'ipotesi di introduzione del cosiddetto «contratto di disponibilità» che avrebbe ad oggetto un'opera di proprietà privata destinata all'esercizio pubblico: in sostanza il contraente generale realizza e mette a disposizione dell'ente pubblico un'opera ricevendo un canone di disponibilità pluriennale, un eventuale contributo in corso d'opera e, se alla fine del contratto l'opera dovesse passare in mano pubblica, un prezzo di trasferimento. Nel decreto-legge si dovrebbe procedere, o almeno questa sarebbe l'intenzione, ad un rafforzamento del ruolo dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici relativamente al contenzioso concernente le opere oltre gli 80 milioni di euro, tramite accordo bonario proposto dalla stessa Autorità; sempre per le stesse opere, l'Autorità interverrebbe anche nella fase di verifica delle offerte anomale con delle commissioni tecniche.

Nella bozza sarebbe prevista anche una modifica al Codice sempre in materia di verifica delle offerte anomale, a seconda del numero delle offerte pervenute. Una delle ipotesi sulle quali si sta ragionando riguarda anche la possibilità di affidare, per le opere infrastrutturali da realizzare nei porti, il 25% del gettito Iva derivante dalle operazioni di importazione alla società di progetto che realizza e gestisce l'opera. Per il settore autostradale si ipotizza il ripristino del modello di approvazione degli schemi di convenzione che era in vigore prima del 2006 (eliminati i passaggi al Cipe e alle commissioni parlamentari). Per gli interventi in ambito locali una delle proposte concerne l'istituzione di società di PPP per gestire concessioni e diritti societari su aree a domanda di trasporto (in questo caso la quota di intervento pubblico dovrebbe essere esclusa dal patto di stabilità). Un intervento sarebbe previsto anche sulle opere compensative, con un tetto del 25% e con una partecipazione degli enti locali che verrebbe ad attestarsi sul 30% del valore delle opere compensative o mitigative.

—©Riproduzione riservata—

