

6 giugno 2012 ore 20.30



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ufficio Legislativo

SCHEMA DI DECRETO-LEGGE RECANTE
“MISURE URGENTI IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE,
EDILIZIA E TRASPORTI”

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di emanare disposizioni dirette, nell'attuale eccezionale situazione di crisi internazionale ed economica, a favorire la crescita, lo sviluppo e la competitività nei settori dell'infrastrutture, dell'edilizia e dei trasporti;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze

EMANA

il seguente decreto-legge:

CAPO I
DISPOSIZIONI PER L'ATTRAZIONE DI CAPITALI PRIVATI

Art. 1

Integrazione della disciplina relativa all'emissione di obbligazioni e di titoli di debito da parte delle società di progetto – project bond

1. Gli interessi delle obbligazioni di progetto emesse dalle società di cui all'articolo 157 del decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163, sono soggette allo stesso regime fiscale previsto per i titoli del debito pubblico.
2. All'articolo 3, comma 115, della legge 28 dicembre 1995, n. 549, dopo le parole: “diversi dalle banche” sono aggiunte le seguenti: “e dalle società di cui all'articolo 157 del decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163”.

3. Le garanzie di qualunque tipo da chiunque e in qualsiasi momento prestate in relazione alle emissioni di obbligazioni e titoli di debito da parte delle società di cui all'articolo 157 del decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163, nonché le relative eventuali surroghe, postergazioni, frazionamenti e cancellazioni anche parziali, ivi comprese le cessioni di credito stipulate in relazione a tali emissioni, sono soggette alle imposte di registro, ipotecarie e catastali in misura fissa di cui rispettivamente al decreto del Presidente della Repubblica 26 aprile 1986, n. 131 e al decreto legislativo 31 ottobre 1990, n. 347.

4. E' ammessa l'emissione di obbligazioni ai sensi dell'articolo 157 anche ai fini del rifinanziamento del debito precedentemente contratto per la realizzazione dell'infrastruttura o delle opere connesse al servizio di pubblica autorità di cui sia titolare.

Art. 2

Misure in materia di finanziamento di infrastrutture mediante defiscalizzazione

1. All'articolo 18 della legge 12 novembre 2011, n. 183, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, l'alinea è sostituita dalla seguente:

“1. Al fine di favorire la realizzazione di nuove infrastrutture, previste in piani o programmi di amministrazioni pubbliche, da realizzare con contratti di partenariato pubblico privato di cui all'articolo 3, comma 15-ter, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, riducendo ovvero azzerando il contributo pubblico a fondo perduto, in modo da assicurare la sostenibilità economica dell'operazione di partenariato pubblico privato tenuto conto delle condizioni di mercato, possono essere previste, per le società di progetto costituite ai sensi dell'articolo 156 del codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni, nonché, a seconda delle diverse tipologie di contratto, per il soggetto interessato, le seguenti misure:”;

b) il comma 2-ter è soppresso;

c) al comma 2-quater:

1) le parole: “di cui ai commi 2-bis e 2-ter” sono sostituite dalle seguenti: “di cui al comma 2-bis”;

2) le parole: “di cui ai predetti commi 2-bis e 2-ter” sono sostituite dalle seguenti: “di cui al predetto comma 2-bis”;

d) dopo il comma 2-quater è inserito il seguente:

“2-quinquies. Restano salve le disposizioni di cui all'articolo 1, commi 990 e 991, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, con riguardo agli interventi di finanza di progetto già individuati ed in parte finanziati ai sensi del citato comma 991.”;

e) dopo il comma 4 è inserito il seguente:

“4-bis. Per la realizzazione di nuove infrastrutture, previste in piani o programmi di amministrazioni pubbliche, da realizzare con contratti di partenariato pubblico privato di cui all'articolo 3, comma 15-ter del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e per le quali non siano previsti contributi pubblici a fondo perduto, è riconosciuto, per un periodo non superiore ai 15 anni, in favore della società di progetto appositamente costituita o, a seconda delle diverse tipologie di contratto, del soggetto interessato un rimborso pari ad un terzo delle nuove entrate fiscali generate direttamente, in ciascun esercizio finanziario, dalla realizzazione e gestione della infrastruttura. Sulla base della documentazione presentata dal beneficiario, l'ammontare del rimborso è accertato dall'Agenzia delle Entrate. Il beneficiario ha diritto di portare il rimborso a compensazione dell'imposte dovute. Con uno o più decreti del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanarsi entro il 30 ottobre 2012, sono stabiliti termini e condizioni di attuazione delle previsioni di cui al presente comma.”.

Art. 3

Conferenza di servizi preliminare e requisiti per la predisposizione degli studi di fattibilità nella finanza di progetto

1. All'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:
"1-bis. In relazione alle procedure di cui all'articolo 153 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, la conferenza dei servizi è sempre indetta. La conferenza si esprime sulla base dello studio di fattibilità per le procedure che prevedono che lo stesso sia posto a base di gara ovvero sulla base del progetto preliminare per le procedure che prevedono che lo stesso sia posto a base di gara. Le indicazioni fornite in sede di conferenza possono essere motivatamente modificate o integrate solo in presenza di significativi elementi emersi nelle fasi successive del procedimento."
2. All'articolo 153 del decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163, e successive modificazioni, dopo il comma 2 è inserito il seguente:
"2-bis. Lo studio di fattibilità da porre a base di gara è redatto dal personale delle amministrazioni aggiudicatrici in possesso dei requisiti soggettivi necessari per la sua predisposizione in funzione delle diverse professionalità coinvolte nell'approccio multidisciplinare proprio dello studio di fattibilità. In caso di carenza in organico di personale idoneamente qualificato, le amministrazioni aggiudicatrici possono affidare la redazione dello studio di fattibilità a soggetti esterni, individuati con le procedure previste dal presente codice."

Art. 4

Percentuale minima affidamento lavori a terzi nelle concessioni

All'articolo 51, comma 1, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, le parole: "50 per cento" sono sostituite dalle seguenti: "60 per cento".

CAPO II

INFRASTRUTTURE: DISPOSIZIONI DI SEMPLIFICAZIONE E ACCELERAZIONE

Art. 5

Determinazione corrispettivi a base di gara per gli affidamenti di contratti di servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria

1. All'articolo 9 comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, è aggiunto, in fine, il seguente periodo:

“Ai fini della determinazione dei corrispettivi da porre a base di gara nelle procedure di affidamento di contratti pubblici dei servizi relativi all'architettura e all'ingegneria di cui alla parte II, titolo I, capo IV del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, si applicano i parametri individuati con il decreto di cui al primo periodo, da emanarsi, per gli aspetti relativi alle disposizioni di cui al presente periodo, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; con il medesimo decreto sono altresì definite le classificazioni delle prestazioni professionali relative ai predetti servizi. I parametri individuati non possono condurre alla determinazione di un importo a base di gara superiore a quello derivante dall'applicazione delle tariffe professionali vigenti prima dell'entrata in vigore del presente decreto.”

2. Fino all'emanazione del decreto di cui all'articolo 9 comma 2, penultimo periodo, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, le tariffe professionali e le classificazioni delle prestazioni vigenti prima della data di entrata in vigore del predetto decreto-legge n. 1 del 2012 possono continuare ad essere utilizzate, ai soli fini, rispettivamente, della determinazione del corrispettivo da porre a base di gara per l'affidamento dei contratti pubblici di servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria e dell'individuazione delle prestazioni professionali.

Art. 6

Utilizzazione crediti d'imposta per la realizzazione di opere infrastrutturali

1. Al decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, dopo l'articolo 26, è inserito il seguente:

“Art. 26-bis

(Utilizzazione di crediti d'imposta per la realizzazione di opere infrastrutturali e investimenti finalizzati al miglioramento dei servizi pubblici locali)

1. A decorrere dall'esercizio 2012, il limite massimo determinato dall'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, dei crediti di imposta compensabili ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, non si applica agli enti locali che abbiano maturato il credito di imposta in relazione ai dividendi distribuiti dalle ex aziende municipalizzate trasformate in società per azioni.

2. I rimborsi dovuti ai sensi dell'articolo 1, comma 52, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, e le compensazioni di cui al comma 1 sono destinati esclusivamente alla realizzazione di infrastrutture necessarie per il miglioramento dei servizi pubblici, nel rispetto degli obiettivi fissati dal patto di stabilità interno.”

Art. 7

Disposizioni urgenti in materia di gallerie stradali e ferroviarie

1. Per le attività di cui al numero 80 della Tabella dell'Allegato I del regolamento emanato con il decreto del Presidente della Repubblica 1° agosto 2011, n. 151, esistenti alla data di pubblicazione

del predetto regolamento, gli adempimenti amministrativi stabiliti dal medesimo regolamento sono espletati entro i sei mesi successivi al completamento degli adeguamenti previsti nei termini disciplinati dall'articolo 55, comma 1-bis, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27.

Art. 8

Disposizioni in materia di laboratori autorizzati ad effettuare prove ed indagini

1. All'articolo 59 del Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, il comma 2 è sostituito dal seguente:

“2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può autorizzare, con proprio decreto, ai sensi del presente capo, altri laboratori ad effettuare:

- a) prove sui materiali da costruzione;
- b) indagini geotecniche in sito, compresi il prelievo dei campioni e le prove in sito;
- c) prove di laboratorio su terre e rocce.”.

CAPO III
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI EDILIZIA

Art. 9

Ripristino IVA per cessioni e locazioni nuove costruzioni

1. Al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 10, primo comma, i numeri 8), 8-bis) e 8-ter) sono sostituiti dai seguenti:

“8) le locazioni e gli affitti, relative cessioni, risoluzioni e proroghe, di terreni e aziende agricole, di aree diverse da quelle destinate a parcheggio di veicoli, per le quali gli strumenti urbanistici non prevedono la destinazione edificatoria, e di fabbricati, comprese le pertinenze, le scorte e in genere i beni mobili destinati durevolmente al servizio degli immobili locati e affittati, escluse le locazioni, per le quali nel relativo atto il locatore abbia espressamente manifestato l'opzione per l'imposizione, di fabbricati abitativi effettuate dalle imprese costruttrici degli stessi o dalle imprese che vi hanno eseguito, anche tramite imprese appaltatrici, gli interventi di cui all'articolo 3, comma 1, lettere c), d) ed f), del Testo Unico dell'edilizia di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, di fabbricati abitativi destinati ad alloggi sociali come definiti dal decreto del Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro della solidarietà sociale, il Ministro delle politiche per la famiglia ed il Ministro per le politiche giovanili e le attività sportive del 22 aprile 2008, e di fabbricati strumentali che per le loro caratteristiche non sono suscettibili di diversa utilizzazione senza radicali trasformazioni;

8-bis) le cessioni di fabbricati o di porzioni di fabbricato diversi da quelli di cui al numero 8-ter), escluse quelle effettuate dalle imprese costruttrici degli stessi o dalle imprese che vi hanno eseguito, anche tramite imprese appaltatrici, gli interventi di cui all'articolo 3, comma 1, lettere c), d) ed f), del Testo Unico dell'edilizia di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, entro cinque anni dalla data di ultimazione della costruzione o dell'intervento, ovvero quelle effettuate dalle stesse imprese anche successivamente nel caso in cui nel relativo atto il cedente abbia espressamente manifestato l'opzione per l'imposizione;

8-ter) le cessioni di fabbricati o di porzioni di fabbricato strumentali che per le loro caratteristiche non sono suscettibili di diversa utilizzazione senza radicali trasformazioni, escluse quelle effettuate dalle imprese costruttrici degli stessi o dalle imprese che vi hanno eseguito, anche tramite imprese appaltatrici, gli interventi di cui all'articolo 3, comma 1, lettere c), d) ed f), del Testo Unico dell'edilizia di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, entro cinque anni dalla data di ultimazione della costruzione o dell'intervento, e quelle per le quali nel relativo atto il cedente abbia espressamente manifestato l'opzione per l'imposizione;”;

b) all'articolo 17, sesto comma, la lettera a-bis) è sostituita dalla seguente:

“a-bis) alle cessioni di fabbricati o di porzioni di fabbricato di cui ai numeri 8-bis) e 8-ter) del primo comma dell'articolo 10 per le quali nel relativo atto il cedente abbia espressamente manifestato l'opzione per l'imposizione”;

c) alla tabella A, parte terza, il n. 127-duodevicies) è sostituito dal seguente:

"127-duodevicies) locazioni di fabbricati abitativi effettuate dalle imprese costruttrici degli stessi o dalle imprese che vi hanno eseguito gli interventi di cui all'articolo 3, comma 1, lettere c), d) ed f), del Testo Unico dell'edilizia di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, e locazioni di fabbricati abitativi destinati ad alloggi sociali come definiti dal decreto del Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro della solidarietà sociale, il Ministro delle politiche per la famiglia e il Ministro per le politiche giovanili e le attività sportive, del 22 aprile 2008".

Art. 10

Esenzione IMU invenduto per tre anni

1. All'articolo 13 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, il comma 9-bis è sostituito dal seguente:

“9-bis. Sono esclusi dall'imposta i fabbricati costruiti e destinati dall'impresa costruttrice alla vendita, fintanto che permanga tale destinazione, e comunque per un periodo non superiore a tre anni dall'ultimazione dei lavori.”

Art. 11

Detrazioni per interventi di ristrutturazione, di efficientamento energetico e per spese conseguenti a calamità naturali

1. Per le spese documentate, sostenute dalla data di entrata in vigore del presente decreto e fino al 30 giugno 2013, relative agli interventi di cui all'articolo 16-bis, comma 1 del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, spetta una detrazione dall'imposta lorda pari al 50 per cento, fino ad un ammontare complessivo delle stesse non superiore a 96.000 euro per unità immobiliare. Restano ferme le ulteriori disposizioni contenute nel citato articolo 16-bis.

2. All'articolo 1, comma 48, della legge 13 dicembre 2010, n. 220, dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: “Per le spese sostenute dal 1° gennaio 2013 al 30 giugno 2013, fermi restando i valori massimi, le detrazioni spettano per una quota pari al 50 per cento delle spese stesse”.

3. All'articolo 4, comma 4, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, l'ultimo periodo è soppresso; la presente disposizione si applica a decorrere dal 1° gennaio 2012.

Art. 12

Piano nazionale per le città

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti predispone un piano nazionale per le città, dedicato alla riqualificazione di aree urbane con particolare riferimento a quelle degradate. A tal fine, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è istituita, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, la Cabina di regia del piano, composta da due rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di cui uno con funzioni di presidente, da un rappresentante del Ministero dell'economia e delle finanze, del Ministero dello sviluppo economico, del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, del Ministero per i beni e le attività culturali, del Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica, dell'Agenzia del demanio, della Cassa di Risparmio di Roma, della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, dell'Associazione nazionale comuni italiani e, in veste di osservatori, da un rappresentante del Fondo Investimenti per l'Abitare (FIA) di CDP Investimenti SGR e da un rappresentante dei Fondi di investimento istituiti dalla società di gestione del risparmio del Ministero dell'economia e delle finanze costituita ai sensi dell'articolo 33 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111; con il medesimo decreto sono stabilite le modalità di funzionamento della Cabina di regia.

2. Ai fini della predisposizione del piano di cui al comma 1, i comuni inviano alla Cabina di regia proposte di Contratti di valorizzazione urbana costituite da un insieme coordinato di interventi con riferimento ad aree urbane degradate, indicando:

- a) la descrizione, le caratteristiche e l'ambito urbano oggetto di trasformazione e valorizzazione;
- b) gli investimenti ed i finanziamenti necessari, sia pubblici che privati, comprensivi dell'eventuale cofinanziamento del comune proponente;
- c) i soggetti interessati;
- d) le eventuali premialità;
- e) il programma temporale degli interventi da attivare;

f) la fattibilità tecnico-amministrativa.

3. La Cabina di regia seleziona le proposte sulla base dei seguenti criteri:

a) immediata cantierabilità degli interventi;

b) capacità e modalità di coinvolgimento di soggetti e finanziamenti pubblici e privati e di attivazione di un effetto moltiplicatore del finanziamento pubblico nei confronti degli investimenti privati;

c) riduzione di fenomeni di tensione abitativa, di marginalizzazione e degrado sociale;

d) miglioramento della dotazione infrastrutturale anche con riferimento all'efficientamento dei sistemi del trasporto urbano;

e) miglioramento della qualità urbana, del tessuto sociale ed ambientale.

4. La Cabina di regia, sulla base degli apporti e delle risorse messe a disposizione dai vari organismi che la compongono, definisce gli investimenti attivabili nell'ambito urbano selezionato; la stessa propone al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la destinazione delle risorse del Fondo di cui al comma 5 alle finalità del Contratto di valorizzazione urbana. La Cabina di regia promuove, di intesa con il comune interessato, la sottoscrizione del Contratto di valorizzazione urbana che regola gli impegni dei vari soggetti pubblici e privati, prevedendo anche la revoca dei finanziamenti in caso di inerzia realizzativa. L'insieme dei Contratti di valorizzazione urbana costituisce il piano nazionale per le città.

5. Per l'attuazione degli interventi previsti dal presente articolo, a decorrere dall'esercizio finanziario 2012 e fino al 31 dicembre 2017, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un Fondo, denominato "Fondo per l'attuazione del piano nazionale per le città", nel quale confluiscono le risorse, non utilizzate o provenienti da revoche, relativamente ai seguenti programmi:

a) interventi costruttivi finanziati ai sensi dell'articolo 18 del decreto-legge 13 maggio 1991, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 1991, n. 203, per i quali non siano stati ratificati, entro il termine del 31 dicembre 2007, gli accordi di programma previsti dall'articolo 13, comma 2, del decreto-legge 30 dicembre 2005, n. 273, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 febbraio 2006, n. 51, e già destinate all'attuazione del piano nazionale di edilizia abitativa ai sensi dell'articolo 11, comma 12, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, nella legge 6 agosto 2008, n. 133 e successive modificazioni;

b) programmi di recupero urbano finanziati ai sensi dell'articolo 2, comma 63, lettera b), della legge 23 dicembre 1996, n. 662, dell'articolo 1, comma 8 della legge 27 dicembre 1997, n. 449 e dell'articolo 61, comma 1 della legge 23 dicembre 1998, n. 448;

c) programmi innovativi in ambito urbano, finanziati ai sensi dell'articolo 145, comma 33, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, e dell'articolo 4, comma 3. della legge 8 febbraio 2001, n. 21.

6. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, nel limite di euro 10 milioni per l'anno 2012, di euro 24 milioni per l'anno 2013, di euro 40 milioni per l'anno 2014 e di euro 50 milioni per ciascuno degli anni 2015, 2016 e 2017, si provvede mediante utilizzo delle risorse previste alle lettere a) e b) del comma 5 che sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere iscritte sul Fondo di cui al medesimo comma 5, nei limiti degli effetti positivi stimati per ciascun anno in termini di indebitamento netto.

Art. 13

Semplificazioni in materia di autorizzazioni e pareri per l'esercizio dell'attività edilizia

1. All'articolo 19 della legge 7 agosto 1990 n. 241, il terzo periodo del comma 1 è sostituito dal seguente: "Nei casi in cui la normativa vigente prevede l'acquisizione di atti o pareri di organi o enti appositi, ovvero l'esecuzione di verifiche preventive, essi sono comunque sostituiti dalle autocertificazioni, attestazioni e asseverazioni o certificazioni di cui al presente comma, salve le verifiche successive degli organi e delle amministrazioni competenti."

2. All'articolo 23 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) dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

“1-bis. Nei casi in cui la normativa vigente prevede l'acquisizione di atti o pareri di organi o enti appositi, ovvero l'esecuzione di verifiche preventive, con la sola esclusione dei casi in cui sussistano vincoli ambientali, paesaggistici o culturali e degli atti rilasciati dalle amministrazioni preposte alla difesa nazionale, alla pubblica sicurezza, all'immigrazione, all'asilo, alla cittadinanza, all'amministrazione della giustizia, all'amministrazione delle finanze, ivi compresi gli atti concernenti le reti di acquisizione del gettito, anche derivante dal gioco, nonché di quelli previsti dalla normativa per le costruzioni in zone sismiche e di quelli imposti dalla normativa comunitaria, essi sono comunque sostituiti dalle autocertificazioni, attestazioni e asseverazioni o certificazioni di tecnici abilitati relative alla sussistenza dei requisiti e presupposti previsti dalla legge, dagli strumenti urbanistici approvati o adottati e dai regolamenti edilizi, da produrre a corredo della documentazione di cui al comma 1, salve le verifiche successive degli organi e delle amministrazioni competenti.

1-ter. La denuncia, corredata delle dichiarazioni, attestazioni e asseverazioni nonché dei relativi elaborati tecnici, può essere presentata mediante posta raccomandata con avviso di ricevimento, ad eccezione dei procedimenti per cui è previsto l'utilizzo esclusivo della modalità telematica; in tal caso la denuncia si considera presentata al momento della ricezione da parte dell'amministrazione.”;

b) al comma 3, prima delle parole: “Qualora l'immobile”, sono inserite le seguenti: “Nel caso dei vincoli e delle materie oggetto dell'esclusione di cui al comma 1-bis,”;

c) al comma 4, prima delle parole: “Qualora l'immobile”, sono inserite le seguenti: “Nel caso dei vincoli e delle materie oggetto dell'esclusione di cui al comma 1-bis,”.

CAPO IV DISPOSIZIONI IN MATERIA DI TRASPORTI

Art. 14

Autonomia finanziaria dei porti

1. Alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo l'articolo 18 è inserito il seguente:

“Art. 18-bis

(Autonomia finanziaria delle autorità portuali e finanziamento della realizzazione di opere nei porti)

1. Al fine di agevolare la realizzazione delle opere previste nei rispettivi piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali e per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti alimentato su base annua, nel limite di 70 milioni di euro annui, in misura pari all'1 per cento dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise riscosse nei porti e negli interporti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali.

2. Entro il 30 aprile di ciascun esercizio finanziario, il Ministero dell'economia e delle finanze quantifica l'ammontare delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise nei porti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali e la quota da iscrivere nel fondo.

3. Le autorità portuali trasmettono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la documentazione relativa alla realizzazione delle infrastrutture portuali in attuazione del presente articolo.

4. Il fondo di cui al comma 1 è ripartito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, attribuendo a ciascun porto l'ottanta per cento della quota delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise ad esso relative e ripartendo il restante venti per cento tra i porti, con finalità perequative, tenendo altresì conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi triennali e piani regolatori portuali.

5. Per la realizzazione delle opere e degli interventi di cui al comma 1, le autorità portuali possono, in ogni caso, fare ricorso a forme di compartecipazione del capitale privato, secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto di cui all'articolo 153 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modifiche ed integrazioni, stipulando contratti di finanziamento a medio e lungo termine con istituti di credito nazionali ed internazionali abilitati, inclusa la Cassa depositi e prestiti S.p.A.

6. Sono abrogati i commi da 247 a 250 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 2007, n. 244.”.

2. All'onere derivante dall'attuazione del comma 1, valutato in euro 70 milioni annui a decorrere dall'anno 2012, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 13, comma 12, della legge 11 marzo 1988, n. 67.

Art. 15

Misure urgenti per la continuità di alcuni servizi di trasporto

1. Al fine di garantire la continuità del servizio pubblico di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como, alla Gestione governativa navigazione laghi sono attribuite, per l'anno 2012, risorse pari a euro 6.000.000,00. Le maggiori risorse di cui al presente comma sono destinate al finanziamento delle spese di esercizio per la gestione dei servizi di navigazione lacuale. E' comunque fatto salvo quanto previsto dall'articolo 4, quarto comma, della legge 18 luglio 1957, n. 614.

2. Per la prosecuzione del servizio intermodale dell'autostrada ferroviaria alpina attraverso il valico del Frejus, è autorizzata, per l'anno 2012, la spesa di euro 4.500.000,00.

3. Al fine di garantire il contributo dovuto, per l'anno 2012, per l'esercizio della Funivia Savona-San Giuseppe, in concessione a Funivie S.p.A, è autorizzata, per l'anno 2012, la spesa di euro 5.000.000,00.

4. Al fine di consentire l'attivazione delle procedure per il trasferimento della proprietà sociale dello Stato delle Ferrovie della Calabria s.r.l. e delle Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici s.r.l., rispettivamente alle Regioni Calabria e Puglia, nonché per garantire il raggiungimento di obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della gestione aziendale, è autorizzata la spesa complessiva di euro 40.000.000,00, a condizione che entro il 30 giugno 2012 siano sottoscritti con le regioni interessate i relativi accordi di trasferimento.

5. All'onere derivante dal presente articolo pari ad euro 55,5 milioni per l'anno 2012 si provvede mediante corrispondente riduzione della dotazione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

CAPO V
DISPOSIZIONI DI COPERTURA FINANZIARIA

Art. 16

Copertura finanziaria

1. Agli oneri derivanti dalle disposizioni di cui agli articoli 6, 9, 10 e 11, valutati complessivamente in 49,2 milioni di euro per l'anno 2012, in 89,6 milioni di euro per l'anno 2013, in 240,9 milioni di euro per l'anno 2014, in 427,3 milioni di euro per l'anno 2015, in 328,7 milioni di euro dall'anno 2016 fino all'anno 2022, in 243,7 milioni di euro per l'anno 2023, e in 86,5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2024, si provvede:

- a) per l'anno 2012, quanto a 35,0 milioni di euro mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 7-quinquies, comma 1, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, relativa al Fondo per interventi urgenti ed indifferibili, come rifinanziata dall'articolo 33, comma 1, della legge 12 novembre 2011, n. 183, quanto a 9,5 milioni di euro mediante corrispondente riduzione della dotazione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307, e quanto a 4,7 milioni di euro mediante utilizzo
- b) per l'anno 2013, quanto a 89,6 milioni di euro mediante utilizzo
- c) per l'anno 2014, quanto a 240,9 milioni di euro mediante utilizzo
- d) per l'anno 2015, quanto a 427,3 milioni di euro mediante utilizzo
- e) dall'anno 2016 fino all'anno 2022, quanto a 328,7 milioni di euro mediante utilizzo.....;
- f) per l'anno 2023, quanto a 243,7 milioni di euro mediante utilizzo
- g) a decorrere dall'anno 2024, quanto a 86,5 milioni di euro mediante utilizzo

Art. 17

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Art. 1

La disposizione è volta ad agevolare l'emissione e il collocamento di obbligazioni da parte di società di progetto, rendendole appetibili per gli investitori; la proposta deve essere inquadrata nel più generale contesto europeo che prevede lo sviluppo di forme analoghe di finanziamento delle infrastrutture pubbliche volte ad attrarre capitale privato.

In particolare si rammenta la recente iniziativa, Project bond 2020, promossa dalla Commissione europea con lo scopo di orientare gli investitori istituzionali verso il finanziamento a lungo termine di progetti infrastrutturali rilevanti nei settori del trasporto, dell'energia e della banda larga; lo strumento prevede un meccanismo di condivisione da parte della BEI del rischio a garanzia (entro la percentuale massima del 20%) delle obbligazioni emesse dalle società di progetto per finanziare i relativi progetti infrastrutturali.

L'art. 41 del d.l. n. 1/2012, riformulando l'art. 157 del Codice dei contratti pubblici, non ha previsto agevolazioni di carattere fiscale, in assenza delle quali lo strumento appare di difficile utilizzo; inoltre l'attuale formulazione dell'art. 157 potrebbe non rendere possibile l'emissione di obbligazioni di progetto per rifinanziare un debito già contratto dalla società per la realizzazione dell'opera. Anche tale inconveniente limita l'appetibilità dello strumento obbligazionario in quanto lo stesso è più agevolmente collocabile sul mercato una volta che l'opera è completata ed entrata in esercizio.

La disposizione di cui al comma 1 ha la finalità di incentivare la sottoscrizione di obbligazioni di progetto, introducendo un incentivo fiscale alla sottoscrizione di obbligazioni di progetto, accordando loro lo stesso trattamento fiscale agevolato previsto per i titoli di stato relativamente all'aliquota di ritenuta sugli interessi (12,50%).

La disposizione di cui al comma 2 è volta a ricondurre il trattamento fiscale degli interessi pagati dal concessionario sui project bond a quello degli interessi pagati sui finanziamenti bancari, escludendo pertanto l'applicazione dei limiti di deducibilità assoluta di cui all'articolo 3, comma 115, della legge n. 549/1995.

La disposizione di cui al comma 3 è volta ad evitare che l'applicazione dell'ordinario regime di imposizione indiretta applicabile alle operazioni di emissione di project bond (con particolare riguardo alle garanzie rilasciate in relazione agli stessi) possa rendere eccessivamente oneroso, soprattutto rispetto ad un finanziamento bancario, il perfezionamento del prestito obbligazionario e degli atti ad esso connessi.

La disposizione di cui al comma 4 è volta a chiarire che l'emissione di obbligazioni di progetto può essere diretta anche a consentire operazioni di rifinanziamento di precedenti debiti prima della relativa scadenza. In questo modo è chiarita la possibilità di procedere prima con prestiti ponte a valle dei quali strutturare e collocare project bond.

Le disposizioni previste dal presente articolo non necessitano di copertura finanziaria.

In base a dati ANCE, l'importo delle gare di finanza di progetto ammonta annualmente a circa 12 miliardi di euro, suddivisi per circa l'80% su gare ad iniziativa privata e il restante 20% su gara ad iniziativa pubblica, e circa il 40% riguarda bandi superiori a 500 milioni di euro. Ne consegue che la norma proposta determina effetti considerevoli in termini di possibilità di crescita del PIL, atteso che ogni euro di nuovi investimenti si stima che generi una crescita di PIL pari a 3 euro.

Art. 2

Si interviene sull'art. 18 della legge n. 183/2011 (legge di stabilità per il 2012) per apportare alcune modifiche alla disciplina del finanziamento delle infrastrutture mediante defiscalizzazione:

- mediante la riformulazione dell'alinea si estende l'ambito di applicazione della defiscalizzazione a tutte le opere infrastrutturali realizzate in partenariato pubblico-privato (comma 1, lett. a);

- con la soppressione del comma 2-ter e l'introduzione del comma 2-quinques si interviene, con alcuni aggiustamenti, sulla disciplina della defiscalizzazione relativa alle opere portuali: si sopprime (comma 1, lett. b) la disposizione che, condizionando l'attribuzione del maggior gettito IVA registrato per la nuova opera all'andamento del gettito dell'intero sistema portuale nazionale, non rende appetibile per il privato l'impiego del proprio capitale in quanto, non legando la defiscalizzazione allo specifico intervento da realizzare, comporta un rischio sostanzialmente indefinito; si prevede inoltre (comma 1, lett. d), una norma di salvaguardia delle contribuzioni pubbliche già previste e destinate ad infrastrutture portuali dall'art. 1, commi 990 e 991, della legge n. 296/2006 e, dunque, volta a salvaguardare i relativi procedimenti attualmente in corso di definizione, eliminando il rischio di compromettere la realizzazione delle iniziative già avviate evitando che, sulla base di un'interpretazione estensiva dell'art. 18 vigente, non sia consentito accedere alla defiscalizzazione per i soggetti che hanno già beneficiato ai sensi delle suddette disposizioni di contributi superiori al 50% del valore dell'opera.
- si introduce (comma 1, lett. e) un nuovo comma 4-bis che disciplina un'ulteriore forma di defiscalizzazione che, al fine di creare le basi per nuove forme di crescita, prevede il riconoscimento a favore delle società di progetto, ovvero dei soggetti interessati, del rimborso, per un periodo non superiore a 15 anni, pari a 1/3 delle nuove entrate fiscali generate direttamente in ciascun esercizio finanziario dalla realizzazione e gestione dell'infrastruttura. Si demanda a decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti fissare i termini e le condizioni di attuazione.

Le disposizioni di cui al comma 1, lett. c) sono disposizioni di coordinamento conseguenti alla soppressione del comma 2-ter dell'articolo 18 della legge n. 183/2001.

In base a dati ANCE, l'importo delle gare di finanza di progetto ammonta annualmente a circa 12 miliardi di euro, suddivisi per circa l'80% su gare ad iniziativa privata e il restante 20% su gara ad iniziativa pubblica. Ne consegue che le disposizioni proposte determinano effetti considerevoli in termini di possibilità di crescita del PIL, atteso che ogni euro di nuovi investimenti si stima generi una crescita di PIL pari a 3 euro.

Art. 3

La disposizione di cui al comma 1, è volta a superare i problemi connessi alle frequenti richieste di modifica al progetto dell'opera da parte delle amministrazioni competenti a rilasciare le autorizzazioni necessarie, che possono mettere a rischio l'equilibrio economico finanziario e la bancabilità stessa dell'opera. In tale ottica è resa obbligatoria la conferenza di servizi preliminare, da tenersi sullo studio di fattibilità, ove lo stesso sia posto a base di gara, ed è specificato che le decisioni assunte in sede di conferenza di servizi preliminare sono vincolanti per la Pubblica Amministrazione. In questo modo, le successive fasi progettuali dovrebbero risultare più celeri e snelle ed, in particolare, il progetto definitivo dovrebbe superare in modo più agevole la conferenza di servizi decisoria.

La disposizione di cui al comma 2 risponde all'esigenza di definire in modo esauriente, in conseguenza al ruolo chiave che viene ad assumere lo studio di fattibilità nella finanza di progetto, i requisiti di qualificazione dei soggetti incaricati di predisporre lo studio di fattibilità laddove lo stesso sia posto a base di gara, prevedendo l'espressa menzione dei requisiti di professionalità sui temi economico-finanziari necessari per redigere un documento che sia in grado di fornire indicazioni adeguate sulla gestione economica e funzionale della infrastruttura. Si prevede, inoltre, che, laddove l'amministrazione sia carente di professionalità adeguate, queste possano essere reperite all'esterno con procedure di gara.

Le disposizioni non sono suscettibili di produrre nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Da studi effettuati dall'ANCE, l'importo delle gare di finanza di progetto ammonta annualmente a circa 12 miliardi di euro all'anno, a cui corrispondono circa 400 bandi all'anno; la disposizione va

ad incidere pertanto su queste procedure per cui diventa obbligatoria la conferenza di servizi preliminare sullo studio di fattibilità.

Art. 4

Con la disposizione, di carattere pro-concorrenziale, è elevata al 60% la quota di lavori che i concessionari autostradali titolari di concessioni assentite prima del 30 giugno 2002, sono tenuti ad affidare a terzi, rafforzando ulteriormente la disposizione inserita dal decreto liberalizzazioni che aveva già elevato la predetta quota dal 40 al 50%. La disposizione incide soprattutto sulle vigenti concessioni del settore autostradale, per lo più affidate a metà del secolo scorso senza confronto concorrenziale, avvicinando tale mercato al contesto normativo europeo. L'innalzamento del limite favorisce una maggiore partecipazione degli operatori economici, anche di medie e piccole dimensioni, nella realizzazione degli interventi presenti nel piano degli investimenti previsti nelle convenzioni di concessione, con effetto anticongiunturale nel settore.

Art. 5

L'art. 9 del d.l. n. 1/2012 ha abrogato tutte le tariffe professionali demandando alla contrattazione diretta tra professionista e cliente la determinazione del compenso; ciò nello spirito di pervenire ad una totale liberalizzazione del settore delle professioni ordinistiche che possa stimolare una maggiore concorrenza di mercato. Ferma restando l'abrogazione delle tariffe, è necessario superare la situazione di assoluta indeterminatezza in cui si sono venute a trovare le stazioni appaltanti che, in tema di affidamento dei servizi di architettura e di ingegneria, non dispongono più di riferimenti da utilizzare per stabilire l'importo da porre a base di gara. Tale indeterminatezza si sta rilevando infatti foriera di conseguenze negative sia in termini di qualità delle prestazioni che di limitazione della concorrenza sul mercato. Inoltre, sempre nell'ambito degli appalti pubblici relativi ai servizi di architettura e di ingegneria, ci si trova nell'impossibilità di procedere alla individuazione delle prestazioni, anche ai fini della richiesta dei requisiti di partecipazione alla gara da dimostrare da parte dei professionisti, tenuto conto che la classificazione sulla base della quale venivano individuate le prestazioni professionali erano contenute nell'art. 14 della legge 143/49, oggi abrogato. La situazione di incertezza sopra descritta ha già richiesto l'intervento dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici che, nell'ambito di un tavolo tecnico appositamente istituito, ha fornito delle prime indicazioni con la deliberazione n. 59 del 3 maggio 2012. Ciò premesso, con la disposizione proposta si prevede che i parametri stabiliti con decreto del ministro vigilante previsto al comma 2 dell'articolo 9 per la liquidazione dei compensi giudiziali siano utilizzati nell'ambito dei contratti pubblici relativi ai servizi di ingegneria e architettura, ai fini della determinazione dell'importo da porre a base di gara, prevedendo altresì che il medesimo decreto definisca anche la classificazione delle prestazioni per individuare la prestazione professionale. Per evitare che si pervenga a importi da porre a base di gara più elevati rispetto a quelli precedentemente stabiliti sulla base delle tariffe professionali, a fini di contenimento della spesa pubblica, è introdotto un limite massimo, corrispondente all'importo derivante dall'applicazione delle previgenti tariffe professionali.

Inoltre per assicurare la continuità dell'azione amministrativa è previsto che nelle more dell'emanazione del decreto continuino ad applicarsi, come criteri o base di riferimento per la determinazione dell'importo da porre a base di gara, le tariffe professionali vigenti prima della data di entrata in vigore del decreto-legge e, per la qualificazione dei progettisti, la classificazione contenuta nell'art. 14 della legge 143/49.

Art. 6

Il comma 1-bis nell'art. 14 del d.P.R. 917/1986, in vigore fino al 31 dicembre 2003 e abrogato con effetto dal 1° gennaio 2004 dal d.lgs. 12 dicembre 2003, n. 344 (che ha introdotto l'Ires in sostituzione dell'Irpeg), prevedeva per i Comuni (non soggetti all'allora Irpeg) la possibilità di usufruire del credito d'imposta sui dividendi ad essi distribuiti dalle società, comunque costituite,

che gestivano servizi pubblici locali, utilizzandolo in compensazione. Il limite massimo previsto dall'art. 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, dei crediti di imposta compensabili ai sensi dell'articoli 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, è pari a 516.456,90 euro per ciascuna annualità. Per i Comuni che, per effetto di tale limite, hanno ancora consistenti crediti d'imposta in ragione soprattutto di dividendi distribuiti dalle ex aziende municipalizzate trasformate in società per azioni, viene a ridursi al minimo, se non ad azzerarsi, la possibilità di utilizzare dette risorse per investimenti in infrastrutture. Con il d.P.R. del 18 settembre 2006, n. 287, è stato approvato il regolamento concernente la disciplina e i criteri di ripartizione del fondo per il rimborso agli enti locali delle minori entrate derivanti dall'abolizione del credito d'imposta, per l'anno 2004, sui dividendi percepiti dalle società di gestione dei servizi pubblici locali, ai sensi dell'articolo 1, comma 52, della legge 311/2004 (Finanziaria 2005). Per gli anni successivi al 2004 non è stato disposto alcun rimborso.

Pertanto, la finalità della norma proposta è di consentire ai Comuni di utilizzare i sopra richiamati crediti d'imposta per la realizzazione di opere infrastrutturali necessarie per migliorare i servizi pubblici, compensando crediti e debiti all'interno del comparto della pubblica amministrazione; in tal modo si contribuisce alla crescita economica del Paese, liberando risorse a tutto vantaggio dell'economia reale e del mondo delle imprese.

Art. 7

Con il d.P.R. 1 agosto 2011, n. 151, entrato in vigore lo scorso mese di ottobre, sono stati introdotti nuovi criteri e nuovi modelli procedurali per la verifica antincendio degli edifici e delle attività produttive, inserendo le gallerie stradali e ferroviarie rispettivamente sopra i 500 metri e i 2000 metri (allegato 1, rigo 80), finora escluse dalle procedure di diretta competenza dei Vigili del Fuoco, nel campo di applicazione delle attività soggette alla SCIA (segnalazione certificata di inizio attività).

L'articolo 55, comma 1-bis, del decreto legge 24 gennaio 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, al fine di superare la presenza di piani di intervento normativo confliggenti, in quanto la materia risultava già disciplinata da specifici provvedimenti, ha previsto che i gestori delle gallerie esistenti sia stradali che ferroviarie dovranno avere concluso i prescritti adempimenti di prevenzione incendio con l'attuazione di tutte le misure di sicurezza ai fini antincendio, ivi compresi gli adeguamenti alle vigenti norme degli impianti idrici antincendio a protezione delle gallerie, entro i seguenti termini previsti dal decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264 (sicurezza delle gallerie stradali) e dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, 28 ottobre 2005, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale 8 aprile 2006, n. 83, S.O. (sicurezza gallerie ferroviarie): nel caso delle gallerie stradali, gli interventi di adeguamento delle gallerie esistenti dovranno essere effettuati entro il 30 aprile 2019; per le gallerie ferroviarie il termine per l'adeguamento è distinto tra quello previsto per le gallerie con progetto approvato prima del decreto, stabilito al 7 aprile 2016, e quello per le gallerie in esercizio, fissato al 7 aprile 2021.

Al fine di dare modo ai gestori di presentare l'istanza prevista (SCIA) corredata dalla documentazione attestante il rispetto delle misure di prevenzione incendi, si ritiene necessario prevedere un termine pari a sei mesi decorrenti dal completamento degli adeguamenti da eseguirsi entro i termini fissati dal citato articolo 55, comma 1-bis, del decreto legge n. 1/2012.

Art. 8

L'attuale formulazione dell'articolo 59, comma 2, del d.P.R. 380/2001 prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti possa rilasciare l'autorizzazione ai laboratori per "effettuare prove su materiali da costruzione, comprese quelle geotecniche su terreni e rocce". Tale espressione deve però intendersi riferita non solo alle terre ed alle rocce intese come materiale o campioni, bensì al terreno ed alle rocce nel significato al più vasto di territorio, area, sito.

Occorre pertanto che la norma chiarisca che sono soggette ad autorizzazione anche le indagini geotecniche.

La presente proposta normativa è, quindi, finalizzata a ricondurre nell'ambito di attività dei laboratori autorizzati le indagini geognostiche, il prelievo dei campioni e le prove in sito, quando questi riguardino "indagini geotecniche", in quanto, per tali tipologie di indagini, l'autorizzazione soddisfa esigenze di pubblica utilità, avendo dette prove implicazione sulla sicurezza delle costruzioni.

L'autorizzazione è tesa infatti a costituire indispensabile supporto sia alla corretta progettazione delle opere - atteso che accerta l'affidabilità dei risultati delle prove eseguite sulla base dei quali viene caratterizzato il comportamento meccanico dei terreni sui cui dovrà sorgere l'opera e quindi l'affidabilità della progettazione stessa - che al controllo della buona esecuzione dei lavori da parte dell'impresa.

In tale modo sono soggette ad autorizzazione due fasi distinte del processo con il quale viene caratterizzato il comportamento meccanico dei terreni sui cui dovrà sorgere l'opera, la cui conoscenza, come già accennato, è alla base dell'affidabilità della progettazione stessa: da un lato le indagini preliminari che si effettuano sul sito dove sorgerà l'opera, il prelievo dei campioni e le prove in sito, che rappresentano nel loro insieme le cosiddette "indagini geotecniche", finalizzate alla redazione della relazione geotecnica, (distinte dalle eventuali indagini geognostiche finalizzate unicamente alla redazione della relazione geologica e per le quali non è richiesta l'autorizzazione), dall'altra le prove di laboratorio sui campioni di terra o roccia che sono stati prelevati nella prima fase e vengono successivamente consegnati in laboratorio per le prove.

Art. 9

La proposta normativa è volta a rendere disponibili risorse economiche, che attualmente le imprese di costruzione non utilizzano a causa della vigente normativa che prevede che le cessioni di immobili destinati ad uso abitativo effettuate da dette imprese costruttrici, oltre i cinque anni dalla costruzione, sono esenti dall'imposizione di IVA; inoltre sono esenti anche la maggior parte delle locazioni di abitazioni effettuate da parte dei medesimi soggetti; tali fattispecie rendono, pertanto, l'IVA non neutrale nei confronti degli imprenditori edili.

Nell'attuale momento di crisi questo regime penalizza particolarmente le imprese costruttrici che non sempre riescono a cedere nei cinque anni dalla fine dei lavori le costruzioni realizzate, trovandosi così nella necessità di dover compiere operazioni di vendita esenti da IVA; questo determina l'impossibilità, per i costruttori, di poter portare a compensazione l'IVA a credito riferita all'acquisto dei beni e servizi correlati all'immobile, sostenuti ai fini della realizzazione dello stesso, considerato che l'IVA provvisoriamente portata in compensazione deve essere rimborsata nell'ipotesi in cui l'operazione finale non sia assoggettabile ad IVA, come nel caso di cessione di immobili oltre i cinque anni dalla costruzione. In tale ipotesi, la mancata "neutralità" dell'IVA produce un costo aggiuntivo per i costruttori in quanto gli stessi sono obbligati al rimborso a favore dello Stato delle detrazioni IVA di cui hanno beneficiato nel corso degli anni, per le costruzioni di immobili per i quali non si è conclusa la vendita in regime di imposizione IVA. Problema analogo si presenta nel momento in cui i costruttori intendano concedere in locazione gli immobili che abbiano costruito e che siano rimasti invenduti.

Sulla base di studi effettuati dall'Ance, ipotizzando che la quota di unità abitative che il costruttore non riesce a vendere dopo i cinque anni sia pari al 6% delle abitazioni ultimate ogni anno, risulterebbero circa 4.200 gli alloggi per i quali le imprese, secondo la normativa IVA vigente, devono restituire parte dell'imposta precedentemente detratta;

Considerando quindi il dato di 4.200 alloggi sui quali la proposta normativa incide, favorendo la loro cessione da parte delle imprese costruttrici per un valore medio dell'immobile pari a 200.000 euro, si può stimare che la disposizione possa liberare risorse per circa 840 milioni di euro l'anno (4.200 alloggi x 200.000 euro, valore medio dell'immobile ceduto); tale importo rappresenta la somma che le imprese potranno disporre mediamente ogni anno a seguito della vendita delle

nuove costruzioni e conseguentemente investire nel settore con effetti positivi anche sui settori collegati alle costruzioni e sull'occupazione.

Tenendo conto che una domanda aggiuntiva di un miliardo di euro nelle costruzioni genera una ricaduta sul sistema economico di 3,374 miliardi di euro e 17 mila occupati (11 mila nelle costruzioni e 6 mila nei settori collegati), investimenti in costruzioni per 840 milioni di euro genererebbero una ricaduta sul sistema economico pari a circa 2,8 miliardi di euro e un aumento dei livelli occupazionali di 14 mila unità all'anno di cui 9 mila nelle costruzioni e 5 mila nei settori collegati.

Art. 10

La proposta è finalizzata a svincolare una parte di risorse delle imprese, quantificate in 35,1 milioni di euro l'anno, destinate ora al pagamento dell'IMU, permettendone un utilizzo "produttivo" per effettuare nuovi investimenti con ricadute positive sul sistema produttivo. Si stima, infatti, che la disposizione proposta possa generare una ricaduta complessiva sul sistema economico di circa 100 milioni di euro, di cui 35,1 milioni nelle costruzioni e il rimanente nei settori collegati.

La proposta prevede l'esclusione, per un periodo non superiore a tre anni dall'ultimazione dei lavori, degli immobili delle imprese, ivi incluso il c.d. "magazzino", cioè i fabbricati costruiti e destinati alla vendita, dall'ambito applicativo dell'imposta municipale propria (IMU); ciò consentirebbe al settore delle costruzioni edilizie di poter disporre di risorse economiche aggiuntive attualmente destinate al pagamento dell'IMU sui nuovi immobili costruiti e destinati alla vendita, che a causa della crisi economica non sempre si riesce a vendere in tempi brevi.

Tale proposta è volta a intervenire in un settore, oggi in forte crisi, come quello delle costruzioni attraverso una previsione fiscale di favore, anche se limitata a tre anni.

Art. 11

La presente proposta prevede, al comma 1, l'innalzamento delle soglie di detrazione IRPEF per le ristrutturazioni, in un tempo limitato fino al 30 giugno 2013, e, al comma 2, la proroga fino al 30 giugno 2013 (attualmente prevista fino al 31 dicembre 2012) della detrazione per le spese per interventi di riqualificazione energetica, per una percentuale di detrazione pari al 50%.

Tali disposizioni si prefiggono la finalità di favorire la realizzazione di interventi di ristrutturazione edilizia, anche nell'abito della riqualificazione energetica degli edifici, con lo scopo di incentivare la ripresa del mercato delle costruzioni, che da sempre rappresenta uno dei comparti produttivi più importanti per la crescita del PIL nazionale.

Al comma 1, si prevede di innalzare le detrazioni IRPEF rispettivamente al 50 per cento, per le spese per ristrutturazioni edilizie, e a 96.000 euro, il limite massimo di detrazione per ciascuna unità immobiliare, al fine di favorire il settore delle costruzioni edili, attualmente in forte crisi, attraverso una maggiore richiesta di interventi di ristrutturazione.

Le minori entrate per lo Stato, determinate dall'innalzamento delle soglie di detrazioni proposte, sono ripartite in dieci annualità e sono parzialmente compensate dal maggior gettito di imposte, che si determinerebbe grazie all'aumento di entrate connesse all'aumento del numero di interventi che si prevede la norma possa generare per l'IVA e IRPEF/IRES/IRAP.

Si evidenzia che dagli studi, richiamati nella relazione tecnica al decreto legge "Salva Italia", sugli effetti indotti delle detrazioni sul mercato delle ristrutturazioni nel periodo 1998-2006, è emerso che l'incentivo ha portato ad un incremento annuo degli investimenti in ristrutturazioni stimabile in circa 1.150 milioni di euro. Considerando che la presente proposta prevede un ampliamento delle detrazioni si stimano ulteriori investimenti pari al 30 per cento del citato ammontare e quindi pari a circa 179 milioni di euro per il secondo semestre del 2012 di vigenza della proposta e pari a circa ulteriori 179 milioni di euro per il primo semestre dell'anno 2013.

Il comma 2 è volto a consentire dal 1° gennaio 2013 al 30 giugno 2013 la detrazione di imposta del 50 per cento per le spese per interventi di riqualificazione energetica. Si rammenta che attualmente fino al 31 dicembre 2012 vi è una detrazione pari al 55%.

Le minori entrate per lo Stato, determinata dalla citata detrazione, è ripartita in dieci annualità.

La relazione tecnica al decreto legge “Salva Italia”, che ha prorogato gli incentivi fiscali in materia di riqualificazione energetica, ha stimato che la spesa indotta dalla disposizione ammonterebbe a circa 1,1 miliardi di euro su base annua, pari a circa 500 milioni di euro su un semestre.

La modifica recata dal comma 3 è finalizzata ad eliminare il mancato coordinamento normativo tra le disposizioni che hanno reso permanente la detrazione spettante per gli interventi di recupero del patrimonio edilizio – mediante l’inserimento nel d.P.R. n. 917 del 1986 (Tuir) del nuovo art. 16-bis – e la disposizione di cui all’articolo 4, comma 4, del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201. Quest’ultima disposizione, infatti, da un lato, ha prorogato per l’anno 2012 la detrazione spettante, ai sensi dell’articolo 1, commi da 344 a 347 della legge n. 296 del 2006, per gli interventi finalizzati alla riqualificazione energetica degli edifici e, dall’altro, ha disposto testualmente che “La detrazione prevista dall’articolo 16-bis, comma 1, lettera h), del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, come introdotto dal presente articolo, si applica alle spese effettuate a decorrere dal 1° gennaio 2013.”

Gli interventi previsti dal citato comma 1, lett. h), del predetto art. 16-bis del Tuir, sono quelli relativi alla realizzazione di opere finalizzate al conseguimento di risparmi energetici con particolare riguardo all’installazione di impianti basati sull’impiego delle fonti rinnovabili di energia. Si tratta, nella sostanza, di interventi che pur avendo la medesima finalità di quelli agevolati ai sensi del citato art. 1, commi da 344 a 347 della legge n. 296 del 2006, non rispondono alle caratteristiche tecniche necessarie per ottenere la predetta agevolazione. Pertanto, per effetto di quanto attualmente disposto dall’ultimo periodo dell’articolo 4, comma 4 del d.l. n. 201 del 2011, gli interventi relativi alla realizzazione di opere finalizzate al conseguimento di risparmi energetici che non possiedono i requisiti tecnici per rientrare tra quelli che danno diritto alla detrazione ex lege n. 296 del 2006, sarebbero ingiustificatamente esclusi, per l’anno 2012, anche dalla detrazione spettante ai sensi dell’art. 16-bis del Tuir.

Art. 12

In materia di interventi nelle aree urbane è previsto un nuovo strumento operativo, denominato «Piano nazionale per le città», per la realizzazione, in modo coordinato e razionale, di interventi nelle aree urbane, con particolare riferimento a quelle degradate, relativi a nuove infrastrutture, alla riqualificazione urbana, alla costruzione di parcheggi, alloggi e scuole. Le aree urbane possono anche essere oggetto di incentivi ed agevolazioni per la promozione di attività formative, economiche e di efficientamento energetico. Attraverso uno specifico organismo, la Cabina di regia, cui è demandata la selezione degli interventi da realizzare, proposti dai comuni, sarà possibile mettere insieme interventi diffusi e isolati (incentivi, fondi europei, fondi per l’edilizia scolastica, per l’housing sociale o per programmi non più attivi), snellire le procedure e coinvolgere gli investitori interessati, con particolare riferimento agli investitori privati, con un ruolo centrale attribuito al partenariato pubblico-privato.

Nell’ambito del Piano è inoltre previsto una nuova modalità attuativa, il Contratto di valorizzazione urbana, promosso dalla Cabina di regia in collaborazione con i comuni interessati, deputato a regolamentare gli impegni dei vari soggetti pubblici e privati relativamente all’area da valorizzare, in modo tale da consentire di pervenire all’avvio con tempi certi.

Per concorrere all’attuazione degli interventi del Piano è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un apposito Fondo, denominato “Fondo per l’attuazione del Piano nazionale per le città”, nel quale confluiscono le risorse, non utilizzate o provenienti da revoche, relativamente ad alcuni programmi in materia di edilizia residenziale di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L’obiettivo del piano nazionale per le città proposto è quello di coordinare una serie di interventi nelle aree urbane relativi a nuove infrastrutture, alla riqualificazione urbana, alla costruzione di parcheggi, alloggi e scuole, grazie anche all’utilizzo di risorse economiche disponibili provenienti da economie o da revoche di programmi edilizi non più realizzabili. Si prevede di consentire la

realizzazione di interventi di riqualificazione urbana cercando di coordinare i diversi soggetti istituzionali interessati, al fine di ridurre al massimo possibili impedimenti che rallentino l'attuazione degli stessi. Questo sarà reso possibile attraverso la previsione di una cabina di regia che opera presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, composta da tutti i soggetti istituzionali interessati, e un nuovo strumento operativo denominato "contratto di valorizzazione urbana".

Art. 13

Nell'ambito delle misure di semplificazione e snellimento dei procedimenti in materia edilizia, già avviate con l'introduzione nell'ordinamento di disposizioni in materia di attività edilizia libera, di segnalazione certificata di inizio attività e di formazione del silenzio-assenso sulla domanda di permesso di costruire, la norma proposta interviene in duplice direzione.

Per un verso in caso di scia si estende la modalità di semplificazione, oltre che ai pareri, a tutti gli atti preliminari di altri enti od organi appositi (ovviamente non ricadenti nelle materie forti escluse già dal periodo precedente dello stesso art. 19 comma 1), previsti non solo a livello legislativo ma anche regolamentare, come noto in sede applicativa dove a livello regionale e locale molti farraginosi passaggi procedurali risultano previsti da atti anche regolamentari.

Per un altro verso la stessa previsione di semplificazione procedimentale di principio si prevede espressamente per la dia, mediante la modifica dell'art. 23 del testo unico dell'edilizia. In proposito, come noto, le leggi regionali prevedono per analoghi interventi dia scia in termini spesso confusi ed alternativi. Con tale previsione si rimette ordine quantomeno procedimentale, dettando regole di semplificazione analoghe sia che si richieda la dia sia che si applichi, secondo la disciplina regionale, la scia.

Se in termini di principio generale l'intervento si pone quale principio fondamentale di semplificazione (analogamente ed in una sorta di continuum con le norme sui titoli edilizi), in termini di dettaglio la norma va a semplificare quella pletora di ostacoli burocratici che l'imprenditore si trova ad affrontare nel corso del faticoso iter di ottenimento di tutti i titoli autorizzatori di consenso all'intervento proposto.

Art. 14

Il mancato completamento dell'autonomia finanziaria delle autorità portuali nonché la mancata concretizzazione del c.d. "extragetto" ha prodotto una contrazione fortemente negativa del processo di infrastrutturazione portuale e della viabilità stradale e ferroviaria di connessione, impedendo anche il potenziamento del piano di sviluppo delle cosiddette "autostrade del mare". La disposizione proposta mira pertanto a dare impulso all'infrastrutturazione portuale, destinando ai porti parte dell'Iva e delle accise (1%) in essi prodotte. La scelta della percentuale del 1% è stata correlata al 20% della media degli stanziamenti complessivi destinati alle infrastrutture nei porti amministrati dalle autorità portuali (nel periodo 1998-2006) ammontanti a circa 410 milioni di euro per anno. Una percentuale pari all'1%, nel limite di 70 milioni di euro annui potrebbe comunque essere utile al fine di integrare le risorse già esistenti nel fondo per le infrastrutture portuali, istituito con decreto-legge 24 marzo 2010, n. 40 ed ammontati a circa 80 milioni di euro nonché, le risorse rinvenibili in futuro.

Art. 15

Le disposizioni proposte contengono misure finanziarie urgenti in materia di trasporto.

In particolare, al comma 1, al fine di garantire la continuità del servizio pubblico di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como, alla Gestione governativa navigazione laghi si attribuiscono, per l'anno 2012, risorse pari a euro 6.000.000,00, destinate al finanziamento delle spese di esercizio per la gestione dei servizi di navigazione lacuale. Al riguardo, va evidenziato che la Gestione Governativa Navigazione Laghi ai sensi della Legge 614 del 18.07.1957 deve garantire, in nome e per conto dello Stato, le linee di navigazione in servizio pubblico sui laghi di Garda, Maggiore e di

Como, nonché, in applicazione della “Convenzione Italo-Svizzera per la disciplina della navigazione sul lago Maggiore e sul lago di Lugano”, promossa e sottoscritta dai rispettivi Governi, anche il servizio di trasporto pubblico nel bacino svizzero del lago Maggiore.

Con la disposizione di cui al comma 2, per la prosecuzione del servizio intermodale dell'autostrada ferroviaria alpina attraverso il valico del Frejus, si autorizza, per l'anno 2012, la spesa di euro 4.500.000,00.

Al comma 3, si autorizza, sempre per l'anno 2012, la spesa di euro 5.000.000,00 finalizzata a garantire la copertura del contributo dovuto per l'anno 2012, in virtù della convenzione di concessione, sino al 20 dicembre 2032, della Funivia Savona-San Giuseppe, stipulata in data 15 novembre 2007 tra Funivie s.p.a. e l'allora Ministero dei trasporti.

L'aumento di capitale oggetto della proposta di cui al comma 4, è relativo a due società Ferrovie della Calabria s.r.l. e Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l, di proprietà del Ministero delle infrastrutture e trasporti, esercenti servizi di trasporto pubblico automobilistico e ferroviario di competenza regionale ed aventi rispettivamente un organico di circa 900 e di circa 1500 unità nonché un valore della produzione di circa 56 e circa 167 milioni di euro. Le società in argomento dal 2001 esercitano servizi automobilistici e ferroviari di competenza regionale a fronte di contratti di servizio stipulati con le medesime regioni. Il rapporto contrattuale instauratosi con gli enti regionali ha generato nell'ultimo decennio (e nel caso di Ferrovie della Calabria s.r.l nell'ultimo ventennio) una serie di crediti verso gli stessi enti, pari rispettivamente a circa 90 milioni di euro per ferrovie della Calabria S.r.l. ed a circa 120 milioni di euro per Ferrovie del Sud Est s.r.l.. La mancata riscossione di tali crediti, nonché l'instaurarsi dei contenziosi con le regioni sulla natura degli stessi, ha generato una crisi di liquidità che rende insostenibile la gestione aziendale e ha prodotto, soprattutto per Ferrovie della Calabria s.r.l, una situazione di insolvenza che, tra l'altro, potrebbe provocare gravi effetti negativi sulla finanza statale (considerata la natura di socio unico dello Stato). L'aumento di capitale proposto è diretto, pertanto, a far fronte alla crisi di liquidità in parola facendo venir meno la situazione di insolvenza, nelle more della definizione dei rapporti creditorî tra le aziende e le Regioni committenti i servizi di trasporto pubblico. Inoltre, l'aumento di cui trattasi consente di procedere ad una razionalizzazione e ad un efficientamento delle gestioni societarie dirette a ridurre drasticamente il fabbisogno di esercizio facilitando in tal modo sia la definizione delle partite creditorie che il definitivo passaggio della proprietà sociale alle regioni competenti, Calabria e Puglia. Si evidenzia che l'aumento di capitale è condizionato alla sottoscrizione entro il 30 giugno 2012 degli accordi di trasferimento con le regioni interessate.

Art. 16

L'articolo prevede la copertura finanziaria per gli oneri previsti dagli articoli 6, 9, 10 e 11, mediante:

1. riduzione dell'autorizzazione di cui all'articolo 7-quinquies, comma 1, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, relativa al Fondo per interventi urgenti ed indifferibili, come rifinanziata dall'articolo 33, comma 1, della legge 12 novembre 2011, n. 183;
2. riduzione della dotazione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307;
3. utilizzo delle maggiori entrate previste

Art. 17

L'articolo dispone in merito all'entrata in vigore delle norme contenute nel decreto.

L' Analisi Tecnico Normativa (ATN) non è stata predisposta in considerazione dell' urgenza del provvedimento stesso.

RELAZIONE TECNICA

Art. 1

Le disposizioni previste dall'articolo non necessitano di copertura finanziaria atteso che lo strumento del project bond, sebbene già previsto dalla normativa vigente, non è presente sul mercato, in mancanza di adeguati incentivi che compensino il rischio legato alla realizzazione delle infrastrutture cui l'obbligazione è connessa. Pertanto la previsione di un regime fiscale agevolato rispetto a quello previsto dalla normativa vigente non comporta un minor gettito per la finanza pubblica. Si rileva altresì che l'equiparazione del regime fiscale dei project bond a quello dei titoli di Stato non comporta uno spostamento degli investitori dalla sottoscrizione dei titoli di stato in favore della sottoscrizione dei project bond, in quanto i due prodotti finanziari attraggono tipologie di investitori distinte.

Art. 2

Le disposizioni proposte al comma 1, lettera a) non comportano nuovi o maggiori oneri considerato che si limitano a estendere il sistema della defiscalizzazione, già previsto dalla normativa vigente per alcune tipologie di opere; si evidenzia al riguardo che la defiscalizzazione interviene a parziale o totale copertura del contributo pubblico a fondo perduto, e non in aggiunta ad esso; per tale motivo la disposizione che ha introdotto la defiscalizzazione non ha necessitato di alcuna copertura. La disposizione di cui al comma 1, lettera b), sopprime il comma 2-ter, dell'articolo 18, che condiziona l'attribuzione del maggior gettito IVA registrato nei vari porti all'andamento del gettito dell'intero sistema portuale; tale eliminazione non necessita di specifica copertura in considerazione che il maggior gettito attribuibile alle società di progetto non potrà mai eccedere il 25% dell'incremento del gettito di imposta sul valore aggiunto relativa alle operazioni di importazione riconducibili all'infrastruttura oggetto dell'intervento. Tale limite consente un' indiscutibile destinazione del 75% del maggior gettito a favore dello Stato che non si concretizzerebbe in assenza dell'intervento. Questo 75% è certamente sufficiente a colmare il rischio derivante da uno spostamento dei traffici da un porto all'altro o da una banchina ad un'altra che, anche in una visione assolutamente prudenziale, non potranno mai superare il tetto del 75%. Dunque la soppressione del citato comma permetterebbe una più facile applicazione della norma eliminando l'onere a carico della società di progetto di effettuare una stima impossibile basata su elementi astratti e non preventivabili.

Le disposizioni di cui al comma 1, lettera c) non comportano oneri in quanto mere disposizioni di coordinamento legislativo.

Le disposizioni proposte al comma 1, lettera d) non comportano nuovi o maggiori oneri considerato che trattasi di una clausola di salvaguardia rispetto alle contribuzioni pubbliche già previste e destinate ad infrastrutture portuali dall'art. 1, commi 990 e 991, della legge n. 296/2006.

In relazione al comma 1, lettera e), che prevede l'attribuzione di un terzo del nuovo gettito fiscale prodotto dall'opera in favore delle società di progetto relativamente a nuove opere di infrastrutturazione, per le quali non sia previsto un contributo pubblico a fondo perduto, non determina nuovi o maggiori oneri in quanto la parte di maggior gettito si concretizza solo nel momento in cui la nuova opera dovesse essere realizzata. La disposizione determina peraltro nuove entrate fiscali e la destinazione di parte di esse al soggetto privato non influisce sui tendenziali già scontati a legislazione vigente nel bilancio dello Stato. Inoltre, attraverso il decreto cui è demandata l'attuazione della disposizione, sarà possibile circoscrivere il beneficio alle sole opere valutate necessarie per lo sviluppo logistico del Paese e per le quali l'assenza del beneficio non renderebbe appetibile per l'investitore privato la realizzazione dell'opera. Per quanto esposto, la norma non necessita di quantificazione in considerazione che il beneficio potrebbe essere erogato solo in presenza di nuove entrate fiscali ed entrambi tali parametri non risultano stimabili se non all'atto della presentazione del piano economico finanziario.

Artt. 3, 4 e 5

Le disposizioni contenute negli articoli non necessitano di copertura in quanto si connotano come norme di carattere procedimentale e pertanto non sono suscettibili di produrre nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Art. 6

La disposizione, che consente l'utilizzo da parte dei Comuni dello strumento del credito di imposta senza il limite pari a 516.456,90 euro l'anno, determina la necessità di compensare i minori tributi versati dagli stessi Comuni. Sulla base dell'andamento storico dei predetti crediti di imposta nel corso degli anni e del numero dei Comuni che vi hanno fatto ricorso, risulta un minore gettito pari a 4,2 milioni di euro l'anno.

La relativa copertura finanziaria è prevista secondo quanto disposto all'art. 16.

Art. 7 e 8

Le disposizioni contenute negli articoli non necessitano di copertura in quanto si connotano come norme di carattere procedimentale e pertanto non sono suscettibili di produrre nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Art. 9

La proposta è tesa a consentire alle imprese costruttrici, la possibilità di applicare, su opzione del cedente o del locatore, l'IVA nella vendita effettuata anche dopo cinque anni dall'ultimazione dei lavori nonché l'IVA agevolata del 10% nella locazione di abitazioni di nuova costruzione. Inoltre per le imprese che operano nel settore immobiliare si prevede di estendere anche alla cessione di immobili la possibilità di optare per la separazione dell'imposta relativa alle attività di gestione di unità abitative e di gestione di unità non abitative al fine di consentire di beneficiare della detrazione di IVA.

La disposizione di cui al comma 1, lettera a) - sostituzione del numero 8 - si stima possa comportare maggiori oneri pari mediamente a 6 milioni di euro.

La disposizione di cui al comma 1, lettera a) - sostituzione del numero 8-bis- si stima possa comportare maggiori oneri pari mediamente a 36,3 milioni di euro annui.

Le disposizioni di cui al comma 1, lettera a) - sostituzione del numero 8-ter- e di cui al comma 1, lettera b) non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La disposizione di cui al comma 1, lettera c), prevede una disposizione di raccordo tra l'applicazione dell'aliquota IVA del 10% e la nuova disposizione di cui all'articolo 10, comma 1, numero 8), del d.P.R. n. 633/1972 come modificato dalla presente proposta normativa.

Al fine di quantificare l'effetto sul gettito di una modifica alla disciplina IVA che prevede l'assoggettamento ad imposta delle locazioni di fabbricati abitativi (comma 1, lett. a) - sostituzione del numero 8 - effettuate dalle imprese che li hanno costruiti per la vendita sono utilizzati i dati della relazione tecnica d'accompagnamento del disegno di legge di conversione del d.l. n. 223/2006 che ha introdotto, dal 4 luglio 2006, un generale principio di esenzione da imposta per le citate operazioni.

La citata relazione tecnica ha stimato in 480 milioni di euro il gettito rappresentato dalla maggiore IVA indetraibile per tutte le locazioni. Da studi effettuati dall'Ance si stima che la percentuale delle abitazioni in locazione che possano beneficiare degli effetti della disposizione in questione possa essere pari al 2,27% del totale delle locazioni, divenute esenti per effetto dell'entrata in vigore del citato d.l. n. 223/2006, si prevede che la perdita di gettito derivante dalla maggior IVA detraibile per effetto della modifica proposta sia quantificabile in circa 9,9 milioni di euro (il 2,27 % di 480 milioni di euro).

In merito alla disposizione prevista al comma 1, lett. a) - sostituzione del numero 8-bis - al fine di quantificare l'effetto sul gettito di una modifica dell'attuale disciplina IVA che preveda l'assoggettamento all'imposta sul valore aggiunto, senza alcun limite temporale, delle cessioni di

fabbricati effettuate dalle imprese che, in via esclusiva o prevalente, svolgono attività di costruzione di immobili, è stato utilizzato il numero dei permessi di costruire richiesti dalle stesse imprese per la realizzazione di abitazioni, in base ai dati Istat disponibili, negli ultimi anni, si stima che le imprese di costruzioni abbiano richiesto mediamente 70.000 permessi di costruire all'anno. In condizioni di mercato relativamente stabili, le abitazioni costruite vengono vendute in tempi generalmente brevi.

Tuttavia quando la congiuntura diviene meno favorevole possono verificarsi situazioni di difficoltà che determinano un allungamento dei tempi di vendita anche oltre i cinque anni dall'ultimazione dei lavori. Ipotizzando che tale quota sia pari al 6% delle abitazioni ultimate ogni anno, risulterebbero circa 4.200 gli alloggi per i quali le imprese, secondo la normativa IVA vigente, debbano restituire parte dell'imposta precedentemente detratta. Posto uguale a 180.000 euro il costo medio di produzione di un'abitazione, l'IVA complessivamente pagata dalle imprese e detratta è quantificabile in circa 121 milioni di euro (aliquota media sugli acquisti 16% x 180.000 x 4.200).

L'importo da restituire dipende dagli anni mancanti al compimento del decennio dalla costruzione. Trascorso, infatti, il decennio dall'ultimazione dei lavori (cd. "periodo di sorveglianza fiscale"), la rettifica della detrazione, cioè la restituzione dell'IVA, non è più dovuta.

Ad esempio, se si ipotizza la vendita delle abitazioni dopo 7 anni dall'ultimazione lavori, e quindi a 3 anni dal compimento del decennio, l'IVA da restituire sarà pari a 36,3 milioni di euro (121 milioni :10 x 3).

Le disposizioni di cui al comma 1, lett. a) e b), comportano in totale maggiori oneri pari mediamente a 36,3 milioni + 10,9 milioni = **47,2** milioni di euro l'anno.

Risulta pertanto il seguente effetto complessivo, come gettito di cassa fino al 2014, rappresentato in tabella (milioni di euro).

2012	2013	2014
-23,6	- 47,2	- 47,2

La relativa copertura finanziaria è prevista secondo quanto disposto all'art. 16.

Art. 10

Al fine di quantificare l'impatto annuale sul gettito erariale e degli enti comunali di un provvedimento di esenzione dall'IMU del cd. "magazzino" delle imprese edili, si considerano gli investimenti in immobili privati (residenziali e non) di nuova costruzione (di propria promozione o costruiti in appalto) in media pari a circa 78 miliardi di euro l'anno.

Da studi effettuati dall'Ance si stima che un terzo di tali investimenti, pari a circa 25,6 miliardi di euro, sia finalizzato alla realizzazione di immobili destinati dalle imprese di costruzioni alla vendita, e che il 6% rimanga invenduto e quindi di proprietà delle stesse imprese (cd. "magazzino" delle imprese edili).

Si stima, pertanto, in circa 1,5 miliardi di euro (6% di 25,6 miliardi) la base imponibile da assoggettare all'IMU.

Si assume il valore degli investimenti per gli immobili realizzati come equivalente alla base imponibile ai fini dell'IMU, questo in considerazione del fatto che tale valore tiene conto dei costi di costruzione e non anche del valore dell'area su cui insiste il fabbricato, la cui somma costituisce il valore commerciale dello stesso, in genere d'importo superiore a quello catastale; in sostanza, tale valore, inteso come valore di produzione, può ritenersi corrispondente alla base imponibile da assoggettare all'IMU (rendita catastale rivalutata del 5% e moltiplicata per i coefficienti specifici seconda della tipologia di immobile).

Moltiplicando tale cifra di 1,5 miliardi di euro per l'aliquota ordinaria dell'IMU dello 0,76%, e considerando l'applicazione triennale della norma, l'esenzione IMU del "magazzino" delle imprese edili comporta complessivamente per Comuni e per la quota di competenza dello Stato un minor gettito per 35,1 milioni di euro l'anno.

La relativa copertura finanziaria è prevista secondo quanto disposto all'art. 16.

Art. 11

In merito alla disposizione contenuta al comma 1, la relazione tecnica del disegno di legge di conversione del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, cosiddetto “Salva Italia” (che ha previsto a regime la detrazione IRPEF per le spese di ristrutturazione edilizia nella misura del 36 per cento per un importo non superiore a 48.000 euro per ciascuna unità immobiliare) ha stimato un ammontare complessivo di spese per ristrutturazioni pari a 8675 milioni di euro, con una variazione di gettito IRPEF di competenza annua stimata in 312,3 milioni di euro, in relazione alla ripartizione delle detrazioni in dieci quote annuali di pari importo.

Considerando, con la presente proposta normativa, un ulteriore percentuale di detrazione di 14 punti percentuali (fino al 30 giugno 2013) da quelli previsti a legislazione vigente, si stima un ulteriore minor gettito IRPEF complessivo pari a $8675 \times 14\% = 1214,5 : 10$ (numero quote annuali di ripartizione della detrazione) = 121,4 milioni di euro annui.

La proposta prevede altresì l’innalzamento a 96.000 euro del limite massimo di detrazione per ciascuna unità immobiliare, pertanto si stima che tale innalzamento determini un aumento medio dell’incidenza dell’ammontare delle detrazioni IRPEF del 40% della detrazione già prevista entro il limite dei 48.000 euro per unità immobiliare; risulta pertanto una variazione di gettito IRPEF dovuta a tale innalzamento pari a 48,56 milioni di euro.

Si stima, quindi complessivamente, una variazione di gettito IRPEF di competenza annua pari a $121,4 + 48,56 =$ circa 170 milioni di euro annui.

Per quanto riguarda la disposizione contenuta al comma 2, il decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, cosiddetto “Salva Italia”, convertito in legge, con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, ha già previsto, relativamente all’anno 2012, la copertura economica per le detrazioni oggetto della presente proposta normativa.

Nella determinazione degli oneri connessi alla presente proposta si considerano i dati relativi all’ammontare degli interventi che per il 2012 sono stati quantificati, dalla relazione tecnica del disegno di legge di conversione del citato DL “Salva Italia” presentata alla Camera dei Deputati, in 4.500 milioni di euro.

Calcolando il 50% di 4.500 risultano 2.250 milioni di euro che ripartiti nelle dieci quote annuali (come già previsto per legge) risultano 225 milioni di euro annui. Considerando che di questi 225 milioni di euro, 80,6 milioni sono da addebitare ad interventi riconducibili all’applicazione della detrazione per le ristrutturazioni edilizie si stimano maggiori oneri per minor gettito IRPEF pari a $225 - 80,6 = 144,4$ milioni di euro l’anno e per un semestre 72,2 milioni di euro.

La disposizione contenuta al comma 3 non comporta effetti finanziari, trattandosi sostanzialmente di una disposizione volta a colmare un vuoto legislativo per l’anno 2012, dovuta ad un mancato coordinamento normativo in sede di predisposizione della norma originaria.

Le disposizioni contenute nei commi 1 e 2 comportano oneri complessivi per 242,2 milioni di euro l’anno.

Le norme proposte, come evidenziato nella relazione tecnica del citato disegno di legge di conversione del decreto legge “Salva Italia”, si stima che determinino un ulteriore incremento di gettito conseguente all’effetto incentivante sugli investimenti legato all’ampliamento dei benefici fiscali, sia con riferimento all’incremento del gettito IVA sia con riferimento all’incremento delle imposte dirette (IRPEF/IRES/IRAP), stimandosi per l’anno 2013 complessivamente un gettito positivo.

Le disposizioni contenute nel presente articolo determinano il seguente effetto, come gettito di cassa fino al 2014, rappresentato in tabella (milioni di euro).

2012	2013	2014
13,7	- 3,1	- 154,4

La relativa copertura finanziaria è prevista secondo quanto disposto all’art. 16.

Art. 12

L'obiettivo del piano nazionale per le città proposto è quello di coordinare una serie di interventi di pronta cantierabilità nelle aree urbane relativi a nuove infrastrutture, alla riqualificazione urbana, alla costruzione di parcheggi, alloggi e scuole attraverso la previsione di un nuovo strumento operativo (il "contratto di valorizzazione urbana") e l'istituzione di una cabina di regia, che opera presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, cui è demandata la selezione degli interventi da realizzare, proposti dai Comuni.

Per concorrere all'attuazione degli interventi del piano si prevede l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un apposito Fondo, denominato "Fondo per l'attuazione del Piano nazionale per le città", nel quale confluiscono le risorse, non utilizzate o provenienti da revoche, relative a programmi in materia di edilizia, di competenza dello stesso Ministero, che da stime effettuate dal Dicastero ammontano attualmente a 224 milioni di euro.

Si tratta di fondi disponibili, destinati a programmi di interventi che non presentano condizioni di fattibilità o derivanti da revoche o da economie, che la presente disposizione consente di indirizzare per operazioni di riqualificazione e trasformazione urbana caratterizzate da elementi concreti di fattibilità.

Le disponibilità, previste al comma 5, sono così ripartite:

- a) 219,5 milioni di euro dagli interventi di cui 18 del decreto-legge 13 maggio 1991, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 1991, n. 203, per i quali non siano stati ratificati, entro il termine del 31 dicembre 2007, gli accordi di programma previsti dall'articolo 13, comma 2, del decreto-legge 30 dicembre 2005, n. 273, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 febbraio 2006, n. 51, e già destinate all'attuazione del piano nazionale di edilizia abitativa ai sensi dell'articolo 11, comma 12, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, nella legge 6 agosto 2008, n. 133 e successive modificazioni;
- b) 4,5 milioni di euro da programmi di recupero urbano finanziati ai sensi dell'articolo 2, comma 63, lettera b), della legge 23 dicembre 1996, n. 662, dell'articolo 1, comma 8 della legge 27 dicembre 1997, n. 449 e dell'articolo 61, comma 1 della legge 23 dicembre 1998, n. 448.

Tali risorse sono rese disponibili progressivamente in sei annualità.

La formulazione della copertura finanziaria proposta al comma 6 è stata già adottata nell'articolo 11, comma 12, del decreto-legge n. 112/2008 (Piano casa) e dall'articolo 26-bis, comma 3, del decreto-legge n. 159/2007.

Art. 13

L'articolo contiene disposizioni di carattere procedimentale e pertanto non è suscettibile di produrre nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Art. 14

La norma proposta destina ai porti di parte dell'Iva e delle accise (1%) in essi prodotte. Al fine della quantificazione della quota di imposta sono state prese come base di riferimento: l'imposta sul valore aggiunto complessiva introitata che, nell'anno 2007, ammontante a circa 8.863 milioni di euro, e le accise introitate nell'anno 2007 ammontanti a 63 milioni. Inoltre, dagli ultimi dati disponibili, prodotti dai competenti uffici del Ministero dell'economia e delle finanze, sono state rilevate nel 2010, Iva e accise per un importo annuo pari a 6.900 milioni di euro. La scelta della percentuale del 1% è stata correlata al 20% della media degli stanziamenti complessivi destinati alle infrastrutture nei porti amministrati dalle autorità portuali (nel periodo 1998-2006) ammontanti a circa 410 milioni di euro per anno.

La base di riferimento del 2010 appare in una visione prospettica e strutturale della norma certamente più appropriata, in considerazione della cristallizzata e negativa congiuntura economica di questi ultimi anni ed in ragione di analisi tendenziali dei traffici marittimi.

Considerato che il dato aggregato di IVA ed accise relativo all'anno 2010, rilevato dal competente organo finanziario, ammonta a 6,9 miliardi di euro, si rileva che in una valutazione nel lungo periodo, slegata dagli effetti degli andamenti ciclici del mercato, l'onere derivante dalla proposta dovrebbe attestarsi su 70 milioni di euro annui, limite peraltro individuato dalla proposta come importo massimo destinabile al fondo. Tale stima è stata effettuata eliminando i valori massimi e quelli minimi ritenendo che gli stessi, per una norma di tipo strutturale, vadano considerati come dati con carattere di eccezionalità.

Agli oneri derivanti dalla disposizione in esame, quantificati in 70 milioni annui a decorrere dall'anno 2012, si dà copertura mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa prevista dall'articolo 13, comma 12, della legge 11 marzo 1988, n. 67.

Art. 15

Comma 1

La Gestione Governativa Navigazione Laghi ai sensi della Legge 614 del 18.07.1957 deve garantire, in nome e per conto dello Stato, le linee di navigazione in servizio pubblico sui laghi di Garda, Maggiore e di Como, nonché, in applicazione della "Convenzione Italo-Svizzera per la disciplina della navigazione sul lago Maggiore e sul lago di Lugano", promossa e sottoscritta dai rispettivi Governi, anche il servizio di trasporto pubblico nel bacino svizzero del lago Maggiore.

Ai compiti ad essa assegnati la Gestione provvede garantendo ogni anno il trasporto di circa 9.000.000 di passeggeri e di 700.000 veicoli.

Il raggiungimento dei citati risultati viene perseguito con la sottoindicata organizzazione:

Composizione flotta: n. 96 navi complessivamente sulle tre Direzioni di Esercizio: lago Maggiore, lago di Garda e lago di Como, tra piroscafi, motonavi, traghetti per trasporto automezzi, mezzi veloci;

Consistenza personale: n. 611 unità di ruolo al 01.01.2012, di cui n. 95 part-time per 9 mesi e n. 56 avventizi; questi ultimi agenti, assunti a tempo determinato durante l'anno, sopperiscono alla carenza di personale di ruolo, comportano un costo notevolmente ridotto rispetto agli agenti in ruolo e sono assolutamente indispensabili per comporre gli equipaggi dei natanti.

Spese sostenute :

- | | |
|--------------------------------|---------------------|
| – Spese annua per il personale | 35.900.000 € |
| – Altre spese | <u>35.190.000 €</u> |

Totale Spese **71.090.000 €**

- | | |
|------------------------|---------------------|
| – Entrate del traffico | 41.000.000 € |
| – Altre entrate | 5.305.000 € |
| – Finanziamenti MIT | <u>13.285.000 €</u> |

Totale Entrate **59.590.000 €**

Disavanzo 11.500.000€

Avanzo Amm.ne 2011 utilizzato a parziale copertura del disavanzo 5.500.000 €

Disavanzo 6.000.000€

Inoltre si evidenzia che:

- Il costo del personale è costituito per circa 80% da voci fisse della retribuzione e per la rimanente quota da voci variabili;
- Il totale delle altre spese è costituito per circa il 55% da spese aventi natura obbligatoria per norma di legge o per contratto (oneri fiscali, IRAP, assicurazioni, utenze, affitti, contratti assuntorie, ecc.) ovvero per motivi legati alla sicurezza del personale o dei passeggeri

(manutenzioni, mantenimento in classe dei natanti, D.L. 81/2008, ecc.) e per il restante 45% da consumi legati alla quantità e livello dei servizi erogati (carburanti, lubrificanti, materiali di consumo, ecc.);

- In considerazione della forte stagionalità che caratterizza la tipologia dei servizi erogati, sul totale degli introiti del traffico che la Gestione realizza nell'arco dell'intero anno, circa l'84% è concentrato nel semestre Aprile – Settembre, per cui una contrazione di servizio in detto periodo, tenuto conto dei costi fissi sostenuti dalla Gestione, condurrebbe all'assurdo di contenere modestamente le spese e viceversa, rinunciare ad una notevole fetta di introiti con aggravio della già precaria situazione finanziaria aziendale.

Pertanto, tenuto conto delle funzioni essenziali e non rinunciabili delegate alla Gestione Governativa per il pubblico servizio che essa svolge e per il suo ruolo di volano per lo sviluppo economico e la crescita dei territori serviti anche per il forte richiamo turistico che esercita la sua attività, si ritiene essenziale dotare l'Azienda delle adeguate risorse finanziarie.

Comma 2

In una serie di incontri bilaterali occorsi tra il 2001 e il 2002 successivi al vertice di Torino del 29 gennaio 2001, i Governi di Italia e Francia hanno convenuto sulla necessità di offrire alternative di trasporto più sicure e sostenibili, attraverso la sperimentazione di una tecnologia di trasporto combinato strada - rotaia in grado di servire sia il trasporto accompagnato (autocarro con motrice) sia il trasporto non accompagnato (semplice semirimorchio o cassa mobile).

La tecnologia prevedeva anche la possibilità del caricamento simultaneo dei mezzi sul treno, accorciando in tal modo i tempi della rottura di carico tra un trasporto e l'altro.

La decisione dei due Governi –sopraggiunta a seguito dell'incidente nel tunnel stradale del Monte Bianco (marzo 1999), che provocò 39 vittime- si inquadra nell'ambito della politica di trasferimento modale i cui obiettivi -in linea con la policy comunitaria- consistono:

- a) nell'alleggerire il traffico stradale nelle aree sensibili, ed in particolare attraverso i valichi alpini;
- b) nel promuovere il trasporto ferroviario quale modalità complementare rispetto a quella stradale, al fine di un sistema di trasporto più sostenibile e con minori costi esterni. In quest'ottica, lo sviluppo delle autostrade ferroviarie costituisce un utile complemento all'offerta di trasporto combinato strada-rotaia funzionale ad una maggiore efficacia della catena del trasporto.

Il Progetto di Autostrada Ferroviaria Alpina sulla tratta Orbassano-Aiton nasce nel 2001 come risposta di carattere temporaneo alle strozzature dei collegamenti derivanti dalla chiusura del Tunnel stradale del Frejus a seguito dell'incidente del 1999 ed ha come orizzonte temporale l'ultimazione dei lavori di adeguamento del tunnel ferroviario.

I due governi hanno richiesto il supporto tecnico e operativo delle due imprese ferroviarie allora idonee ad effettuare la sperimentazione della tecnologia attraverso l'effettuazione di alcuni collegamenti giornalieri tra le località di Orbassano e Aiton, da offrire agli autotrasportatori ad un prezzo competitivo con quello dell'attraversamento stradale del Tunnel del Frejus. Il fabbisogno finanziario per la sperimentazione del servizio sarebbe stato ripartito in maniera uguale tra i due Stati.

A fine 2003 ha preso avvio la gestione del servizio sperimentale, tuttora in corso. Nel luglio 2009 è stata raggiunta la soglia dei 100.000 mezzi pesanti trasportati e il tasso di riempimento medio è di norma superiore al 70%.

La sperimentazione, che è stata gestita dai due operatori ferroviari (Trenitalia e SNCF) attraverso un'apposita configurazione societaria che garantisce la pariteticità dell'operazione, presenta qualche diversità di impostazione nei due Paesi a causa delle differenti soluzioni normative e finanziarie adottate.

In Italia il Progetto di Autostrada Ferroviaria Alpina è stato presentato da Trenitalia ai Ministeri delle infrastrutture e dell'Ambiente ed è stato regolato tramite un Accordo di Programma triennale (2004-2006) stipulato ai sensi dell'art. 38, comma 7, della legge n. 166/2002 e del relativo DPR n. 340/2004 di attuazione, che prevedeva il finanziamento in via prioritaria del progetto stesso.

In Francia il Ministero dei trasporti ha un diretto rapporto con la società di scopo costituita per l'erogazione del servizio (AFA s.r.l. di diritto italiano), con cui ha stipulato una convenzione che viene annualmente rinnovata.

Il Progetto ha ottenuto le necessarie autorizzazioni da parte della Commissione europea, sia sotto il profilo della concentrazione sul mercato, sia per quanto riguarda la coerenza degli aiuti concessi con il Trattato istitutivo della Comunità Europea nel corso del 2003. L'Accordo è stato rinnovato per l'anno 2007, per il biennio 2008-2009 e successivamente prorogato per l'anno 2010 e 2011 attraverso i relativi specifici Accordi di Programma. Con riferimento all'anno 2012, è stata inoltrata alla Commissione europea richiesta di autorizzazione all'esecuzione dell'aiuto ai sensi dell'articolo 108, comma 3 TFUE affinché l'aiuto sia considerato compatibile ai sensi dell'art. 107, paragrafo 3, lett. c), del TFUE. La Commissione europea, al riguardo, ha richiesto chiarimenti, puntualmente forniti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Si è, quindi, in attesa della relativa decisione.

Con riferimento all'anno 2012, in attesa del reperimento dei fondi e, quindi, della definizione dell'Accordo per l'anno corrente, il servizio viene comunque erogato da Trenitalia SpA.

I dati salienti sulla gestione del servizio di trasporto sono rappresentati nell'allegato prospetto di rendicontazione che evidenzia i dati consuntivi degli anni della sperimentazione (con riferimento all'anno 2011, il dato è relativo ai primi tre trimestri).

Con riferimento all'allegato prospetto di rendicontazione, dall'analisi dei dati emerge che le risorse necessarie per la gestione del servizio sperimentale, stando al risultato degli ultimi due anni della sperimentazione, ammontano a circa 5,5 milioni di euro all'anno.

AUTOSTRADA FERROVIARIA ALPINA (AFA) PROSPETTO DI RENDICONTAZIONE								
ANNO	2004 consuntivo	2005 consuntivo	2006 consuntivo	2007 consuntivo	2008 consuntivo	2009 consuntivo	2010 consuntivo	2011 da budget
	eurox1000							
RICAVI DI VENDITA	1174	3153	3730	3957	5045	4958	5850	6388
costi operativi								
utilizzo terminali	4700	4886	4610	4298	4642	4501	4335	4593
costi fatturati da impr. ferroviarie	5868	5995	6144	6493	6522	7048	6938	8341
ristorazione	326	419	371	375	423	472	425	517
noleggio carri modalhor	4412	4519	4170	3516	3349	3035	2324	2530
ammort. attrezz. informatiche	25	25	24					
assicurazione verso terzi	58	56	59					
sub TOTALE COSTI OPERATIVI	15389	15900	15378	14682	14936	15056	14022	15981
totale spese generali	999	1529	1250	1373	1231	1259	1254	1217
costi netti pre-esercizio	6352							
interessi							-6	
A - TOTALE COSTI	22740	17429	16628	16055	16400	16375	15276	17198
sopravvenienze attive	432	532	630	523	677	146	10	
IMPOSTE SUL REDDITO				-71	-79	-123	-392	
RISULTATO CORRENTE (ex rendiconto certificato)	-21134	-13744	-12268	-11646	-10757	-11394	-9808	-10810
TOTALE SBILANCIO A RENDICONTAZIONE	10567	6872	6134	5823	5378,5	5697	4904	5405
RISULTATO NETTO	-10567	-6872	-6134	-5823	-5378,5	-5697	-4904	-5405
CONTRIBUTO PUBBLICO (ex accordo di programma)	11216	6327	6005	5902	5856	6166	5332	5405
CONTRIBUTO EROGATO	10567	6872	6134	6012	5912	6121	5503	3948 (*)

(*) - contributo ad oggi erogato relativo ai primi tre trimestri 2011

Per il corrente esercizio finanziario l'Amministrazione presenta una disponibilità di soli 1 milione di euro **i fondi necessari ex lege per consentire la definizione dell'Accordo di Programma per l'anno 2012 ammontano a 4,5 milioni di euro.**

Comma 3

La norma proposta è volta a garantire la necessaria copertura finanziaria per il contributo dovuto, per l'anno 2012, alla Funivie S.p.A., in virtù della Convenzione stipulata in data 15 novembre 2007 con l'allora Ministero dei Trasporti. Tale Società è concessionaria della Funivia Savona San Giuseppe sino al 20 dicembre 2032. Con Decreto n. 4452 del 16 novembre 2009 è stato autorizzato l'impegno annuo nelle misure di seguito indicate:

2008 – 1° anno pari ad € 8.925.000,00 (di cui € 261.0000,00 relativi alla quota del 2007)

2009 – 2° anno pari ad € 8.653.786,58

2010 – 3° anno pari ad € 8.632.639,78

2011 – 4° anno pari ad € 8.654.573,64

2012 – 5° anno pari ad € 8.664.000,00

2013 – 6° anno pari ad € 7.800.000,00

2014 – 7° anno pari ad € 7.300.000,00

2015 – 8° anno pari ad € 7.000.000,00

2016 - 9° anno pari ad € 6.400.000,00

2017 -10° anno pari ad € 6.300.000,00

2018 -11° anno pari ad € 6.200.000,00

2019 -12° anno pari ad € 5.600.000,00

2020 -13° anno pari ad € 5.400.000,00

2021 -14° anno pari ad € 4.700.000,00

2022 -15° anno pari ad € 4.500.000,00

Dal 2022 (16° anno) al 2032 (25°anno) pari ad € 0.

Per l'esercizio finanziario 2012, a fronte di un contributo dovuto di € 8.664.000,00, la spesa iscritta in bilancio a tale scopo ammonta a € 3.664.000,00.

Comma 4

La norma proposta è finalizzata ad aumentare il capitale sociale relativo alle società Ferrovie della Calabria s.r.l. e Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l, delle quali il Ministero delle infrastrutture e trasporti è socio unico, per risolvere lo stato di insolvenza delle società, agevolando in questo modo il processo di trasferimento delle predette società, rispettivamente, alla Regione Calabria e alla Regione Puglia. Si evidenzia che l'aumento di capitale è condizionato alla sottoscrizione entro il 30 giugno 2012 degli accordi di trasferimento con le regioni interessate

La costituzione delle società in parola è stata effettuata, nel 2000, (come per altre società analoghe) dalle omonime gestioni commissariali governative (ferrovie della Calabria e ferrovie del Sud- est) ai sensi dell'articolo 31 della legge 17 maggio 1999, n. 144 al fine di accelerare il conferimento alle regioni a statuto ordinario delle funzioni e dei compiti di amministrazione e programmazione in materia di servizi ferroviari regionali ex articolo 8 del D.lgs 422/97.

Dal 1° gennaio 2001 le società in argomento sono subentrate in tutti i rapporti attivi e passivi delle gestioni commissariali che le avevano costituite.

Dalla medesima data, attuato il conferimento alle Regioni delle funzioni e dei compiti di programmazione e di amministrazione in materia di servizi ferroviari, le società di cui trattasi hanno esercito servizi corrispondenti a quelli erogati sino al 2000 dalle originarie gestioni commissariali governative, previo contratto di servizio con le Regioni competenti per territorio.

Al contrario di quanto accaduto per tutte le altre società costituite ai sensi dell'articolo 31 della legge 17 maggio 1999 n. 144, le Regioni Puglia e Calabria non hanno inteso procedere ad acquisire (a titolo gratuito) la proprietà sociale di ferrovie della Calabria s.r.l. e di ferrovie del Sud – Est e Servizi Automobilistici s.r.l. (come del resto anche quella di ferrovie Appulo – lucane s.r.l.) come previsto dall'articolo 3 degli accordi di programma stipulati con il Ministro dei trasporti p.t., ai sensi dell'articolo 8 del D.lgs 422/97.

Ciò nonostante, come in precedenza evidenziato, le società in argomento dal 2001 esercitano servizi automobilistici e ferroviari di competenza regionale a fronte di contratti di servizio stipulati con le medesime regioni.

Art. 10	-35,1	-35,1	-35,1	-35,1	-35,1	-35,1	-35,1
Art. 11	-242,2	-242,2	-242,2	-242,2	-242,2	-157,2	
TOTALE	-328,7	-328,7	-328,7	-328,7	-328,7	-243,7	-86,5

è garantita

- per l'anno 2012 per 35,0 milioni di euro mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di cui all'articolo 7-quinquies, comma 1, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, relativa al Fondo per interventi urgenti ed indifferibili, come rifinanziata dall'articolo 33, comma 1, della legge 12 novembre 2011, n. 183, per 9,5 milioni di euro mediante corrispondente riduzione della dotazione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307 e, per 4,7 milioni di euro mediante utilizzo delle maggiori entrate.....
- per l'anno 2013, per 89,6 milioni di euro mediante utilizzo delle maggiori entrate previste.....
- per l'anno 2014, per 240,9 milioni di euro mediante utilizzo delle maggiori entrate previste.....
- per l'anno 2015, per 427,3 milioni di euro mediante utilizzo delle maggiori entrate previste.....
- dall'anno 2016 fino all'anno 2022, quanto a 328,7 milioni di euro mediante utilizzo