

LO SCHEMA DEL NUOVO CODICE APPALTI E LA TRATTA TRANSFRONTALIERA DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA TORINO-LIONE

PREMESSA

Lo Schema del nuovo Codice Appalti, nella formulazione approvata dal Consiglio dei Ministri, testimonia di una riforma dalla portata fondamentale, volta a favorire sia la semplificazione delle procedure di affidamento sia la digitalizzazione del ciclo di vita dei contratti.

Tuttavia, tale riforma potrebbe generare alcune **ricadute dirette e bloccanti** sull'iter procedurale di infrastrutture quali la Torino-Lione.

Si ricorda che l'opera è qualificata "**infrastruttura strategica**" e i **lavori sono in corso**, con procedure attuative ed esecutive in linea con il quadro normativo vigente.

Con specifico riguardo alle procedure di autorizzazione, i progetti della Torino-Lione sono disciplinati dagli artt. 161 e seguenti del D.Lgs. n. 163/2006. Pertanto, i progetti esecutivi sono inviati ed esaminati in verifica di attuazione ai sensi dell'art. 185 di tale D.Lgs. e le eventuali varianti sono approvate ai sensi dell'art. 169 del D.Lgs. medesimo, come previsto dall'art.1 comma 15 della legge n. 55/2019 e s.m.i. (salvo che ricorrano i presupposti per la devoluzione al CIPESS).

Tutto ciò, in virtù della norma intertemporale dettata dall'art. 216, commi 1-bis¹ e 27² del D.Lgs. 50/2016 (norma rubricata "Disposizioni transitorie e di coordinamento").

CRITICITÀ

Lo Schema del Nuovo Codice, invece, non contiene analoghe disposizioni e, pertanto, non consentirebbe di applicare il D.Lgs. 163/2006 alle procedure approvative e di verifica attuativa relative alle opere della Torino-Lione.

Le previsioni del nuovo Schema **interromperebbero**, quindi, **la continuità del quadro procedurale** entro il quale sta proseguendo l'opera sul territorio italiano, giacché l'attuale formulazione non conferma le competenze degli Enti di controllo ad oggi individuati (art. 185 commi 6 e 7 del D.lgs 163/2006) e neppure la verifica delle condizioni di realizzazione dell'opera, previste dal quadro prescrittivo del CIPESS.

I cantieri potenzialmente impattati da quanto sopra rilevato sono:

- Cantiere Operativo 1: Interconnessione Linea Storica Susa Bussoleno;
- Cantiere Operativo 2: Opere all'aperto Piana di Susa e Stazione Internazionale di Susa;
- Cantiere Operativo 3-4: Scavo del Tunnel di Base (opera principale, in cui transiteranno i treni);
- Cantiere Operativo 10: trasformazione dei materiali di scavo in calcestruzzi per il riutilizzo in cantiere;
- Cantiere Operativo 12: Impianti tecnologici (ferroviari e non) per tutta la sezione transfrontaliera.

¹ D.lgs. 50/2016 art. 216 comma 1-bis: "Per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche di cui alla disciplina prevista dall'articolo 163 e seguenti del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, già inseriti negli strumenti di programmazione approvati e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del presente codice, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina previgente. Fatto salvo quanto previsto al comma 4-bis, per le procedure di gara si applica quanto previsto al comma 1".

² D.lgs. 50/2016 art. 216 comma 27: "Le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere avviate alla data di entrata in vigore del presente decreto secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio. Le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti".

PROPOSTA

Per evitare ricadute negative sull'opera, si propone di reiterare nello Schema del nuovo Codice la stessa norma contenuta nel Codice attualmente vigente (cioè l'art. 216, commi 1-bis, 27 e 27-nonies del D.Lgs. 50/2016) che ha sin qui garantito la continuità procedurale del quadro approvativo e di verifica attuativa relativa all'opera.

Si propone quindi di inserire nell'art. 225 dello Schema del Nuovo Codice i seguenti commi:

“Per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche di cui alla disciplina prevista dall'articolo 163 e seguenti del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, già inseriti negli strumenti di programmazione approvati e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina prevista dall'articolo 163 e seguenti del decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163.

Le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere avviate alla data di entrata in vigore del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio. Le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti.

Le proroghe della dichiarazione di pubblica utilità e del vincolo preordinato all'esproprio in scadenza su progetti già approvati dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE, poi CIPESS) in base al previgente decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, sono approvate direttamente dal soggetto aggiudicatore. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro il 31 dicembre di ciascun anno rende una informativa al CIPESS in merito alle proroghe disposte nel corso dell'anno e ai termini in scadenza nell'anno successivo”.