

## L'analisi

## UN'ALTRA DISCIPLINA SPECIALE, SERVE UN RACCORDO PER I COMMISSARI

di **Giorgia Romitelli**

Con il Dl 77/2021 la normativa in materia di contratti pubblici si stratifica ulteriormente e introduce un ulteriore livello di normazione che si aggiunge a quello già introdotto dal Dl 76/2020 (decreto Semplificazioni). Un delicato problema di sovrapposizione normativa si pone, in particolare, con riferimento alla disciplina applicabile alle opere elencate nell'allegato IV del decreto 77, alle quali l'articolo 44 riserva, in via esclusiva, una disciplina ad hoc del tutto eccezionale volta a velocizzare la fase a monte della gara. Infatti, un problema interpretativo si pone con riferimento a quelle sei

opere ferroviarie che, ai sensi dell'articolo 4 del Dl 32/2019 (Sblocca-cantieri), come modificato dall'articolo 9 del decreto Semplificazioni, sono state già inserite nell'elenco degli interventi da realizzare attraverso il Commissario straordinario, alla cui nomina pure il Governo ha già provveduto. Si tratta di 58 opere di cui solo sei sono incluse negli interventi dell'Allegato IV. Il decreto 77 è silente sulla disciplina del commissario straordinario, che quindi rimane in vita, ma il punto critico è allora capire per quali opere si debba o comunque si possa procedere con il commissario

straordinario. In entrambi i casi, sia nella disciplina del commissario straordinario che in quella dell'articolo 44, il legislatore si è focalizzato sulla fase di elaborazione e approvazione dei progetti con una disciplina eccezionale e derogatoria. La differenza è che mentre il commissario straordinario può anche essere abilitato ad assumere direttamente la funzione di stazione appaltante «per l'esecuzione degli interventi» - e in questo caso opera in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici -, l'attività del Comitato speciale si conclude nel momento in cui il progetto di fattibilità tecnico ed

economica è stato approvato e quindi prima del lancio della gara. Le opere dell'Allegato IV, finanziate a valere sul fondo Pnrr o Pnc, sono soggette ai fini della gara alla disciplina prevista dall'articolo 48 dello stesso Dl 77, che prevede che a base del confronto competitivo venga posto un progetto di fattibilità tecnico ed economica.

Quindi, rispetto alle sei opere di cui all'Allegato IV, per le quali sono già stati nominati i commissari straordinari, al fine di individuare la disciplina applicabile, bisognerebbe verificare per il singolo intervento, l'attuale stato di avanzamento del progetto. Se, infatti, non vi fosse ancora un progetto di fattibilità tecnica ed economica, la

nomina del commissario potrebbe non essere un impedimento a ricondurre l'opera sotto la procedura approvativa dell'articolo 44. Se, viceversa, la fase approvativa fosse ormai evoluta o addirittura il livello di elaborazione progettuale fosse più progredito rispetto a quello del progetto di fattibilità tecnico ed economica, allora dovrebbe proseguire con il Commissario straordinario.

Una scelta diversa sarebbe irragionevole e contraria allo stesso interesse della celere realizzazione dell'opera.

Infine, un problema di individuazione del regime giuridico applicabile si può porre anche

rispetto a quegli interventi che, non ricompresi tra i dieci interventi dell'Allegato IV del Decreto n. 77, sono inclusi tra quelle opere per le quali è stato nominato il commissario straordinario, ma rientrano anche nell'ambito di applicazione dell'articolo 48 del Dl 77 in quanto finanziate in tutto o in parte con le risorse previste dal Pnrr e dal Pnc. È, ad esempio, il caso della tratta Av Vicenza - Padova. Anche in questo caso si dovrebbe guardare allo sviluppo dell'iniziativa e alla procedura più rapida per rispettare i tempi imposti dall'Europa.

Partner Dia Piper

© RIPRODUZIONE RISERVATA