

XVIII legislatura

A.S. 2437:

"Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali"

(Approvato dalla Camera dei deputati)

Novembre 2021

n. 269



servizio del bilancio
del Senato



SERVIZIO DEL BILANCIO

Tel. 06 6706 5790 – SBilancioCU@senato.it –  @SR_Bilancio

Il presente dossier è destinato alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari.

Si declina ogni responsabilità per l'eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge.

I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

Servizio del bilancio, (2021). Nota di lettura, «A.S. 2437: "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali" (Approvato dalla Camera dei deputati)». NL269, novembre 2021, Senato della Repubblica, XVIII legislatura

INDICE

Articolo 1, commi 1, 1-bis, 1-ter e 2-bis (<i>Modifiche al Codice della strada</i>).....	1
Articolo 1, comma 2 (<i>Fondo per la realizzazione di aree adibite alla sosta</i>).....	6
Articolo 1, commi 3, 4 e 4-bis (<i>Autorizzazione alla circolazione di prova</i>)	7
Articolo 1, comma 5 (<i>Attività di autotrasportatore</i>)	8
Articolo 1, commi da 5-bis a 5-quinquies (<i>Contributo per rimborso spese per la patente per autotrasporto di merci</i>).....	8
Articolo 1, commi da 5-sexies a 5-octies (<i>Trasporto interregionale di linea con autobus</i>)	9
Articolo 1, comma 6 (<i>Accertamenti relativi alla revisione dei veicoli</i>)	10
Articolo 1, comma 6-bis (<i>Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane</i>)	12
Articolo 1, comma 6-ter (<i>Buono taxi</i>)	12
Articolo 1, comma 6-quater (<i>Fondo per il sostegno delle attività di trasformazione digitale dei servizi di motorizzazione</i>)	13
Articolo 1, comma 6-quinquies (<i>Modalità di rilascio della carta di qualificazione del conducente agli autisti di Paesi terzi</i>)	13
Articolo 1, comma da 6-sexies a 6-novies (<i>Infrastrutture complementari atte a consentire il passaggio in sicurezza di fauna selvatica</i>)	13
Articolo 1, comma 6-decies (<i>Utilizzo delle quote di proventi da sanzioni per violazioni al Codice della strada</i>)	14
Articolo 1-bis (<i>Semplificazioni nelle agevolazioni sui veicoli per le persone con disabilità</i>) ..	14
Articolo 1-ter (<i>Disposizioni per garantire la sicurezza della circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica</i>)	15
Articolo 2, commi 1, 2 e 3 (<i>Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali</i>)	17
Articolo 2, commi 1-bis–1-ter (<i>Affidamento della concessione dell'autostrada A22 del Brennero</i>).....	18
Articolo 2, comma 2-bis (<i>Sospensione dell'incremento delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25</i>)	20
Articolo 2, comma 2-ter–2-quater (<i>Realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi</i>).....	21
Articolo 2, comma 2-quinquies (<i>Messa in sicurezza della Strada statale 1 via Aurelia</i>)	21
Articolo 2, commi da 2-sexies a 2-sexiesdecies (<i>Società per la gestione in house delle autostrade statali in regime di concessione</i>)	22
Articolo 2, comma 2-terdecies (<i>Liquidazione di società</i>)	24
Articolo 2, comma 2-septiesdecies (<i>Affidamento di interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria delle strade comunali di Roma Capitale</i>)	24
Articolo 2, commi 4, 4-bis, 4-ter e 4-quater (<i>Interventi nel settore idrico</i>).....	25
Articolo 2-bis (<i>Individuazione di nuovi siti per i caselli autostradali al servizio delle stazioni per l'alta velocità</i>)	26
Articolo 3, commi 1-4 (<i>Fondo per finanziare costi implementazione sistema ERTMS</i>).....	26
Articolo 3, comma 5 (<i>Fondo per la formazione di personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria</i>)	28

Articolo 3, commi 6-8 (<i>Servizio di trasporto ferroviario Tirano (Italia)-Campocologno (Svizzera)</i>).....	29
Articolo 3, comma 9 (<i>Misure in materia di trasporto pubblico locale</i>).....	30
Articolo 3, comma 9-bis (<i>Utilizzo dell'avanzo di amministrazione da parte dell'Autorità di regolazione dei trasporti</i>).....	30
Articolo 3, comma 9-ter (<i>Tratta ferroviaria Torino-Lione</i>).....	31
Articolo 4, comma 1 (<i>Armonizzazione della legislazione alla direttiva 2009/16/CE</i>).....	31
Articolo 4, commi 1-bis-1-quinquies (<i>Interfaccia unica marittima europea</i>).....	31
Articolo 4, comma 1-sexies (<i>Fondo per la rimozione delle navi e dei relitti</i>).....	32
Articolo 4, comma da 1-septies a 1-novies (<i>Programmazione e realizzazione delle opere portuali</i>).....	33
Articolo 4, comma 2 (<i>Autorità di sistema portuale</i>).....	34
Articolo 4, comma 3 (<i>Autorità di Sistema portuale dello Stretto</i>).....	35
Articolo 4, commi 3-bis-3-quinquies (<i>Veicoli adibiti a servizi di trasporto pubblico locale</i>).....	37
Articolo 4, comma 4 (<i>Fondo per la compensazione dei danni subiti dal settore del trasporto marittimo</i>).....	37
Articolo 4, comma 4-bis (<i>Benefici contributivi per le imprese armatoriali</i>).....	39
Articolo 4, commi 4-ter e 4-quater (<i>Gestione governativa Laghi Maggiore, di Garda e di Como</i>).....	40
Articolo 4, comma 5 (<i>Disposizioni in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi</i>).....	40
Articolo 4, commi da 5-bis a 5-quater (<i>Disposizioni in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi</i>).....	42
Articolo 4, comma 6 (<i>Proroga della scadenza delle certificazioni e dei collaudi dei motopescherecci</i>).....	42
Articolo 4, commi 6-bis e 6-ter (<i>Rifinanziamento Fondo per le vittime dell'amianto</i>).....	42
Articolo 4, comma 6-quater (<i>Riutilizzo di materiali derivanti dall'escavo di fondali di aree portuali e marino-costiere</i>).....	44
Articolo 4-bis (<i>Disposizioni in materia di servizio di trasporto pubblico non di linea a mezzo natanti</i>).....	44
Articolo 5 (<i>Disposizioni urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Consiglio superiore dei lavori pubblici e in materia di incentivi per funzioni tecniche</i>).....	44
Articolo 6 (<i>Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e dell'Ente nazionale per l'aviazione civile</i>).....	66
Articolo 7 (<i>Disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo</i>).....	80
Articolo 7-bis (<i>Istituzione della Giornata nazionale "Per non dimenticare"</i>).....	83
Articolo 8, commi 1, 2 e 3 (<i>Disposizioni in materia di incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti e per i veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L</i>).....	84
Articolo 8, comma 1-bis (<i>Incentivo economico per la riqualificazione elettrica su alcune categorie di veicoli</i>).....	84
Articolo 8, comma 3-bis (<i>Contributo all'acquisto di un veicolo elettrico</i>).....	85
Articolo 9 (<i>Disposizioni urgenti in materia di efficientamento degli edifici adibiti a uffici giudiziari</i>).....	86

Articolo 10 (<i>Procedure di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e modalità di accesso ai servizi erogati in rete dalle pubbliche amministrazioni</i>).....	86
Articolo 10, commi 7-quinquies–7-septies (<i>Possibilità di avvalersi dell’Istituto nazionale di promozione</i>).....	90
Articolo 10, comma 7-octies (<i>Cumulo degli incarichi di presidente della Commissione VIA-VAS e di presidente della Commissione VIA per i progetti PNRR-PNIEC</i>).....	92
Articolo 11 (<i>Rifinanziamento della componente prestiti e contributi del Fondo 394/81</i>)	92
Articolo 12, comma 1 (<i>Disposizioni urgenti in materia di progettazione territoriale e investimenti</i>)	96
Articolo 12, comma 1-bis (<i>Procedure di valutazione di impatto ambientale per le opere di cui all'Allegato IV del DL. n. 77/2021</i>)	99
Articolo 13 (<i>Misure di agevolazioni per i comuni</i>)	100
Articolo 13-bis (<i>Proroga dell'utilizzo delle risorse straordinarie connesse all'emergenza Covid-19</i>).....	104
Articolo 13-ter (<i>Disposizioni in materia di protezione civile nelle isole minori</i>)	104
Articolo 14 (<i>Cabina di regia edilizia scolastica</i>).....	105
Articolo 15 (<i>Disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale</i>).....	105
Articolo 16 (<i>Disposizioni urgenti in materia di Commissari straordinari</i>).....	106
Articolo 16, commi 1, 2 e 3 (<i>Disposizioni urgenti in materia di Commissari straordinari</i>) ..	107
Articolo 16, comma 2-bis (<i>Zona logistica semplificata - Porto e retroporto di Genova</i>)	108
Articolo 16, commi da 3-bis a 3-quinquies (<i>Olimpiadi di Cortina</i>).....	109
Articolo 16, comma 3-septies e 3-octies (<i>Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A. e semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche</i>).....	110
Articolo 16, comma 3-novies (<i>Compensazioni per revisione dei prezzi dei materiali nei contratti pubblici</i>).....	110
Articolo 16-bis (<i>Misure urgenti per il completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna</i>)	110
Articolo 16-ter (<i>Modifiche all'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77</i>).....	111

Articolo 1, commi 1, 1-bis, 1-ter e 2-bis (Modifiche al Codice della strada)

Le norme, modificate dalla Camera dei deputati, apportano diverse modifiche al decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della strada).

In particolare:

- 0a) si sostituisce l'articolo 1, comma 1, ampliando i principi ispiratori del codice della strada che ora reca la seguente formulazione: "La sicurezza e la tutela della salute delle persone nonché la tutela dell'ambiente, nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato";
- 0b) all'art. 3, al comma 1, n. 53-*bis*, in luogo di "utente debole", viene data la nozione di «utente vulnerabile» e le parole: «disabili in carrozzella» vengono sostituite dalle seguenti: «persone con disabilità»;
- 0c) all'art. 6, comma 4, viene stabilito, mediante una novella alla lett. d), che l'ente proprietario della strada può stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa, anche in ragione della circostanza che tali porzioni stradali attraversano siti inseriti nel patrimonio mondiale dell'UNESCO;
- a) si modifica l'articolo 7, comma 1, lettera d), prevedendo che i comuni possano riservare spazi alla sosta anche alle donne in gravidanza e a genitori con bambini fino a due anni, ai veicoli impegnati in operazioni di carico e/o scarico; ai veicoli elettrici; ai veicoli adibiti al trasporto scolastico;
- a-*bis*) si modifica all'art. 10, in materia di trasporti eccezionali. Nello specifico, la lett. b) del comma 2, in ordine alla nozione di trasporto in condizioni di eccezionalità è sostituita per ridurre le masse complessive consentite.
- a-*ter*) all'art. 15 sono aumentate le sanzioni per l'abbandono di rifiuti per chi getta cose da veicoli in movimento;
- a-*quater*) dopo il comma 4 dell'art. 23, sono stati aggiunti commi che prevedono il divieto di pubblicità che proponga messaggi sessisti o violenti o stereotipi di genere offensivi o messaggi lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo religioso, dell'appartenenza etnica oppure discriminatori con riferimento all'orientamento sessuale, all'identità di genere, alle abilità fisiche e psichiche. La violazione del divieto resta sanzionata sul piano pecuniario e con la diffida alla rimozione, i cui termini sono però ridotti. Si aggiunge il comma 7-*bis*, apportando una modifica per consentire la posizione di cartelli – di dimensioni limitate (entro i 40 centimetri di lato) - nel centro delle rotatorie per indicare l'impresa incaricata di curare il verde;
- a-*quinqies*) all'art. 25, comma 1-*bis*, viene chiarito che le strutture che realizzano l'opera d'arte principale del sottopasso o sovrappasso, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, sono di titolarità, anche ai fini della loro realizzazione e manutenzione anche straordinaria, dell'ente che rilascia la concessione qualora la strada interferita sia di tipo superiore a quello della strada interferente. Pertanto, il comma 1-*quater* dello stesso art. 25 viene modificato per coordinarlo con la modifica del comma 1-*bis*.

Conseguentemente, l'art. 1, comma 1-*bis* del disegno di legge di conversione prevede che al fine di ridurre i tempi di sottoscrizione degli atti convenzionali previsti dal citato art. 25 del codice della strada, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, verrà approvato un elenco delle strutture interessate.

- a-*sexies*) si modifica l'art. 40, comma 11, stabilendo che, in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza ai pedoni che si accingono ad attraversare la strada oltre che a quelli che hanno iniziato l'attraversamento;

- a-septies*) si modifica l'articolo 50 al fine di consentire di considerare velocipede anche quello lungo fino a 3 metri e mezzo (e non più 3 metri)
- a-octies*) si modifica l'articolo 52 in materia di ciclomotori, considerando di questa categoria non solo quello dotato di motore termico non superiore a 50 cavalli, se termico, ma anche quello dotato di motore elettrico avente potenza non superiore a 4000 watt;
- a-novies*) all'art. 60, relativo ai mezzi d'epoca e di interesse storico e collezionistico, vengono apportate modifiche volte a ricomprendere nella categoria anche ciclomotori e macchine agricole. Per queste ultime, l'anzianità del mezzo è fissata in quarant'anni precedenti alla domanda di classificazione tra i veicoli storici e da collezione (anziché i 20 anni previsti per gli altri mezzi dal d.P.R. n. 495 del 1992). (comma *2-bis*);
- b) si novella l'articolo 61, incrementando la lunghezza totale degli autoarticolati, degli autosnodati e dei filosnodati da 16,50 a 18,75 metri. Inoltre, viene tenuta ferma la condizione dell'idoneità dei mezzi e dei rimorchi all'intermodalità: Si prevede altresì che gli autosnodati e i filosnodati destinati a sistemi di trasporto rapido di massa possano raggiungere la lunghezza massima di 24 m su itinerari in corsia riservata;
- b-bis*) si modifica l'articolo 62 stabilendo che qualora si tratti di autobus o filobus a 2 assi, la massa complessiva a pieno carico non deve eccedere le 19 tonnellate e mezza;
- b-ter*) si modifica l'articolo 68 sulle luci e sui catarifrangenti di segnalazione delle biciclette, prevedendo al comma 2 che tali dispositivi devono essere funzionanti da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità, sia durante la marcia nei centri abitati, che fuori dai centri abitati;
- c) si modifica l'articolo 80, in materia di revisioni, prevedendo che le officine autorizzate possano effettuare le revisioni anche per i rimorchi e semirimorchi riferiti ai mezzi pesanti;
- c-bis*) all'art. 80, è aggiunto il comma *17-bis* volto a conferire a un decreto del Ministro IMS il potere di stabilire le modalità di riqualificazione – a fini di revisione dei veicoli a GPL – delle bombole, secondo la normativa europea;
- c-ter*) all'art. 86, comma 1, si amplia ai motocicli e velocipedi la possibilità di effettuare il servizio di piazza, attualmente prevista solo per le autovetture con conducente e taxi;
- c-quater*) all'art. 100, comma 10 che vieta di apporre su autoveicoli, motoveicoli e rimorchi elementi distintivi che possano ingenerare equivoci nella loro identificazione, viene introdotta una deroga, relativamente ai veicoli a motore impegnati in competizioni motoristiche fuoristrada. Limitatamente ai giorni e ai percorsi di gara, tali veicoli possono esporre, in luogo della targa un pannello auto-costruito – di fondo giallo e scritta nera - che riproduce il numero di immatricolazione del veicolo. Occorre – altresì - la licenza sportiva della Federazione Motociclistica Italiana per la specifica manifestazione;
- c-quinquies*) si modifica l'articolo 105 ai sensi del quale la lunghezza massima dei convogli formati da macchine agricole semoventi e delle macchine agricole trainate passa da 16 metri e mezzo a 18 metri e 75;
- c-sexies*) si modifica l'articolo 110 prevedendo, tra l'altro, che il Dipartimento per i trasporti terrestri provveda alla immatricolazione di specifiche macchine anche a nome di commercianti di macchine agricole e, limitatamente a talune macchine agricole, a nome di colui che si dichiara proprietario.
- d) si modifica l'articolo 116, comma 9, prevedendo, ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KA e KB, che il conducente sia in possesso dell'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso. Tale corso può essere somministrato anche dalle autoscuole;
- d-bis*) all'art. 117, comma *2-bis*, si prevede che le limitazioni alla guida per i neopatentati di cat. B non si applichino se al fianco del conducente si trovi, in funzione di istruttore, persona di età

- non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore;
- d-ter) all'art. 121, comma 11, la validità dell'esame teorico per la patente di guida viene estesa fino a tre tentativi di prova pratica;
- d-quater) all'art. 122, relativo alle esercitazioni di chi aspira a conseguire la patente di guida, il comma 3 – relativo all'ipotesi in cui sul veicolo non può prendere posto un passeggero-istruttore - viene sostituito per recepire le nuove classi di patenti (AM, A1, A2 e A). Il comma 5 è soppresso; al comma 6, la validità del permesso a esercitarsi è estesa da sei mesi a un anno; al comma 8, il secondo periodo è soppresso venendo meno la relativa sanzione amministrativa;
- d-quinquies) all'art. 126-bis, relativo al punteggio della patente, il comma 3 viene sostituito per adeguare la norma all'operatività del nuovo portale dell'automobilista (in luogo dell'anagrafe degli abilitati alla guida), attraverso il quale le variazioni di punteggio sono comunicate agli automobilisti. Sono poi apportate modifiche anche alla tabella dei punteggi allegata all'art. 126-bis, onde inasprire le sanzioni;
- d-sexies) con una modifica all'art. 138, vengono introdotte deroghe per i veicoli in dotazione alla Protezione civile, della regione Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano, agli enti locali e agli enti del terzo settore, comunque immatricolati, utilizzati per fini istituzionali e servizi di pubblica utilità;
- d-septies) all'art. 142, relativo alle sanzioni per l'eccesso di velocità, è aggiunta la previsione per cui gli enti locali devono pubblicare una relazione annuale sulla destinazione dei relativi proventi e devono rendere noti tali dati sul loro sito istituzionale;
- d-octies) all'art. 147, si prevede che il mancato rispetto del divieto di attraversamento dei passaggi a livello possa essere rilevato anche tramite appositi dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni, che possono essere installati direttamente dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria a sue spese;
- e) si modifica l'articolo 158, relativo al divieto di sosta e di fermata dei veicoli, prevedendo, tra l'altro, che la violazione del divieto di sosta o fermata negli spazi riservati alle donne in stato di gravidanza o ai genitori con un bambino di età non superiore a due anni muniti di permesso rosa sia sanzionata con il pagamento di una somma da euro 80 ad euro 328 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 165 ad euro 660 per i restanti veicoli. Inoltre, si dispone che la sosta è vietata negli spazi riservati alla fermata, alla sosta e alla ricarica dei veicoli elettrici. Negli spazi riservati alla ricarica il divieto è previsto anche per i veicoli che non effettuano l'operazione di ricarica o per i veicoli elettrici che permangono sullo spazio di ricarica oltre un'ora dopo il completamento della fase di ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23 alle ore 7, a eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata;
- e-bis) all'art. 171, comma 2, la sanzione per non indossare il casco sui mezzi a due ruote, già prevista per il conducente, è estesa al minore trasportato;
- e-ter) all'art. 173, è ampliato il novero degli strumenti il cui uso è vietato alla guida (sono espressamente menzionati smartphone, computer portatili *et similia*), onde garantire che il conducente tenga entrambe le mani sul volante;
- e-quater) all'art. 175, comma 2, nell'insieme dei mezzi a due ruote cui è vietato circolare su strade extraurbane sono inseriti i mezzi elettrici con potenza inferiore a 11 kilowatt;
- e-quinquies) si modifica l'articolo 177 per prevedere l'uso della sirena sulle motoambulanze;
- e-sexies) all'art. 180, inerente al possesso dei documenti necessari per la circolazione e all'invito che la pubblica autorità può chiedere al conducente per presentarsi ed esibire la documentazione che possa comprovare l'ottemperanza ai doveri in ordine ai predetti documenti, si prevede che tale invito non si applica nel caso in cui l'esistenza e la validità della documentazione richiesta possano essere accertate tramite consultazione di archivi o banche dati pubblici o gestiti da Amministrazioni dello Stato accessibili da parte degli organi di polizia stradale, a eccezione

delle ipotesi in cui l'accesso ai relativi archivi non sia tecnicamente possibile al momento della contestazione;

- f) si novella l'articolo 188, riferito alle sanzioni relative all'utilizzo delle strutture di sosta per le persone invalide. In particolare, si prevede una sanzione da 168 a 672 euro (a legislazione previgente da 87 a 344 euro) per chi utilizza dette strutture senza autorizzazione e una sanzione da 87 a 344 euro (a legislazione previgente da 42 a 173 euro) per chiunque usi le strutture, pur avendone diritto, senza osservare le condizioni ed i limiti indicati nell'autorizzazione rilasciata: Inoltre, si autorizzano i veicoli al servizio di persone con disabilità munite del relativo contrassegno, a sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati. Tale ultima previsione si applica a decorrere dal 1° gennaio 2022. Nell'eventualità in cui, dalla predetta misura, derivino minori entrate per il bilancio degli enti locali, gli stessi provvedono a rivedere le tariffe per la sosta o il parcheggio nelle aree a pagamento, al solo ed esclusivo fine di compensare le predette minori entrate (comma 1-ter);
- g) si introduce l'articolo 188-bis, prevedendo che per la sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni gli enti proprietari della strada possano allestire spazi per la sosta. L'autorizzazione all'utilizzo di detti spazi è autorizzata dal comune di residenza. Per l'utilizzo delle strutture senza autorizzazione è prevista la sanzione da 87 a 344 euro. Per chiunque usa le strutture, pur avendone diritto, senza osservare le condizioni ed i limiti indicati nell'autorizzazione rilasciata è prevista una sanzione da 42 a 173 euro.
- g-bis) all'art. 191 le modifiche al comma 1 prevedono più puntualmente gli obblighi di cautela degli automobilisti sulle strade prive di semafori (o di agenti della polizia locale o stradale);
- g-ter) l'art. 196, comma 1, in tema di responsabilità solidale per le infrazioni, è modificato al secondo periodo, nel senso di prevedere che il locatario, e non il proprietario, risponde solidalmente con l'autore della violazione o, per i ciclomotori, con l'intestatario del contrassegno di identificazione, nei casi di locazione senza conducente;
- g-quater) nell'art. 203 vengono apportate modifiche volte a prevedere che i ricorsi possono essere presentati anche per via telematica;
- g-quinquies) si modifica l'articolo 213 che disciplina la misura cautelare del sequestro e la sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo: qualora l'autore della violazione rifiuti ovvero ometta di trasportare o custodire, a proprie spese, il veicolo, la liquidazione degli importi spetta all'Agenzia del demanio, a decorrere dalla data di ricezione (anziché di trasmissione) del provvedimento assunto dal Prefetto.

Si prevede inoltre che la comunicazione di deposito del veicolo rechi altresì l'avviso che, se l'avente diritto non assumerà la custodia del veicolo nei successivi cinque giorni, previo pagamento dei relativi oneri di recupero e custodia, lo stesso verrà alienato anche ai soli fini della sua rottamazione.

Inoltre, nel caso di veicoli sequestrati in assenza dell'autore della violazione, per i quali non sia stato possibile rintracciare contestualmente il proprietario o altro obbligato in solido, e affidati a uno dei soggetti di cui all'articolo 214-bis, il verbale di contestazione, unitamente a quello di sequestro recante l'avviso ad assumerne la custodia, è notificato senza ritardo dall'organo di polizia che ha eseguito il sequestro. Contestualmente, il medesimo organo di polizia provvede altresì a dare comunicazione del deposito del veicolo presso il soggetto convenzionato mediante pubblicazione di apposito avviso nell'albo pretorio del Comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione. Qualora, per comprovate difficoltà oggettive, non sia stato possibile eseguire la notifica e i mezzi risultino ancora affidati a uno dei soggetti convenzionati, la notifica si ha per eseguita nel trentesimo giorno successivo a quello di pubblicazione della comunicazione di deposito del veicolo nell'albo pretorio del Comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione.

Si dispone inoltre che il prefetto stabilisca la confisca del veicolo ovvero, nel caso in cui questo sia stato alienato, della somma ricavata.

Si prevede che il provvedimento con il quale viene disposto il sequestro del veicolo è comunicato dall'organo di polizia procedente ai competenti uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile l'annotazione al P.R.A. In caso di dissequestro, il medesimo organo di polizia provvede alla comunicazione per la cancellazione dell'annotazione nell'Archivio nazionale dei veicoli e al P.R.A.

g-sexies) si prevede che la somma ricavata dall'alienazione sia depositata, sino alla definizione del procedimento in relazione al quale è stato disposto il fermo (anziché il sequestro), in un autonomo conto fruttifero presso la tesoreria dello Stato.

g-septies) viene eliminato nella rubrica dell'articolo, il riferimento ai veicoli rimossi e viene soppresso, l'ultimo periodo del comma 1, cioè l'obbligo di indicare, nell'elenco dei veicoli giacenti da oltre sei mesi, per ciascun veicolo, i dati identificativi del proprietario risultanti al pubblico registro automobilistico. Inoltre, si prevede che con decreto dirigenziale, di concerto fra il Ministero dell'interno e l'Agenzia del demanio, siano stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni;

g-octies) sono poi apportate modifiche anche alla tabella dei punteggi allegata all'art. 126-bis, onde inasprire le sanzioni.

La RT originaria afferma che:

- relativamente alla lettera a) (riserva di spazi di sosta per alcune categorie di veicoli), trattandosi di una mera facoltà per i comuni, dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- riguardo alla lettera b) (lunghezza di autoarticolati, autosnodati e filosnodati), la modifica non comporta nuovi oneri a carico della finanza pubblica;
- con riferimento alla lettera c) (revisione di rimorchi e semirimorchi riferiti ai mezzi pesanti), dalla disposizione non derivano minori entrate per la finanza pubblica, in quanto, sebbene le officine autorizzate potranno effettuare le revisioni dei rimorchi e dei semirimorchi sostituendosi agli uffici della motorizzazione civile (UMC), i diritti di motorizzazione (€ 10,20) e i costi di revisione (€ 45) saranno comunque versati all'erario;
- relativamente alla lettera d), la disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica atteso che gli oneri connessi al rilascio dell'attestazione di aver frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso sono a carico del richiedente il certificato di abilitazione professionale;
- con riferimento alla previsione di sanzioni, di cui alla lettera e), che l'introduzione di nuove fattispecie sanzionatorie è suscettibile di generare nuove entrate per la finanza pubblica attualmente non quantificabili;
- riguardo alla lettera g) (realizzazione di strutture riservate alla sosta delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni), essendo una mera facoltà dei comuni, tale disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri.

Al riguardo, con riferimento alla lettera *a-quinquies*), atteso che la disposizione chiarisce che anche le barriere di sicurezza nei sovrappassi sono di titolarità, ai fini della loro realizzazione e manutenzione anche straordinaria, dell'ente che rilascia la concessione qualora la strada interferita sia di tipo superiore, andrebbero evidenziati i risvolti onerosi derivanti dagli adempimenti previsti dalla norma in capo agli enti pubblici concedenti e se gli stessi possono essere svolti nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

In merito alla lettera *a-novies*) si osserva che la norma determina un ampliamento dei mezzi d'epoca e di interesse storico e collezionistico nei confronti dei quali sono previste agevolazioni fiscali. Sul punto, atteso che l'ampliamento della platea dovrebbe comportare una riduzione del gettito tributario, appare necessario acquisire l'avviso del Governo.

Relativamente alla lettera *c-sexies*), atteso che la norma sembra aumentare i compiti attribuiti al Dipartimento per i trasporti terrestri, andrebbe confermato che a tali ulteriori compiti si possa farvi fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Per quanto riguarda la lettera *d-quater*), considerato che le modifiche apportate all'articolo 122 comportano, tra l'altro, il venir meno di alcune sanzioni amministrative, andrebbe confermato che tali entrate eventuali non sono scontate nei tendenziali di finanza pubblica e, di conseguenza, la norma non produce una riduzione di entrate da sanzioni.

In merito alla lettera *f*) e alla previsione che gli enti locali rimodulino le tariffe per la sosta o il parcheggio nelle aree a pagamento, al solo ed esclusivo fine di compensare le minori entrate derivanti dalla possibilità di sosta gratuita dei veicoli al servizio di persone con disabilità, andrebbero fornite maggiori informazioni al fine di assicurare la reale capacità degli enti locali di poter rimodulare le tariffe ad integrale compensazione delle minori entrate.

Con riferimento alla lettera *g-quater*) e alla possibilità di poter ricorrere al prefetto anche mediante via telematica, andrebbe assicurato che tale previsione non determini oneri aggiuntivi, a carico degli uffici di prefettura, rispetto a quelli già previsti a legislazione vigente.

Relativamente alla lettera *g-quinquies*), andrebbe assicurato che ai compiti affidati agli organi di polizia e ai competenti uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile si possa farvi fronte nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente.

Articolo 1, comma 2 ***(Fondo per la realizzazione di aree adibite alla sosta)***

Il comma 2 modifica l'articolo 1, commi 819 e 820, della L. 178/2020, prorogando dal 30 giugno al 31 ottobre 2021 il termine per l'emanazione delle ordinanze relative alla realizzazione degli spazi di sosta al fine di richiedere i contributi del fondo volto a incentivare la sosta gratuita per le persone con diminuita capacità motoria da parte dei comuni. Tra l'altro vengono inclusi anche i genitori con un

bambino di età non superiore a due anni tra i soggetti che possono utilizzare gratuitamente gli spazi di sosta realizzati con i contributi concessi ai comuni ed erogati dal predetto fondo. Le risorse del fondo in esame possono altresì essere utilizzate per consentire la sosta gratuita dei veicoli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria muniti di contrassegno speciale, nelle aree di sosta o di parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli loro riservati.

Infine, si prevede che il decreto, con cui sono definiti i criteri di determinazione dell'importo del contributo nonché le modalità di presentazione delle domande e di erogazione del contributo stesso, sia emanato dal ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto anche con il ministro per le disabilità.

La RT afferma, con riferimento alla concessione di parcheggi gratuiti per specifiche categorie di conducenti, che i comuni vi provvederanno nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, in conformità dei rispettivi vincoli di bilancio e, pertanto, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, tenendo conto che le entrate da parcheggio sono di natura variabile in relazione al traffico e calcolate sulla base di medie annuali. La RT evidenzia che i comuni sono già titolari del potere di individuare il numero di stalli non a pagamento da riservare alle persone con disabilità e di esentare le medesime dal pagamento per l'occupazione di aree di sosta o di parcheggio a pagamento, ai sensi dell'articolo 11 del DPR 503/1996, che stabilisce che, nell'ambito dei parcheggi o delle attrezzature per la sosta, muniti di dispositivi di controllo della durata della sosta ovvero con custodia dei veicoli, devono essere riservati gratuitamente ai detentori del contrassegno almeno 1 posto ogni 50 o frazione di 50 posti disponibili.

Infine, la RT sottolinea che, alla luce delle disposizioni introdotte al comma 1 dell'articolo 1 in esame, si prevede anche il contestuale inasprimento delle sanzioni in caso di occupazione senza autorizzazione degli spazi con conseguente aumento del gettito.

Con riferimento alle modalità di emanazione del decreto di cui al comma 820, la RT afferma che trattasi di disposizione avente natura ordinamentale che, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al riguardo, atteso che la concessione di parcheggi gratuiti per specifiche categorie di conducenti da parte dei comuni rappresenta una facoltà e non un obbligo da esercitare nei limiti delle proprie disponibilità di bilancio e che le modifiche introdotte non incidono sul limite di spesa fissato a legislazione vigente, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 1, commi 3, 4 e 4-bis ***(Autorizzazione alla circolazione di prova)***

I commi 3 e 4 prevedono che l'autorizzazione alla circolazione di prova possa essere utilizzata per la circolazione su strada dei veicoli non immatricolati e di quelli già muniti della carta o del certificato di circolazione, anche in deroga agli obblighi previsti dall'articolo 80 del decreto legislativo n. 285 del 1992, qualora detti veicoli circolino su strada per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento. Resta

comunque fermo l'obbligo di copertura assicurativa da parte del titolare dell'autorizzazione alla circolazione di prova. Dei danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova, anche se munito della carta o del certificato di circolazione, risponde, ove ne ricorrono i presupposti, l'assicuratore dell'autorizzazione alla circolazione di prova.

Entro novanta giorni, si stabilisce l'aggiornamento del Regolamento di semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli, di cui al DPR 474/2001, anche al fine di stabilire le condizioni e il numero massimo di autorizzazioni rilasciabili ad ogni titolare in ragione del tipo di attività esercitata e del numero di addetti.

Il comma 4-*bis*, introdotto dalla Camera dei deputati, rinvia ad un decreto ministeriale l'inserimento delle modifiche ai veicoli riguardanti i "sistemi ruota", tra le modifiche che non richiedono la visita e prova ai fini dell'aggiornamento della carta di circolazione.

La RT afferma che le norme hanno contenuto ordinamentale e che dalle stesse non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 1, comma 5 ***(Attività di autotrasportatore)***

Il comma 5 inerisce all'esercizio dell'attività di autotrasportatore e apporta una parziale novella al decreto legislativo n. 286 del 2005.

All'art. 14 del predetto decreto legislativo – secondo cui l'attività di guida su strada aperta all'uso pubblico per mezzo di veicoli per i quali è necessaria una patente di guida di categoria C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE è subordinata all'obbligo di qualificazione iniziale e all'obbligo di formazione periodica – si specifica che i veicoli di cui si tratta sono adibiti al trasporto sia di cose sia di passeggeri.

All'art. 22 dello stesso decreto legislativo, inerente al codice unionale armonizzato vengono introdotte norme volte a rendere il nostro ordinamento più aderente alla direttiva 2018/645/UE.

La RT afferma che la norma ha carattere ordinamentale e non è suscettibile di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 1, commi da 5-*bis* a 5-*quinq*ues ***(Contributo per rimborso spese per la patente per autotrasporto di merci)***

I commi da 5-*bis* a 5-*quinq*ues, introdotti dalla Camera dei deputati, riconoscono, in presenza di determinate condizioni, dal 1° gennaio fino al 30 giugno 2022, in favore dei giovani fino a 35 anni di età e dei percettori di reddito di cittadinanza o di ammortizzatori sociali, un contributo, nel limite delle risorse di 1 milione, pari ad un importo massimo di 1.000 euro, e comunque non superiore al 50 per cento delle spese sostenute e documentate per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi. Il contributo è riconosciuto nei limiti delle risorse stanziare di 1 milione di euro per l'anno 2022. Ai fini del riconoscimento del contributo i richiedenti devono dimostrare di avere stipulato, entro tre mesi dal conseguimento della patente o dell'abilitazione professionale, un contratto di lavoro in qualità di

conducente con un operatore economico del settore dell'autotrasporto di merci per conto di terzi, per un periodo di almeno sei mesi. A tal fine, è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per l'anno 2022.

Agli oneri, pari a 1 milione di euro per l'anno 2022 si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Si consente, inoltre, in deroga alla normativa vigente, che a bordo degli autocarri sia presente anche un soggetto neoassunto per un periodo di addestramento di durata massima di tre mesi.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, con riferimento alla copertura degli oneri mediante corrispondente riduzione del fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, andrebbero forniti maggiori chiarimenti circa la disponibilità delle predette risorse e l'assenza di pregiudizi nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse.

Articolo 1, commi da 5-sexies a 5-octies (Trasporto interregionale di linea con autobus)

I commi da 5-sexies e 5-octies, introdotti dalla Camera dei deputati, novellano la nozione di trasporto interregionale di linea con autobus, modificando il decreto legislativo n. 285 del 2005.

In particolare si introduce una nuova nozione di servizio di linea a partire dal 31 marzo 2022: non è più richiesto che il percorso prestabilito del mezzo tocchi il territorio di almeno 3 regioni ma che sia di lunghezza pari o superiore a 250 chilometri e che colleghi almeno due regioni, restando ferma, per tali servizi di linea, la possibilità per i passeggeri di concludere il viaggio all'interno della stessa regione nella quale l'itinerario di viaggio è iniziato e, per le tratte all'interno della medesima regione e oggetto di contratto di servizio, la possibilità di servire relazioni di traffico limitate ai capoluoghi di provincia, nonché i servizi integrativi di cui al regio decreto-legge n. 1575 del 1931, aventi le predette caratteristiche. Viene abrogata la norma che prevedeva tra i requisiti per ottenere l'autorizzazione ad esercitare servizi di linea quello di proporre un servizio di linea che non riguardi unicamente i servizi più redditizi fra quelli esistenti.

Inoltre, si precisano meglio gli obblighi di sicurezza degli operatori e si semplifica il procedimento di autorizzazione.

Infine, è previsto che, entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione, il MIMS deve aggiornare il decreto ministeriale n. 316 del 2006.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, si rileva che aver eliminato tra i requisiti per ottenere l'autorizzazione ad esercitare servizi di linea quello di proporre un servizio di linea che non riguardi unicamente i servizi più redditizi fra quelli esistenti, potrebbe causare l'abbandono di linee non redditizie. Tale circostanza, sia pure indirettamente, potrebbe determinare in capo agli enti territoriali interventi volti a sopperire a tale carenza con un possibile aggravio di oneri.

Non è escluso inoltre che la nuova nozione di servizio di linea possa incidere sulle concessioni dei servizi in questione. Sul punto, al fine di evidenziare gli eventuali effetti finanziari andrebbe acquisito l'avviso del Governo.

Articolo 1, comma 6
(Accertamenti relativi alla revisione dei veicoli)

Il comma 6 introduce i commi da 4-*octies* a 4-*undecies* all'articolo 92 del decreto-legge n. 18 del 2020. In particolare:

- si prevede che il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili individui il numero e la composizione delle commissioni di esame, nonché i requisiti e le modalità di nomina dei relativi componenti ai fini degli esami di abilitazione degli ispettori che svolgono gli accertamenti periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi di cui al precedente comma 4-*septies*. Per la determinazione della misura dei compensi a favore dei componenti delle commissioni si applica la disciplina prevista dal decreto di cui all'articolo 3, comma 13, della legge n. 56 del 2019;
- sono a carico dei richiedenti le spese per la partecipazione agli esami, per la prima iscrizione e per l'aggiornamento dell'iscrizione nel registro degli ispettori, nonché quelle per il funzionamento delle commissioni esaminatrici e le indennità da corrispondere ai componenti delle commissioni medesime;
- gli importi e le modalità di versamento dei diritti sono determinati secondo le modalità previste dai provvedimenti adottati in attuazione dell'articolo 11, commi 12 e 13, del D.Lgs. 35. Le relative somme sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate ad apposito capitolo istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e destinate al finanziamento delle spese di funzionamento delle commissioni esaminatrici e delle indennità da corrispondere ai componenti delle medesime commissioni;
- in relazione all'anno 2021, al fine di consentire l'avvio delle attività delle commissioni esaminatrici è autorizzata la spesa di euro 200.000, cui si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il prospetto riepilogativo ascrive alla norma i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

(milioni di euro)

Descrizione Norma	Spesa/ Entrata	Natura	Saldo netto da finanziare				Fabbisogno e Indebitamento netto			
			2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
Avvio delle attività delle commissioni esaminatrici negli esami di abilitazione degli ispettori che svolgono i controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi	S	C	0,2				0,2			
Riduzione Tabella A MIT	S	C	-0,2				-0,2			

La RT afferma che dal punto di vista finanziario la copertura degli oneri derivanti dallo svolgimento delle procedure di esame nonché di quelle afferenti le iscrizioni nel registro degli ispettori o il loro rinnovo, è assicurata dai proventi versati dai soggetti richiedenti che saranno determinati con decreto. Quanto alle commissioni di esame, la RT precisa che, secondo quanto previsto dal DPCM 24 aprile 2020, emanato in attuazione dell'articolo 3, comma 13, della L. 56/2019, le stesse risultano composte da

un presidente, due commissari e un segretario. L'importo dei compensi ad essi riconoscibili è indicato nella tabella di seguito riportata:

	Compenso lordo base
Presidente	550
Commissario	500
Segretario	450
Totale (Presidente, 2 commissari, 1 segretario)	2.000
Oneri previdenziali (24,2%) e IRAP (8,5%)	654
Totale	2.654

Ai compensi lordi va aggiunto, ai sensi dell'articolo 3 del DPCM 24 aprile 2020, un importo per ogni elaborato corretto pari a 0,55 euro per il presidente, a 0,50 euro per ciascuno dei commissari e a 0,45 euro per il segretario. Pertanto, il costo totale per singola commissione è di 2.704 euro (2.654 euro + 50 euro derivante dall'importo dei 25 elaborati, numero di seguito specificato).

La RT quindi assume a riferimento, stante la sostanziale equivalenza delle attività svolte dalle commissioni esaminatrici, gli importi unitari a carico degli istanti previsti dal decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione del 27 settembre 2000 per le domande di esame per prima abilitazione (euro 123,95 per ciascun candidato). La copertura dei costi della commissione di esame è assicurata in presenza di circa 25 domande.

Quanto alle spese per la prima iscrizione e per l'aggiornamento dell'iscrizione nel registro degli ispettori, la RT evidenzia che le stesse corrispondono alle tariffe applicabili per le operazioni in materia di motorizzazione.

La RT precisa che sono circa 6.000 le officine di autoriparazione autorizzate alle revisioni e che ognuna di esse deve essere provvista di un responsabile tecnico abilitato alle operazioni di revisione di veicoli fino a 3.500 kg. Ipotizzando che nel periodo compreso tra l'entrata in vigore della disposizione e il 31 dicembre 2021 il 70% delle 103 Commissioni siano costituite (1 per ogni centro), si stima un costo relativo all'anno 2021 pari a circa 195 mila euro (2.704 euro x 72 commissioni corrispondenti a 1.800 candidati).

Lo stanziamento di risorse pari a 200 mila euro per l'anno 2021 consente di coprire integralmente i costi parte delle commissioni relativi al primo anno di attività.

La RT riporta quindi il dettaglio dei valori considerati e l'evidenza che le risorse iniziali pari a 200 mila euro sono soddisfacenti ed idonee al finanziamento dell'attività prevista dalla disposizione. Tra l'altro, vengono stimati oneri pari a circa 562.000 euro per l'anno 2022 (relativi a 208 commissioni per circa 5.200 candidati, di cui 4.200 residuali dell'anno precedente e 1.000 relativi al 2022) e a circa 108.100 euro a decorrere dal 2023 (relativi a 40 commissioni per 1.000 candidati).

In considerazione di quanto sopra rappresentato, conclude la RT, al fine di consentire l'avvio delle attività delle commissioni esaminatrici, in relazione all'anno 2021, il comma 4-*undecies* prevede l'autorizzazione di spesa di euro 200.000, cui si

provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Tabella A) che presenta le sufficienti disponibilità.

La documentazione depositata dal Governo nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati ha confermato l'allineamento temporale tra l'acquisizione delle risorse derivanti dal gettito e le spese da effettuare.

Al riguardo, atteso che i dati forniti dalla RT evidenziano la sufficiente copertura dei costi delle commissioni esaminatrici mediante le tariffe poste a carico dei richiedenti, andrebbe unicamente chiarito se presso ogni centro in cui operano le commissioni può essere garantita la presenza in ciascuna sessione di 25 candidati, numero minimo per poter assicurare la copertura dei costi della commissione.

Articolo 1, comma 6-bis
(Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane)

Il comma 6-bis, introdotto dalla Camera dei deputati, amplia gli interventi per i quali è possibile utilizzare il fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane da parte di comuni ed unioni di comuni che ha una dotazione di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024. In particolare, si prevede che il fondo finanzia altresì il 50 per cento del costo complessivo degli interventi posti in essere da comuni ed unioni di comuni relativi a:

- a) messa in sicurezza della mobilità ciclistica urbana, ivi comprese l'istituzione di zone a velocità limitata, inferiore o uguale a 30 km/h, e l'installazione della relativa segnaletica;
- b) realizzazione di stalli o aree sosta dei velocipedi;
- c) realizzazione della casa avanzata e delle corsie ciclabili, di cui all'art. 3, comma 1, numeri 7-bis), 12-bis) e 12-ter) del Codice della Strada.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 1, comma 6-ter
(Buono taxi)

Il comma 6-ter, inserito dalla Camera dei deputati, estende il c.d. buono taxi. In particolare, si amplia la platea di destinatari della misura – prevista nell'art. 200-bis del decreto legge n. 34 del 2020 per alcune categorie fragili – vale a dire donne in gravidanza, ovvero persone con età pari o superiore ai 65 anni, estendendo, nei limiti delle risorse ad essi assegnate, le facoltà di spesa degli enti locali in favore delle predette categorie. Inoltre, una quota pari al 5 per cento delle risorse loro assegnate possono essere utilizzate dai comuni per finanziare le spese necessarie per promuovere ed attivare la presente misura.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, essendo l'onere limitato all'entità dello stanziamento, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 1, comma 6-quater
(Fondo per il sostegno delle attività di trasformazione digitale dei servizi di motorizzazione)

Il comma 6-quater, inserito dalla Camera dei deputati, istituisce un fondo presso il MIMS per sostenere le attività di *digital transformation* dei servizi di motorizzazione. Il fondo reca una dotazione pari a 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024.

Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021 - 2023, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali», della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, essendo l'onere limitato all'entità dello stanziamento, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 1, comma 6-quinquies
(Modalità di rilascio della carta di qualificazione del conducente agli autisti di Paesi terzi)

Il comma 6-quinquies, introdotto dalla Camera dei deputati, abroga la disposizione che prevede il rinvio ad un decreto ministeriale per la definizione delle modalità di rilascio della carta di qualificazione del conducente agli autisti di Paesi terzi che siano dipendenti di un'impresa stabilita in Italia.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 1, comma da 6-sexies a 6-novies
(Infrastrutture complementari atte a consentire il passaggio in sicurezza di fauna selvatica)

I commi da 6-sexies a 6-novies, introdotti dalla Camera dei deputati, sono finalizzati a imporre a quanti progettano e costruiscono infrastrutture stradali e ferroviarie di prevedere passaggi in sicurezza per la fauna selvatica

La disposizione si applica solo alle opere la cui attività di progettazione è avviata successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente provvedimento. È rimesso a un decreto del Ministro IMS di definire le specifiche tecniche destinate ai gestori e finalizzate ad assicurare modalità standardizzate ai fini della progettazione.

Infine, si prevede una apposita clausola d'invarianza finanziaria.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, pur in presenza di una apposita clausola di invarianza finanziaria, appare opportuno che siano forniti maggiori elementi di dettaglio a dimostrazione che le nuove progettazioni e costruzioni di infrastrutture stradali e ferroviarie, per tener conto dei nuovi requisiti da considerare, non subiscano un aggravio di oneri.

Articolo 1, comma 6-decies

(Utilizzo delle quote di proventi da sanzioni per violazioni al Codice della strada)

Il comma 6-decies, inserito dalla Camera dei deputati, abroga il comma 3-bis dell'articolo 18 del decreto-legge n. 50 del 2017 che per gli anni dal 2017 al 2022 consente alle province e città metropolitane, in deroga alla legislazione vigente, di poter utilizzare le quote di proventi da sanzioni per violazioni al Codice della strada per il finanziamento delle funzioni di viabilità e di polizia locale, con riferimento al miglioramento della sicurezza stradale, nonché per interventi per il ricovero degli animali randagi, per la rimozione dei rifiuti abbandonati e per il decoro urbano delle aree e delle sedi stradali.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, al fine di escludere oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica, andrebbe assicurato che le finalizzazioni di spesa, ora abrogate, finanziate con le quote di proventi da sanzioni per violazioni al Codice della strada, non siano attualmente in corso e già finanziate con le predette risorse.

Articolo 1-bis

(Semplificazioni nelle agevolazioni sui veicoli per le persone con disabilità)

L'articolo in esame, aggiunto durante l'esame parlamentare, dispone al comma 1 che per il riconoscimento delle agevolazioni¹ relative all'acquisto di veicoli, i soggetti con ridotte o impedito capacità motorie permanenti, abilitati alla guida presentano una copia semplice della patente posseduta, ove essa contenga l'indicazione di adattamenti, anche di serie, per il veicolo agevolabile da condurre, prescritti dalle commissioni mediche locali².

Il secondo comma demanda i conseguenti aggiornamenti ed adeguamenti del decreto del Ministro delle finanze 16 maggio 1986³ ad un emanando decreto di natura non regolamentare del Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del provvedimento in esame.

La RT non è stata presentata.

¹ Di cui all'articolo 8 della legge n. 449 del 1997; in particolare le imposte sui redditi delle persone fisiche, l'imposta erariale di trascrizione, l'addizionale provinciale all'imposta erariale di trascrizione e l'imposta di registro e la tassa automobilistica erariale e regionale.

² Di cui all'articolo 119, comma 4 del D. Lgs. n. 285 del 1992, codice della strada.

³ Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 113 del 17 maggio 1986, per adeguarlo a quanto disposto dal comma 1.

Al riguardo, poiché la disposizione è evidentemente rivolta ai soli soggetti con disabilità che posseggono la patente di guida speciale e, tenuto conto che quest'ultima contiene i codici identificativi degli adattamenti prescritti e ritenuti opportuni dalle commissioni mediche locali, non si hanno osservazioni da formulare attesa la natura semplificatoria della disposizione in esame⁴.

Articolo 1-ter
(Disposizioni per garantire la sicurezza della circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica)

La norma, introdotta dalla Camera dei deputati, riordina la disciplina relativa alla circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, introducendo alcune modifiche alle attuali regole di circolazione di tali mezzi.

In particolare, vengono riscritti i commi da 75 a 75-septies dell'articolo 1, della legge n. 160 del 2019 ed inseriti ulteriori commi, come di seguito illustrato:

- viene eliminato il riferimento al periodo di sperimentazione ed elencando i requisiti che i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica devono possedere. Viene introdotta la presenza di un regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti (attualmente previsto per i soli dispositivi in grado di sviluppare velocità superiori a 20 km/h), nonché la marcatura CE prevista dalla direttiva n. 2006/42/CE. I nuovi limiti di velocità sono fissati in 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali e in 20 km/h in tutti gli altri casi. Si conferma il divieto di circolazione ai monopattini a motore con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75. Si prevede che i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica siano equiparati ai velocipedi in relazione a tutto ciò che non è previsto nei commi da 75 a 75-vicies-ter;
- si introduce l'obbligo a partire dal 1° luglio 2022, che i monopattini elettrici commercializzati in Italia siano dotati di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote. Per i monopattini già in circolazione prima di tale termine, è fatto obbligo di adeguarsi entro il 1° gennaio 2024;
- si conferma che i servizi di noleggio dei monopattini elettrici, anche in modalità *free-floating*, possano essere attivati esclusivamente con apposita delibera della Giunta comunale nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi in circolazione:
 - a) l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso;
 - b) le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati;
 - c) le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città;
- si conferma la previsione che da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità e di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, per poter circolare su strada pubblica, devono essere provvisti anteriormente di luce bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa, entrambe accese e ben funzionanti. I monopattini elettrici sono altresì dotati posteriormente di catadiottri rossi. Si conferma altresì la previsione che il conducente del monopattino debba circolare indossando il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, da mezz'ora dopo il tramonto e durante tutto il periodo dell'oscurità;

⁴ Sul punto si evidenzia che secondo la vigente prassi i disabili, ai fini delle agevolazioni in esame, devono presentare i seguenti documenti: fotocopia della patente di guida speciale, autodichiarazione comprovante la disabilità comportante ridotte capacità motorie permanenti (per l'agevolazione IVA), fotocopia della carta di circolazione da cui risultino i dispositivi occorrenti per la conduzione dei veicoli da parte del disabile, copia della certificazione di handicap o invalidità rilasciata da una Commissione pubblica.

- si conferma che i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto quattordici anni di età, nonché l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080 per i soli conducenti di età inferiore ai diciotto anni. Si conferma altresì il divieto di trasportare altre persone, oggetti o animali, di trainare veicoli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo).
- viene vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sui marciapiedi. Sui marciapiedi è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. È altresì vietato circolare contromano salvo nelle strade con doppio senso ciclabile.
- viene introdotto il divieto di sosta sul marciapiede, salvo nelle aree individuate dai comuni. I comuni possono individuare tali aree, garantendo adeguata capillarità, privilegiando la scelta di localizzazioni alternative ai marciapiedi. Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati a velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.
- si conferma che i conducenti dei monopattini devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio sempre con entrambe le mani, limitando l'eccezione prevista alla segnalazione della manovra di svolta ai mezzi privi indicatori di direzione;
- Si specifica che i monopattini possono circolare esclusivamente su strade urbane con limite di velocità di 50 km/h, nelle aree pedonali, su percorsi pedonali e ciclabili, su corsie ciclabili, su strade a priorità ciclabile, su piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata ovvero dovunque sia consentita la circolazione dei velocipedi;
- si introduce l'obbligo per gli operatori di noleggio di monopattini elettrici, al fine di scongiurare la pratica diffusa del parcheggio irregolare dei loro mezzi, di richiedere l'acquisizione della foto al termine di ogni noleggio, dalla quale si desuma chiaramente la posizione dello stesso nella pubblica via; inoltre, si dispone che gli stessi operatori siano tenuti ad organizzare, in accordo con i comuni nei quali operano, adeguate campagne informative sull'uso corretto del monopattino elettrico e ad inserire nelle app per il noleggio le regole fondamentali;
- Le sanzioni amministrative per chi viola le disposizioni dei commi da 75-*sexies* a 75-*quaterdecies* sono fissate da euro 50 a euro 250;
- circa le sanzioni per chi circola con un monopattino a motore avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 75, si conferma l'attuale sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400, mentre si modifica la disciplina della sanzione amministrativa accessoria della confisca del monopattino, che viene qui prevista quando il monopattino ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 1 Kw. Nei casi di violazione del divieto di sosta sul marciapiede si applica la sanzione amministrativa da 41 a 168 euro.
- si prevede infine che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili avvii, in collaborazione con il Ministero dell'interno e con il Ministero dello sviluppo economico, apposita istruttoria finalizzata alla verifica della necessità dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile contro i danni a terzi derivante dalla circolazione dei monopattini elettrici. Si prevede che il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmetta alle competenti Commissioni parlamentari la relazione sugli esiti dell'attività istruttoria entro 180 giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, andrebbe confermata l'assenza di oneri in capo ai comuni per effetto della previsione di stipulare accordi con gli operatori di noleggio di monopattini

elettrici, al fine di svolgere adeguate campagne informative sull'uso corretto del monopattino elettrico.

Articolo 2, commi 1, 2 e 3
(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali)

Il comma 1 proroga dal 31 luglio al 31 dicembre 2021 il termine entro il quale deve essere perfezionato l'aggiornamento dei piani economici finanziari presentati dai concessionari autostradali. Inoltre, precisa che per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza, il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative agli anni 2020, 2021 e alle annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio è differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari.

Il comma 2 proroga di due anni le concessioni in corso, relative ai servizi di distribuzione di carbolubrificanti e ai servizi di ristoro sulla rete autostradale. La proroga non si applica in presenza di procedure di evidenza pubblica finalizzate al nuovo affidamento delle concessioni già definite con l'aggiudicazione.

Il comma 3 relativamente al trasferimento al Ministero delle infrastrutture dei compiti e delle attribuzioni facenti capo al Registro italiano dighe, precisa che tale trasferimento opera fermi restando:

- i compiti, gli obblighi, e le responsabilità degli enti concessionari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza;
- nonché le funzioni di controllo delle amministrazioni concedenti.

La RT afferma che la proroga di cui al comma 1 si rende necessaria in ragione del dilatamento delle tempistiche delle procedure di aggiornamento dei piani economici finanziari, alla luce della situazione di incertezza nella determinazione della dinamica dei transiti sulla rete autostradale a causa dell'emergenza sanitaria da COVID-19 tuttora in corso che non ha consentito la predisposizione di proposte di piani finanziari sulla base di previsioni attendibili. Per la RT si tratta di disposizione di natura ordinamentale, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con riferimento ai restanti commi 2 e 3 la RT afferma che le disposizioni in esame sono di natura ordinamentale e che da esse non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La documentazione depositata dal Governo nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati, relativamente al comma 1, ha confermato il carattere ordinamentale della disposizione e ha evidenziato che la stessa si applica solo alle concessioni il cui periodo regolatorio è scaduto per le quali il procedimento di aggiornamento dei piani economico-finanziari, che è condizione essenziale per la definizione degli adeguamenti tariffari da applicare, viene differito dal 31 luglio 2021 al 31 dicembre 2021, rendendo pertanto possibile l'applicazione dell'adeguamento annuale della tariffa a partire dal 1° gennaio 2022. Per il Governo, da un punto di vista contabile, il mancato adeguamento delle tariffe non comporterebbe minori entrate per i

soggetti concessionari appartenenti al perimetro della P.A., poiché le stesse non sono scontate sui saldi di finanza pubblica.

Inoltre, sottolinea che la proroga introdotta è applicata nel rispetto del principio di neutralità finanziaria per il concessionario, dal momento che, una volta definito l'aggiornamento dei piani economico-finanziari, saranno effettuati i conguagli tariffari necessari alla luce dei criteri stabiliti dall'Autorità di regolazione dei trasporti. Al riguardo il Governo precisa che non sussistono variazioni di entrate rispetto a quelle considerate negli esercizi correnti da parte dei concessionari e su cui viene determinata l'entità delle somme corrisposte ad ANAS S.p.A. Quanto ai conguagli che verranno effettuati, precisa che gli stessi si sostanziano in entrate derivanti dalla definizione di una differente tariffa applicata all'utenza e, pertanto, sono da escludere riflessi sui bilanci di enti facenti parte del conto consolidato della pubblica amministrazione.

In relazione al comma 2, il Governo evidenzia che la proroga disposta per le concessioni relative ai servizi di distribuzione di carbolubrificanti e ai servizi di ristoro sulla rete autostradale è finalizzata a compensare parzialmente le perdite delle imprese concessionarie di tali servizi, in considerazione del calo di traffico registrato nelle autostrade italiane derivante dall'emergenza epidemiologica COVID-19 e dalle relative misure di limitazione del contagio adottate dallo Stato e dalle regioni, in analogia con quanto disposto da altri provvedimenti emanati dal legislatore nazionale e da altri Stati membri dell'Unione europea in considerazione della crisi economica derivante dall'emergenza da Covid-19 per altri settori, quali quelli aeroportuali e portuali. La misura disposta, pertanto, è finalizzata a contenere i conseguenti effetti economici e a salvaguardare i livelli occupazionali, analogamente con quanto già previsto per altri servizi in concessione e risulta, pertanto, pienamente compatibile con la disciplina eurounitaria in materia di contratti pubblici.

Al riguardo, alla luce delle modifiche inserite dalla Camera dei deputati andrebbe confermato che l'assenza di minori entrate per i soggetti concessionari appartenenti al perimetro della P.A. per il mancato adeguamento delle tariffe interessi non solo gli anni 2020 e 2021 ma riguardi tutto il nuovo periodo regolatorio.

Sulle restanti disposizioni, pur prendendo atto dei chiarimenti forniti dal Governo, si osserva che la proroga di concessioni in scadenza potrebbe comportare l'apertura di una procedura di infrazione e conseguentemente sanzioni pecuniarie per il mancato rispetto della normativa dell'Unione europea in materia di concorrenza.

Articolo 2, commi 1-bis-1-ter ***(Affidamento della concessione dell'autostrada A22 del Brennero)***

I commi 1-bis e 1-ter, inseriti dalla Camera dei deputati, modificano e integrano la disciplina, recata dall'art. 13-bis del decreto-legge n. 148 del 2017, relativa all'affidamento della concessione dell'autostrada A22 del Brennero.

Si ricorda che il 30 aprile 2014 è scaduta la concessione dell'autostrada A22, affidata alla società Autostrada del Brennero S.p.A.

In particolare, si dispone che l'affidamento della concessione citata può avvenire, in deroga alle previsioni di cui al comma 1 dell'art. 13-*bis* citato (che prevede la costituzione di una società *in house* interamente pubblica), anche mediante le procedure di finanza di progetto previste dall'art. 183 del D.Lgs. 50/2016, da concludersi entro la data del 31 dicembre 2022.

In caso di avvio della procedura di affidamento della concessione secondo la procedura di finanza di progetto e nelle more del suo svolgimento, la società Autobrennero S.p.A. provvede al versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro i termini di cui ai commi 3 e 4 del citato articolo 13-*bis*, di una somma corrispondente agli importi previsti dal medesimo comma 3 in relazione agli anni 2018-2021 (fondo ferroviario), a titolo di acconto delle somme dovute da detta società in forza della delibera CIPE 1° agosto 2019.

In caso di affidamento della concessione ad un operatore economico diverso dalla società Autobrennero S.p.A. e qualora le somme effettivamente dovute da detta società in forza della citata delibera CIPE risultino inferiori a quelle corrisposte dal precedente periodo, il concessionario subentrante provvede a versare l'importo differenziale direttamente alla società Autobrennero mediante riduzione delle somme dovute al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di concedente, a titolo di prezzo della concessione.

Il comma 1-*ter* apporta le seguenti modificazioni all'art. 13-*bis* del decreto-legge n. 148 del 2017:

- sono riscritti i primi due periodi del comma 2 che, nel testo vigente, disciplinano il versamento (mediante rate di pari importo, da effettuare entro l'anno 2028) all'entrata del bilancio dello Stato, da parte di Autobrennero S.p.A., delle risorse accantonate in regime di esenzione fiscale nel fondo di cui all'art. 55, comma 13, della L. 449/1997 (fondo ferroviario). A differenza del testo vigente, ove si prevede che tale versamento avvenga in seguito al nuovo affidamento e riguardi le risorse accantonate fino alla data del medesimo, il nuovo testo dispone che il versamento inizi subito (quindi con l'entrata in vigore della presente disposizione) e riguardi le somme accantonate fino alla data di entrata in vigore della presente disposizione. Si interviene anche sui termini di versamento delle rate, prevedendo che la società Autobrennero S.p.A. non vi deve provvedere entro il 15 dicembre di ciascuno degli anni successivi a quello di effettuazione dell'affidamento (come previsto dal testo vigente) ma deve versare la prima rata entro il 15 dicembre 2021 e le successive rate entro il 15 dicembre di ciascun anno;
- sono modificati i termini per la stipula degli atti convenzionali di concessione e per il versamento, in due rate, degli importi dovuti per l'anno 2020 e per gli anni precedenti dal concessionario subentrante. Il termine per la stipula degli atti convenzionali viene differito dal 31 luglio 2021 al 15 dicembre 2021, mentre il termine per il versamento della prima delle due rate citate è differito dal 30 giugno 2021 al 21 dicembre 2021.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, si osserva preliminarmente che l'espressa introduzione della facoltà di ricorrere alla procedura della finanza di progetto, si pone in deroga, oltre che all'articolo 13-*bis* citato, anche all'articolo 178, comma 8-*bis* del codice dei contratti pubblici, anche se tale deroga non è esplicitata. Infatti il comma 8-*bis* citato prevede che le amministrazioni non possono procedere agli affidamenti delle concessioni autostradali scadute o in scadenza facendo ricorso alle procedure di cui all'articolo 183. Considerato che tale ultima norma sarebbe stata introdotta, secondo quanto affermato dal Governo italiano e dalla Commissione europea, per garantire la massima

apertura possibile alla concorrenza delle concessioni autostradali⁵ e che la concessione dell'autostrada A22 del Brennero è scaduta il 30 aprile 2014, al fine di escludere eventuali procedure di infrazione, andrebbe acquisito il parere del Governo circa eventuali profili di incompatibilità con la normativa europea in materia.

In merito al versamento all'entrata del bilancio dello Stato da parte della società Autobrennero S.p.A. del c.d. "fondo ferroviario" si segnala che in sede di esame dell'AS 1586 (ddl di bilancio 2020) la RGS con lettera del 16 dicembre 2019 evidenziò, tra l'altro, che dal punto di vista della finanza pubblica uno slittamento temporale del termine per il versamento all'entrata del bilancio dello Stato del valore di concessione da parte del concessionario subentrante dell'infrastruttura autostradale A22, determina il mancato versamento del Fondo Ferrovie pari a circa 720 milioni, destinato a Rfi per la costruzione della ferrovia del Brennero, con il rischio di una perdita secca a causa del permanere della presenza dei privati, che lo stanno aggredendo. Alla luce di tale considerazione e atteso il prolungamento dell'affidamento della concessione alla società Autobrennero S.p.A., andrebbe chiarita l'attuale consistenza del predetto fondo.

Inoltre, sempre sul c.d. "fondo ferroviario" andrebbe chiarita la effettiva consistenza del medesimo alla luce delle modifiche intervenute, in quanto mentre a legislazione vigente le somme accantonate del fondo sono dovute allo Stato fino alla data dell'affidamento della nuova concessione, la disposizione in esame prevede che le somme accantonate da riservare allo Stato siano quelle fino alla data di entrata in vigore della presente disposizione. Atteso che una tale innovazione sembra dunque suscettibile di produrre una riduzione delle risorse da versare all'entrata dello Stato, al fine di verificare gli effetti finanziari sui saldi di finanza pubblica, andrebbe acquisita una valutazione da parte del Governo.

Articolo 2, comma 2-bis

(Sospensione dell'incremento delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25)

La norma nel modificare l'articolo 9-tricies semel, comma 1, del decreto-legge n. 123 del 2019, proroga dal 31 ottobre 2021 al 31 dicembre 2021 la sospensione dell'incremento delle tariffe di pedaggio delle Autostrade A24 e A25.

La RT non considera la norma.

⁵ Cfr. [Corte di Giustizia UE](#), Sez. IX, 26 novembre 2020, causa C-835/19, punto 51: "sia dall'ordinanza di rinvio sia dalle osservazioni scritte depositate dinanzi alla Corte dal governo italiano e dalla Commissione europea sembra emergere che tale disposizione mirasse a garantire la massima apertura possibile alla concorrenza delle concessioni autostradali. Poiché il settore delle concessioni autostradali è stato aperto alla concorrenza solo recentemente, il legislatore italiano avrebbe optato per un sistema di gara pubblico, vietando l'alternativa costituita dall'aggiudicazione di tali concessioni mediante finanza di progetto. Così facendo, l'articolo 178, comma 8-bis, del nuovo codice dei contratti pubblici intenderebbe evitare di riconoscere un qualsivoglia vantaggio, anche solo di fatto, ai concessionari uscenti."

Al riguardo, considerato che il comma 2 dell'articolo 9-*tricies semel* per effetto della sospensione delle tariffe prevede contestualmente la sospensione dell'obbligo del concessionario di versare le rate del corrispettivo della concessione relative agli anni 2017 e 2018, comprendente gli interessi di dilazione, andrebbe chiarito se per effetto della nuova proroga si determinino effetti di minori entrate per la finanza pubblica.

Articolo 2, comma 2-ter–2-quater
(Realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi)

I commi 2-ter e 2-quater, introdotti dalla Camera dei deputati, recano disposizioni relative alla realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi.

In particolare, al fine di ridurre i tempi di realizzazione dell'intervento viario in questione e nelle more della definizione del procedimento di revisione della concessione in capo alla Società Autostrada Tirrenica (SAT), si autorizza l'acquisto da parte di ANAS S.p.A. dei progetti elaborati dalla SAT relativi a detto intervento viario, previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno.

Ai relativi oneri, pari a 36,5 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede:

- quanto a 35,8 milioni mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- quanto a 700.000 euro mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'art. 1, comma 1016, della legge n. 296 del 2006 che per il completamento del programma degli interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa, ha autorizzato una spesa di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009, destinata alla realizzazione di completamenti delle opere in corso di realizzazione.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, relativamente alla riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1016, della legge n. 296 del 2006, pur rilevando dalla banca dati della RGS la disponibilità delle risorse, andrebbe assicurata l'assenza di pregiudizi nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse.

Articolo 2, comma 2-quinquies
(Messa in sicurezza della Strada statale 1 via Aurelia)

La norme, inserite dalla Camera dei deputati, attribuiscono ad ANAS Spa un contributo di 3 milioni di euro per l'anno 2022 e di 5 milioni di euro per l'anno 2023 per la redazione della progettazione di fattibilità tecnico – economica relativa all'adeguamento e alla messa in sicurezza della Strada statale 1 via Aurelia, nel tratto compreso tra il comune di Sanremo e il comune di Ventimiglia.

Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di conto capitale relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, atteso che l'onere è limitato all'entità dello stanziamento, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 2, commi da 2-sexies a 2-sexiesdecies
(Società per la gestione in house delle autostrade statali in regime di concessione)

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, autorizza la costituzione di una nuova società, interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti *in house*.

Con DPCM sono definiti l'atto costitutivo e lo statuto sociale, sono nominati gli organi sociali per il primo periodo di durata in carica, sono stabilite le remunerazioni degli stessi organi e sono definiti i criteri, in riferimento al mercato, per la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche da parte del consiglio di amministrazione.

La società può, nei limiti delle risorse disponibili, stipulare apposite convenzioni, anche a titolo oneroso, con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale nonché costituire ovvero acquisire partecipazioni in società di gestione di autostrade statali.

A decorrere dall'efficacia del DPCM di cui al comma 2-septies, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad ANAS S.p.A. sono trasferite alla suddetta società.

Si prevede che ANAS adotti sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, compresi le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati e per ciascuna attività. Tali attività sono svolte attraverso contratto di programma sottoscritto tra ANAS e il MIMS.

Si prevede che il contratto di programma tra ANAS e MIMS, concernente le attività di costruzione, manutenzione e gestione della rete stradale e autostradale non a pedaggio in diretta gestione ANAS, nonché di servizi di traffico che ANAS garantisce in tutto il territorio nazionale, definisca solo le opere da realizzare e i servizi da rendere e non anche, come previsto nel testo vigente della disposizione, il relativo corrispettivo. Viene, inoltre abrogata la disposizione (art. 13, comma 5, del decreto-legge n. 162 del 2019) che proroga per gli anni 2021-2025 la definizione del corrispettivo del contratto di programma ANAS-MIMS.

Si integra l'art. 36, comma 3-bis, del decreto-legge n. 98 del 2011, al fine di ridurre, a decorrere dal 1° gennaio 2022, dal 12,5 % al 9 % la quota riconosciuta ad ANAS sul totale dello stanziamento destinato alla realizzazione di interventi infrastrutturali in materia stradale e autostradale. Entro il predetto limite, il MIMS sulla base delle risultanze della contabilità analitica sulle spese effettivamente sostenute da parte di ANAS stabilisce la quota da riconoscere alla Società con obiettivo di efficientamento dei costi.

Il Ministero dell'economia è autorizzato a partecipare al capitale sociale e a rafforzare la dotazione patrimoniale della società in esame con un apporto complessivo di 52 milioni di euro, da sottoscrivere e versare anche in più fasi e per successivi aumenti di capitale della dotazione patrimoniale nel limite di 2 milioni di euro per il 2021, di 10 milioni di euro per il 2022, 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024. Ai relativi oneri si provvede: quanto a 2 milioni di euro per il 2021 mediante versamento nel predetto anno, all'entrata del bilancio dello Stato, di una corrispondente somma iscritta in conto residui, sullo stato di previsione del Ministero dell'economia, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'art. 27, comma 17, del decreto legge n. 34 del 2020 (c.d. Patrimonio Destinato) e quanto a 10 milioni per il 2022 e a 20 milioni per ciascuno degli anni 2023 e 2024 mediante corrispondente riduzione del fondo di parte capitale iscritto nello stato di previsione del

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, relativo al riaccertamento dei residui passivi perenti di cui al comma 5 dell'art. 34-ter, della legge n. 196/2009.

Il predetto apporto può essere incrementato fino a 528 milioni di euro mediante versamento nel 2021, all'entrata del bilancio dello Stato, e successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa, di una corrispondente somma iscritta in conto residui, sullo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge n. 34 del 2020.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, al fine di verificare gli effetti finanziari discendenti dalla costituzione della nuova società pubblica e dalla rideterminazione delle funzioni di ANAS Spa, appare necessario fornire ulteriori elementi di dettaglio posti alla base della quantificazione. Sul punto, giova preliminarmente rammentare che attualmente ANAS Spa è ricompresa nell'elenco delle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato individuate dall'ISTAT ai sensi dell'art. 1, comma 3 della legge n. 196/2009. Di converso, allo stato, non appare possibile stabilire con certezza se la nuova istituenda società pubblica sarà anch'essa ricompresa nel perimetro delle pubbliche amministrazioni. Tale informazione appare importante al fine di meglio individuare gli effetti finanziari che discenderanno dalla norma sui saldi di finanza pubblica sia con riferimento ai flussi finanziari tra le due società che relativamente agli oneri connessi alla costituzione e al funzionamento della nuova società.

Analogamente, in merito alla rideterminazione del ruolo di ANAS Spa, appare necessario fornire maggiori informazioni circa la compensazione tra i minori introiti e le minori spese discendenti dalla norma in esame e gli effetti sugli equilibri di bilancio della società che se da una parte viene privata della titolarità di alcune funzioni dall'altra si vede decurtare una parte dei corrispettivi ad essa riconosciuti dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Con riferimento agli oneri derivanti dagli apporti di risorse alla nuova società da parte del MEF, andrebbe acquisito l'avviso del Governo circa l'effettiva disponibilità delle risorse utilizzate a copertura e, in particolare, gli effetti che il loro utilizzo esplica sui saldi di finanza pubblica, nonché l'assenza di pregiudizi per le finalità cui le risorse erano destinate. Infatti, si ricorda che l'articolo 27, comma 17 del decreto-legge n. 34 del 2020 ha previsto per il 2020 uno stanziamento di 44 miliardi autorizzando CDP S.p.A. a costituire un patrimonio destinato denominato "Patrimonio Rilancio", con effetti sui saldi di finanza pubblica solo in termini di saldo netto da finanziare in quanto operazione a carattere finanziario. Si rammenta, in proposito, che le suddette risorse sono allocate sul capitolo 7415 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, nel quale - in base al Rendiconto generale dello Stato da ultimo approvato - il citato importo di 44 miliardi di euro risulta integralmente non impegnato al termine dell'esercizio finanziario 2020 e come tale iscritto in conto residui, circostanza quest'ultima peraltro confermata anche da una apposita interrogazione effettuata, in data 26 ottobre 2021, alla banca dati della Ragioneria

generale dello Stato. In tale quadro, si osserva peraltro che la legge di assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2021 ha già previsto una riduzione delle risorse stanziare sul citato capitolo 7415 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, in misura pari a circa 2,1 miliardi di euro, giustificato nella relazione tecnica alla citata legge, a seguito "dell'aggiornamento del programma delle erogazioni".

Andrebbe altresì assicurato che il Fondo di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge n. 196 del 2009, rechi la disponibilità delle occorrenti risorse finanziarie e che il loro utilizzo non sia comunque suscettibile di compromettere la realizzazione di programmi di spesa eventualmente già avviati dall'amministrazione interessata a valere sulle risorse medesime.

Articolo 2, comma 2-terdecies (Liquidazione di società)

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, prevede che le società di cui all'articolo 36, comma 2, lettera b), n. 4, del decreto-legge n. 98 del 2011 (società miste regionali Autostrade del Lazio S.p.A., Autostrade del Molise S.p.A., Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. e Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A.), che non hanno provveduto ad avviare ovvero a concludere, alla data di entrata in vigore del provvedimento in esame, con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale siano sciolte e poste in liquidazione a decorrere dalla medesima data. Per lo svolgimento delle attività liquidatorie, con decreto è nominato un commissario liquidatore e determinato il compenso spettante al commissario liquidatore. Gli oneri relativi al pagamento di tale compenso sono a carico delle predette società. Resta ferma l'assegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili delle risorse, già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale e ancora disponibili, da impiegare per le medesime finalità.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, atteso che la società Concessioni Autostradali Lombarde s.p. risulta inclusa nell'elenco delle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato individuate dall'ISTAT ai sensi dell'art. 1, comma 3 della legge n. 196/2009, andrebbero fornite maggiori informazioni circa gli effetti finanziari derivanti da una eventuale procedura di liquidazione della predetta società.

Articolo 2, comma 2-septiesdecies (Affidamento di interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria delle strade comunali di Roma Capitale)

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, autorizza Roma Capitale a stipulare una apposita convenzione con Anas S.p.A., in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento di interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade comunali, da realizzare entro novanta giorni dalla sottoscrizione della convenzione. Per tale finalità e limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di rilevanza europea, la selezione degli operatori economici da parte di Anas S.p.A. può avvenire nel rispetto del principio di rotazione e di altre specifiche condizioni. Per le finalità di cui alla presente norma, Anas S.p.A. è altresì autorizzata ad utilizzare, ai sensi dell'articolo

1, comma 873, della legge 28 dicembre 2015, n. 20817, le risorse già disponibili per interventi di manutenzione straordinaria nell'ambito del Contratto di programma tra l'ANAS Spa e il MIMS, nel limite di 5 milioni di euro.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, al fine dell'utilizzo da parte di ANAS Spa delle risorse già disponibili per interventi di manutenzione straordinaria nell'ambito del Contratto di programma tra l'ANAS Spa e il MIMS, nel limite di 5 milioni di euro, andrebbe assicurata la effettiva disponibilità di tali risorse, libere da qualsiasi impegno giuridicamente vincolante e l'assenza di qualsiasi pregiudizio nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse.

Articolo 2, commi 4, 4-bis, 4-ter e 4-quater (Interventi nel settore idrico)

Il comma 4 modifica la disciplina relativa al progetto di gestione richiesto (dall'art. 114 del decreto legislativo n. 152 del 2006, c.d. codice dell'ambiente) per l'effettuazione delle operazioni di svaso, sghiaimento e sfangamento delle dighe.

I commi 4-bis e 4-ter, inseriti dalla Camera dei deputati, apportano alcune modifiche all'articolo 1 della legge n. 205 del 2017 (legge di bilancio 2018). In particolare:

- si sostituisce il comma 516 prevedendo che il Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza del settore idrico debba essere adottato entro il 30 giugno 2022 (in luogo di entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della legge) ed è aggiornato ogni tre anni;
- si introduce il comma 516-bis prevedendo che entro il 28 febbraio 2022, con decreto ministeriale, si definiscano criteri per la redazione e l'aggiornamento del Piano nazionale, ivi inclusi i criteri per l'assegnazione delle risorse degli stralci;
- si inserisce il comma 516-ter stabilendo che gli interventi finanziati con i DPCM del 17 aprile 2019 e del 1° agosto 2019 (che recano il primo stralcio degli interventi incluso nel Piano nazionale, rispettivamente sezione invasi e sezione acquedotti), sono inseriti nel Piano nazionale di cui al comma 516 e sono attuati e monitorati secondo le modalità previste nei medesimi decreti. Al fine di garantire il rispetto del cronoprogramma previsto dal PNRR, fino all'adozione del Piano nazionale, le risorse economiche già disponibili alla data di entrata in vigore della presente disposizione sono utilizzate tenuto conto dei procedimenti già avviati dal MIMS e dall'ARERA, per la programmazione di ulteriori stralci attuativi;
- si sostituisce il comma 520 prevedendo che il MIMS effettui il monitoraggio dell'attuazione degli interventi del Piano nazionale e assicuri il sostegno e le misure di accompagnamento ai soggetti attuatori per la risoluzione di eventuali criticità nella programmazione e nella realizzazione degli interventi, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- si sostituisce il comma 525 confermando le disposizioni applicative in caso di inerzia e di inadempimento degli impegni previsti da parte degli enti di gestione e degli altri soggetti responsabili ed includendo nell'ambito applicativo gli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del PNRR, del Piano nazionale complementare (DL 59/2021), dagli articoli 9, 10 e 12 del DL 77/2021 (recanti attuazione degli interventi del PNRR) e dal titolo II del medesimo decreto legge (poteri sostitutivi, superamento del dissenso e procedure finanziarie), nonché dal comma 520 del presente articolo.

Il comma 4-quater, inserito dalla Camera dei deputati, nel modificare l'articolo 6, comma 4-bis, della legge n. 166 del 2002, ribadisce che la vigilanza e l'autorizzazione per le "grandi dighe" sono di

competenza del Ministero delle infrastrutture, mentre per le opere non rientranti in quelle previste dal comma 4-*bis* provvedono le regioni e le province autonome.

Con riferimento al comma 4 **la RT** afferma che la disposizione è di natura ordinamentale e che da essa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La RT non considera i commi 4-*bis*, 4-*ter* e 4-*quater*.

Al riguardo, si osserva che a normativa vigente gli interventi del Piano nazionale di interventi nel settore idrico sono finanziati con le risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Atteso che le modifiche intervenute introducono un preciso cronoprogramma circa l'adozione e redazione del Piano e si inseriscono nel suo contenuto nuovi interventi già finanziati, andrebbe confermato che anche con le modifiche apportate risulta garantita l'invarianza finanziaria della nuova disciplina anche dal punto di vista temporale.

Sul comma 4-*quater*, oltre a confermare che nessun onere aggiuntivo è previsto in capo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per effetto delle modifiche in esame, andrebbero forniti ulteriori elementi di dettaglio circa l'assenza di oneri a valere sui propri bilanci per i compiti attribuiti alle regioni e alle province autonome.

Articolo 2-bis

(Individuazione di nuovi siti per i caselli autostradali al servizio delle stazioni per l'alta velocità)

La norma, introdotta dalla Camera dei deputati, prevede che il Ministero delle infrastrutture, d'intesa con i concessionari delle tratte autostradali, proceda alla valutazione, sulla base di un'analisi di fattibilità tecnico-economica, dei siti per l'ubicazione dei caselli autostradali funzionali all'accesso alle stazioni ferroviarie per l'alta velocità e per l'alta capacità di prossima realizzazione.

I nuovi caselli, valutati sostenibili in relazione alla domanda di traffico, sono assentiti in concessione alle società e regolati mediante un atto aggiuntivo agli atti convenzionali vigenti.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, non si formulano osservazioni nel presupposto, sul quale occorre acquisire l'avviso del Governo, che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili possa effettuare l'analisi di fattibilità in esame mediante le risorse previste a legislazione vigente e che non derivino oneri aggiuntivi a carico dell'ente concedente per effetto della stipula degli atti aggiuntivi agli atti convenzionali vigenti.

Articolo 3, commi 1-4

(Fondo per finanziare costi implementazione sistema ERTMS)

I commi 1 e 2, al fine di accelerare il Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, European Rail Traffic Management System (ERTMS), istituiscono

nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un Fondo con una dotazione di 60 milioni di euro, per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, per finanziare i costi di implementazione del sotto sistema ERTMS di bordo dei veicoli.

Con decreto interministeriale sono definite le modalità attuative di erogazione del contributo alle imprese ferroviarie o ai proprietari dei veicoli per gli interventi sui veicoli, nei limiti della effettiva disponibilità del fondo. Nell'ambito delle dotazioni del Fondo, il suddetto decreto definisce i costi sostenuti che possono essere considerati ammissibili, l'entità del contributo massimo riconoscibile per ciascun veicolo, l'entità della riduzione proporzionale del contributo riconoscibile in caso di effettuazione di percorrenze inferiori a quella richiesta, nonché i criteri di priorità di accoglimento delle istanze in coerenza con le tempistiche previste nel piano nazionale di sviluppo del sistema ERTMS di terra.

Ai relativi oneri, nei limiti di 60 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, si provvede mediante utilizzo delle risorse di cui all'articolo 1, comma 86, della L. 266/2005, relative ai contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato spa per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie.

Il prospetto riepilogativo ascrive alla norma i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

(milioni di euro)

Comma	Descrizione Norma	Spesa/ Entrata	Natura	Saldo netto da finanziare				Fabbisogno e Indebitamento netto			
				2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
1	Istituzione del Fondo per finanziare i costi di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario European Rail Traffic Management System (ERTMS)	S	K		60	60	60		60	60	60
4	Utilizzo delle risorse per contributi in conto impianti a Ferrovie dello Stato Spa (di cui all'articolo 1, comma 86 legge n.266/2005)	S	K		-60	-60	-60		-60	-60	-60

La RT afferma che la quantificazione dei costi, pari a 300 milioni di euro, è stata stimata dal gestore dell'infrastruttura, con il supporto di un *advisor* indipendente, prendendo in considerazione la necessità di adeguare i sistemi di bordo di 5.000 cabine di guida ad un costo di 60.000 euro ciascuna. La RT stima che tale fabbisogno si ripartisca in maniera uniforme nel quinquennio in quanto la capacità industriale degli operatori di settore consente di attrezzare un massimo di 1.000 cabine annue.

La disposizione non comporta oneri a carico della finanza pubblica in quanto l'istituzione di un fondo per complessivi 300 milioni di euro per il periodo 2022-2026 trova copertura mediante utilizzo delle risorse di cui all'articolo 1, comma 86, della L. 266/2005, relativa al capitolo 7122 del Ministero dell'economia e delle finanze, recante "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato spa per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie".

La documentazione depositata dal Governo nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati ha confermato la sussistenza e la disponibilità delle risorse

finanziarie necessarie all'attuazione della disposizione e che l'utilizzo delle stesse non compromette la realizzazione di programmi di spesa già avviati.

Al riguardo, alla luce dei chiarimenti forniti dal Governo, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 3, comma 5
(Fondo per la formazione di personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria)

Il comma 5, al fine di incrementare la sicurezza del trasporto ferroviario, modifica l'articolo 47, comma 11-*quinquies*, del decreto-legge n. 50 del 2017, estendendo anche all'esercizio 2021 la dotazione del Fondo per la formazione di personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria, pari a 2 milioni annui.

Al relativo onere, pari a complessivi 2 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 12, comma 18, del decreto-legge n. 109 del 2018, relativa all'istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.

Il prospetto riepilogativo ascrive alla norma i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

(milioni di euro)

Comma	Descrizione Norma	Spesa/ Entrata	Natura	Saldo netto da finanziare				Fabbisogno e Indebitamento netto			
				2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
5	Proroga Fondo per la formazione del personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria, di cui all'articolo 47 comma 11- <i>quinquies</i> D.L. n.50/2017	s	c	2,0				2,0			
5	Riduzione autorizzazione di spesa di cui all'articolo 12, comma 18 D.L. n.109/2018-Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA)	s	c	-2,0				-2,0			

La RT afferma che la riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 12, comma 18, del decreto-legge n. 109 del 2018 riguarda le spese di funzionamento dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. In proposito, la RT chiarisce che detta riduzione, pari a 2 milioni di euro per l'anno 2021, non pregiudica le attività dell'Agenzia, tenuto conto, infatti, che all'attualità, non sono state ancora effettuate le assunzioni già autorizzate e finanziate dalla medesima norma, con conseguente risparmio delle relative spese di funzionamento previste. Sul punto, si evidenzia che l'articolo 12, comma 15, del decreto-legge n. 109 del 2018 stabilisce che l'Agenzia è autorizzata all'assunzione a tempo indeterminato di 205 unità di personale e 19 dirigenti nel corso dell'anno 2019 e di 134 unità di personale e 13 dirigenti nel corso dell'anno 2020. A tal fine è previsto

uno stanziamento di 24,3 milioni di euro a decorrere, di cui euro 5.320.000 per le relative spese di funzionamento, e 18,780 milioni di euro per le spese per il personale. La RT poi dal confronto tra spese e risorse di competenza dell'Agenzia fornisce la dimostrazione della presenza di risorse residue disponibili.

Al riguardo, attesi i chiarimenti forniti dalla RT, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 3, commi 6-8

(Servizio di trasporto ferroviario Tirano (Italia)-Campocologno (Svizzera))

I commi da 6 a 8, al fine di assicurare la continuità del servizio di trasporto ferroviario lungo la linea da Tirano in Italia fino a Campocologno in Svizzera, autorizzano la circolazione nel territorio italiano dei rotabili ferroviari per l'intera durata della concessione rilasciata al gestore di detto servizio di trasporto dall'ufficio governativo della Confederazione elvetica.

Il comune di Tirano e il gestore della linea ferroviaria definiscono il disciplinare di esercizio relativo alla parte del tracciato che, in ambito urbano, si interseca con il traffico veicolare e con i passaggi pedonali. Agli eventuali oneri derivanti dal disciplinare, il comune di Tirano provvede con le risorse disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La RT afferma che l'esercizio lungo la tratta nel territorio italiano è avvenuto in base al D.M. 664 del 20 maggio 1987, la cui vigenza è scaduta in data 31 dicembre 2020. Ad oggi la continuità del servizio viene assicurata mediante un'ordinanza del sindaco, emessa per scongiurare il fermo dell'impianto, in considerazione della rilevanza socio-economica dei relativi servizi di trasporto per la comunità locale, in attesa e nelle more della ordinaria definizione delle procedure di rilascio del titolo permissivo all'esercizio che, stante la natura di provvedimento contingibile e urgente, ha necessariamente una durata predeterminata.

Per la RT, si tratta di disposizioni da cui non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto per l'esercizio del servizio non è prevista alcuna corresponsione di corrispettivi o sovvenzioni e il disciplinare di esercizio riguarderà in via principale le modalità tecniche di conduzione del servizio all'interno del sedime urbano. Inoltre, si prevede che, laddove dal disciplinare di esercizio dovessero scaturire eventuali nuovi oneri, il comune di Tirano vi provveda con le risorse disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. In proposito, la RT rappresenta che trattasi di oneri relativi alla sicurezza stradale e alla viabilità interessata dal sistema ferroviario, che laddove si siano resi necessari negli anni scorsi, sono stati sostenuti dal medesimo comune di Tirano con risorse a valere sul proprio bilancio ed ammontano mediamente a circa 25 mila euro annui.

La documentazione depositata dal Governo nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati ha confermato la neutralità finanziaria delle disposizioni in

considerazione del fatto che le spese relative alla sicurezza stradale non risultano correlate alla proroga dell'autorizzazione della ferrovia Tirano-Campolongo e, pertanto, si conferma che la previsione non comporta nuovi o maggiori oneri rispetto a quanto già previsto dalla legislazione previgente.

In particolare, il Governo precisa che gli oneri richiamati nella relazione tecnica sono quelli afferenti alla sicurezza stradale (apposizione di segnaletica orizzontale e verticale, rifacimento marciapiedi, posizionamento di dispositivi spartitraffico, etc.) che rientrano tra quelli ordinariamente gravanti sui bilanci dei Comuni, in qualità di enti proprietari delle strade in ambito urbano e soggetti regolatori della circolazione stradale. Infatti, la circolazione dei rotabili nel territorio del Comune di Tirano in ambito urbano avviene anche in promiscuità di sede.

Al riguardo, alla luce dei chiarimenti forniti dal Governo, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 3, comma 9 ***(Misure in materia di trasporto pubblico locale)***

Il comma 9 modifica l'articolo 51 del decreto-legge n. 73 del 2021, che ha incrementato di 450 milioni di euro per il 2021 il Fondo, di cui all'articolo 1, comma 816, della legge n. 178 del 2020, destinato a consentire l'erogazione di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, anche in favore degli studenti.

In particolare, viene modificato il comma 6, prevedendo che le eventuali risorse residue dello stanziamento complessivo di 450 milioni possano essere utilizzate per il 2021 anche per il potenziamento delle attività di controllo finalizzate ad assicurare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale avvenga in conformità alle misure di contenimento e di contrasto dei rischi sanitari derivanti dalla diffusione del COVID-19, oltre che, come previsto a legislazione vigente, a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri.

La RT afferma che la disposizione si limita ad introdurre un'ulteriore possibilità di utilizzo di eventuali risorse residue relative allo stanziamento degli ulteriori 450 milioni di euro per l'anno 2021 previsti dal comma 1 del citato articolo 51, non determinando quindi nuovi o ulteriori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 3, comma 9-bis ***(Utilizzo dell'avanzo di amministrazione da parte dell'Autorità di regolazione dei trasporti)***

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, autorizza, per l'esercizio finanziario 2022, l'Autorità di regolazione dei trasporti a fare fronte alla copertura delle minori entrate derivanti dalla riduzione degli introiti connessi al contributo per il funzionamento della stessa Autorità versato dagli operatori economici del settore dei trasporti, ai sensi dell'articolo 37, comma 6, lettera b), del decreto-legge n. 201 del 2011 e previste nella misura di 3,7 milioni di euro, mediante l'utilizzo della quota non vincolata dell'avanzo di amministrazione accertato alla data del 31 dicembre 2020, provvedendo alla

compensazione degli effetti finanziari, in termini di indebitamento e fabbisogno, pari a 3,7 milioni di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, andrebbe confermata l'effettiva disponibilità delle risorse utilizzate a copertura degli oneri e l'assenza di qualsiasi pregiudizio nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse.

Articolo 3, comma 9-ter ***(Tratta ferroviaria Torino-Lione)***

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, estende le aree considerate di interesse strategico nazionale, ai fini della realizzazione della Tratta ferroviaria Torino-Lione.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 4, comma 1 ***(Armonizzazione della legislazione alla direttiva 2009/16/CE)***

La norma reca alcune modifiche al decreto legislativo n. 53 del 2011 relativo alla "Attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri", al fine di aggiornare talune disposizioni, armonizzandone il contenuto del decreto legislativo alla recepita direttiva 2009/16/CE, e di attualizzare le previsioni concernenti la formazione del personale ispettivo del Corpo delle Capitanerie di porto.

La RT afferma che la norma ha natura ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 4, commi 1-bis–1-quinquies ***(Interfaccia unica marittima europea)***

I commi da 1-bis a 1-quinquies, inseriti dalla Camera dei deputati, designano il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera di cui all'articolo 2, comma 1, lettera m), del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, quale autorità nazionale competente che agisce come coordinatore nazionale per l'interfaccia unica marittima europea ed esercita le funzioni di cui agli articoli 5, 12 e 18 del regolamento (UE) 2019/1239.

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono definite le modalità di esercizio delle funzioni di coordinamento spettanti all'autorità nazionale e le forme della loro

cooperazione per assicurare la distribuzione dei dati e la connessione con i pertinenti sistemi delle altre autorità competenti a livello nazionale e dell'Unione europea.

Per la realizzazione e l'aggiornamento dell'interfaccia unica marittima europea, nonché per l'ammodernamento della componente informatica e al fine di assicurare protocolli e misure di cybersicurezza del sistema è riconosciuto all'autorità nazionale un contributo di 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036.

Ai relativi oneri, pari a 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e a 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, atteso che la norma attribuisce alla Guardia costiera nuove competenze, al fine di verificare la idoneità dello stanziamento all'integrale copertura degli oneri recati dalla norma, andrebbero forniti ulteriori elementi utili ad esplicitare la quantificazione operata.

Al fine di escludere una dequalificazione della spesa andrebbe assicurato che tutti gli oneri oggetto di copertura a valere sul fondo speciale di conto capitale, siano di natura capitale.

Articolo 4, comma 1-*sexies* ***(Fondo per la rimozione delle navi e dei relitti)***

Il comma 1-*sexies*, inserito dalla Camera dei deputati, introduce i commi 730-*bis* e 730-*ter* alla legge n. 178 del 2020, concernente i relitti e le navi abbandonate. In particolare, si specifica che per nave abbandonata si intende qualsiasi nave per la quale, verificata l'assenza di gravami registrati, di crediti privilegiati non registrati e di procedure fallimentari o altre procedure di natura concorsuale pendenti, l'armatore e l'eventuale proprietario non ponga in essere alcun atto, previsto dalla legge, relativamente agli obblighi verso lo Stato costiero, il raccomandatario marittimo e l'equipaggio e siano decorsi sessanta giorni dalla notifica della diffida adottata dall'autorità marittima, ai sensi dell'articolo 73, comma 1, del codice della navigazione nei casi di unità che rappresentano un pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente marino ovvero, in tutti gli altri casi, dall'Autorità di sistema portuale nella cui circoscrizione territoriale è collocato il mezzo navale.

Inoltre, si chiarisce che per relitto navale si intende una nave sommersa o semisommersa, o qualsiasi parte di essa, inclusi gli arredi.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, considerato che la norma si limita a chiarire la definizione di nave abbandonata e relitto navale senza incidere sull'entità delle risorse finalizzate alla parziale copertura dei costi sostenuti dalle Autorità di sistema portuale per la rimozione delle navi, delle navi abbandonate e dei relitti, stabilito dall'articolo 1,

comma 728 e 729, della legge n. 178 del 2020, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 4, comma da 1-septies a 1-novies **(Programmazione e realizzazione delle opere portuali)**

Le norme, inserite dalla Camera dei deputati, modificano l'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, in materia di programmazione e realizzazione delle opere portuali mediante il documento di programmazione strategica di sistema (DPSS) e il Piano regolatore portuale (PRP).

In particolare:

- si sopprime il riferimento al Piano regolatore di sistema portuale definito, a legislazione vigente, come lo strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità di sistema portuale;
- si prevede che il DPSS individui anche i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale, nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema;
- si prevede che il DPSS, adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale e sottoposto, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, sia approvato dal MIMS;
- si dispone che la pianificazione delle aree portuali e retro-portuali sia di competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del Piano regolatore portuale (PRP);
- si prevede che, ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario, nonché agli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto individuati nel DPSS, l'ente competente provveda previa acquisizione dell'intesa con l'Autorità di sistema portuale;
- si dispone che, nel caso dei porti in cui siano tuttora in vigore PRP approvati prima dell'entrata in vigore del provvedimento in esame, nelle more dell'approvazione del nuovo PRP il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale possa definire, in via transitoria, la destinazione funzionale di alcune aree. In tale caso il piano operativo è soggetto a specifica approvazione da parte del MIMS e alla procedura di verifica di assoggettabilità a valutazione ambientale strategica (VAS);
- si dispone che gli ambiti portuali siano equiparati alle zone "B" previste dal DM 2 aprile 1968, n. 1444, ai fini dell'applicabilità della disciplina stabilita dall'articolo 142, comma 2, del Codice dei beni culturali (D.Lgs. 42/2004), in materia di deroghe alle disposizioni relative alle aree di interesse paesaggistico. Le regioni adeguano il proprio piano territoriale paesistico regionale entro il termine perentorio di quarantacinque giorni dall'approvazione del DPSS;
- si definisce il PRP come un piano territoriale di rilevanza statale che rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza.

Le modifiche in esame non si applicano ai DPSS approvati antecedentemente alla data di entrata in vigore del provvedimento in esame. Le regioni adeguano i propri ordinamenti entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame.

Le Autorità di sistema portuale indicano al MIMS e alle regioni le aree portuali e retroportuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, considerato che le norme attribuiscono nuove competenze alle Autorità di sistema portuale, andrebbe assicurato che i predetti compiti possano essere svolte dalle Autorità con le risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente e senza nuovi oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica.

Articolo 4, comma 2
(Autorità di sistema portuale)

Il comma 2 modifica l'Allegato A alla legge n. 84 del 1994, recante disposizioni in materia portuale.

In particolare, le modifiche sono finalizzate ad includere il porto di Arbatax nell'ambito dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, nonché il porto Rifugio di Gela e il porto Isola di Gela nell'ambito dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale. In seguito ad una modifica inserita dalla Camera dei deputati il porto di Saline è stato incluso nell'Autorità di sistema portuale dello Stretto e il porto di Licata nell'ambito dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale.

La RT afferma che l'inclusione del porto di Arbatax nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna è da collegare all'attuale impossibilità di attuare una programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Sardegna e all'incentivazione della crescita dell'intero tessuto economico ed industriale che gravita intorno all'attività del porto.

La RT afferma altresì che l'inclusione del porto Rifugio di Gela e del porto Isola di Gela nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale è finalizzata alla creazione di un sistema portuale che, sotto un'unica governance, gestisca da protagonista del mercato tutte le funzioni previste dalla legislazione vigente e, in particolare, le funzioni commerciali e logistiche, industriali e petrolifere, nonché di servizio passeggeri, compresi i croceristi, e turisti, di attività di pescherecci e di diporto.

La RT afferma altresì che la disposizione, pertanto, riveste nel suo complesso carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La documentazione depositata dal Governo nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati evidenzia che l'inserimento dei suddetti porti nelle circoscrizioni delle competenti Autorità di sistema portuale non comporterà alcun incremento di costi, in quanto le suddette Autorità di sistema già dispongono delle necessarie risorse umane, strumentali e finanziarie per la gestione, in aggiunta a tutti gli altri porti già dalle stesse governati, anche dei porti in questione che, peraltro, hanno dimensioni e traffici commerciali minori rispetto ai porti già ricompresi nelle rispettive circoscrizioni. Conseguentemente, le suddette Autorità risultano già sufficientemente strutturate, sia per dotazioni umane, strumentali e di capacità

gestionale, sia per risorse finanziarie, per la gestione dei nuovi porti: ne consegue che le risorse finanziarie non potranno che essere inizialmente quelle vigenti, già presenti nel bilancio dei richiamati enti e, a regime, quelle che deriveranno anche dagli introiti connessi al gettito delle tasse portuali e dalle concessioni rilasciate dalle due Autorità di sistema portuale in relazione ai nuovi porti. In definitiva, il Governo conferma che l'intervento proposto è attuabile nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Al riguardo, considerato che le modifiche apportate nel corso dell'esame del presente provvedimento alla Camera dei deputati hanno incluso ulteriori porti nell'Autorità di sistema portuale dello Stretto e del Mare di Sicilia occidentale, andrebbe confermato anche per il predetto intervento l'assenza di ulteriori oneri e l'attuazione della misura nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Articolo 4, comma 3
(Autorità di Sistema portuale dello Stretto)

Il comma 3 assegna all'Autorità di Sistema portuale dello Stretto risorse pari a 2 milioni di euro per il 2021, a 30 milioni di euro per il 2022 e a 5 milioni di euro per il 2023 finalizzate alla realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari per aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina, nonché i servizi ai pendolari.

Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge n. 196 del 2009 del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili⁶.

Il prospetto riepilogativo ascrive alla norma i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

(milioni di euro)

Descrizione Norma	Spesa/ Entrata	Natura	Saldo netto da finanziare				Fabbisogno e Indebitamento netto			
			2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
Assegnazione all'Autorità del sistema portuale dello Stretto di risorse finalizzate alla realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari per aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina, nonché i servizi ai pendolari	S	K	2	30	5		2	30	5	
Riduzione Fondo per il riaccertamento straordinario dei residui passivi perenti di conto capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5 della legge n. 196/2009 MIMS	S	K	-2	-30	-5		-2	-30	-5	

⁶ L'articolo 34-ter, comma 5, della L. 196/2009, prevede che, in esito alle attività di riaccertamento, in apposito allegato al Rendiconto generale dello Stato sia quantificato per ciascun Ministero l'ammontare dei residui passivi perenti eliminati. Annualmente, successivamente al giudizio di parifica della Corte dei conti, con la legge di bilancio, le somme corrispondenti agli importi di cui al periodo precedente possono essere reiscritte, del tutto o in parte, in bilancio su base pluriennale, in coerenza con gli obiettivi programmati di finanza pubblica, su appositi Fondi da istituire con la medesima legge, negli stati di previsione delle amministrazioni interessate.

La RT afferma che tra i Porti di Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria transitano ogni anno, prendendo come riferimento il dato 2019 pre-emergenza COVID-19, circa 10.000.000 passeggeri, circa 1.800.000 autovetture e 400.000 mezzi pesanti; circa 1.500.000 passeggeri e 700.000 tra mezzi pesanti ed autovetture, transitano invece sulle tratte Tremestieri-Villa San Giovanni/Reggio Calabria.

Per questi trasferimenti vengono effettuate circa 110.000 corse annue con una media giornaliera di una nave in partenza ogni 5 minuti. Mediamente, quindi, nello Stretto di Messina, al netto del traffico merci, giornalmente transitano non meno di 20.000 passeggeri di cui almeno un quarto pendolari che si spostano per esigenze lavorative tra le città di Messina e Reggio Calabria. Nei periodi estivi, in corrispondenza ai massicci spostamenti turistici verso la Sicilia, i flussi di passeggeri e mezzi possono anche raddoppiare.

Nello specifico, gli interventi infrastrutturali individuati sono:

- a) la creazione del terzo scivolo presso l'approdo di Messina-Tremestieri, per il quale si stima uno stanziamento di 2.000.000 di euro destinato alla realizzazione di un impalcato su pali di grande diametro e dello scivolo poggia-portelloni, oltre che all'effettuazione delle operazioni di dragaggio dei fondali per il ripristino di una quota funzionale alle navi traghetto che scalano l'accosto in questione;
- b) la riorganizzazione degli ormeggi traghetti e mezzi veloci nel bacino interno del porto di Messina, per cui si stima uno stanziamento di 5.000.000 di euro;
- c) la realizzazione di nuovi ormeggi per navi traghetto e mezzi veloci e della stazione marittima passeggeri nel Porto di Villa San Giovanni, il cui costo (per banchine e retrostanti piazzali, stazione marittima, impianti, etc.) ammonta a complessivi 30 milioni di euro.

La documentazione depositata dal Governo nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati, relativamente alla tempistica di realizzazione delle opere e il loro effetto sui saldi di finanza pubblica, conferma la tempistica della realizzazione delle opere così come riportata nel prospetto riepilogativo degli effetti finanziari.

In merito alla copertura finanziaria il Governo conferma la disponibilità delle risorse per il perseguimento delle finalità che la disposizione si propone e l'assenza di pregiudizi, per effetto dell'utilizzo delle stesse, nei confronti della realizzazione di programmi di spesa già avviati dal Ministero.

Al riguardo, alla luce dei chiarimenti forniti dal Governo, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 4, commi 3-bis–3-quinquies **(Veicoli adibiti a servizi di trasporto pubblico locale)**

I commi da 3-bis a 3-quinquies, inseriti dalla Camera dei deputati, vietano la circolazione di alcuni veicoli adibiti a servizi di trasporto pubblico locale dal 30/6/2022, dal 1/1/2023 e dal 1/1/2024 e, al contempo, autorizzano lo stanziamento di risorse per l'acquisto di mezzi ad alimentazione alternativa.

In particolare, si vieta la circolazione di veicoli a motore delle categorie M2 ed M3, adibiti a servizi di trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 1 a decorrere dal 30 giugno 2022, Euro 2 a decorrere dal 1° gennaio 2023 e Euro 3 a decorrere dal 1° gennaio 2024.

Inoltre, al fine di contribuire al rinnovo, per l'acquisto di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa da adibire ai servizi di trasporto pubblico locale, si autorizza la spesa di 5 milioni di euro per l'anno 2022 e di 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035.

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono stabiliti i criteri e le modalità per l'assegnazione e il riparto dei contributi in favore delle regioni e delle province autonome che tengano conto dell'effettiva capacità di utilizzo delle risorse.

Ai relativi oneri, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2022 e a 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, si osserva che l'introduzione dei divieti in esame determineranno in capo agli enti locali la necessità di provvedere alla sostituzione del proprio parco autoveicoli con oneri che, in assenza di una apposita relazione tecnica, non risultano al momento quantificabili e non risulta, altresì, possibile stabilire la percentuale di copertura degli oneri mediante i contributi previsti dalla disposizione.

Sembra infatti che il contributo disposto sia solo a parziale copertura dell'onere, peraltro con criterio di riparto tra gli enti territoriali che non dipende dalla necessità di sostituzione ma dalla capacità di utilizzo delle risorse.

Andrebbe quindi quantificato l'onere discendente dal divieto in esame ed evidenziate le risorse disponibili nei bilanci di regioni e province autonome per la copertura dello stesso.

Articolo 4, comma 4 **(Fondo per la compensazione dei danni subiti dal settore del trasporto marittimo)**

Il comma 4 modifica l'articolo 89, comma 2, del decreto-legge n. 104 del 2020, prevedendo che il riconoscimento della compensazione per i danni subiti dall'intero settore del trasporto marittimo a causa dell'insorgenza dell'epidemia da COVID19 spetti “alle imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri o battenti bandiera degli Stati UE o dello Spazio economico europeo” anziché alle imprese armatoriali che operano con navi di bandiera italiana. Si ricorda che a tal fine è stato istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione iniziale di 50 milioni di euro per l'anno 2020 e di 20 milioni di euro per l'anno 2021.

La RT afferma che il limite posto nella stessa norma di ammettere al godimento del beneficio le sole navi battenti bandiera italiana, non includendo quelle iscritte nei registri degli Stati UE o dello Spazio economico europeo ovvero battenti bandiera di altri Stati UE o dello Spazio economico europeo, rischierebbe di essere in contrasto con le norme europee in tema di aiuti di Stato e di regolazione del mercato interno, con conseguente possibile non approvazione della misura in sede di notifica alla Commissione europea. La modifica è quindi finalizzata ad assicurare la conformità alle norme europee sugli aiuti di Stato ed a quelle sulla regolazione del mercato interno e determina un ampliamento del novero delle unità navali potenzialmente ammissibili ai benefici in argomento (ricomprendendovi non solo le unità battenti bandiera italiana, ma anche quelle iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero battenti bandiera di altri Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo).

Al contempo, la disposizione inserisce una "perimetrazione" riguardo alle imprese armatoriali interessate mediante l'introduzione dei riferimenti – quali requisiti di qualificazione e di ammissione al beneficio – di "sede legale" e di "stabile organizzazione" (per quelle imprese non aventi sede legale in Italia).

In relazione agli effetti finanziari derivanti dall'estensione dell'ambito soggettivo di applicazione della disposizione, la RT afferma che detta estensione comporta un incremento della platea di sette operatori economici e non appare incidere in modo significativo sull'entità della compensazione riconoscibile a valere delle risorse economiche del fondo (pari a 70 milioni di euro). La RT evidenzia che, come riportato nella RT relativa al comma 665 dell'articolo 1 della legge di bilancio 2021, le imprese armatoriali, che operano con navi di bandiera italiana, iscritte nei registri alla data del 31 gennaio 2020, impiegate nei trasporti di passeggeri e combinati di passeggeri e merci via mare, anche in via non esclusiva, hanno registrato "nell'anno 2018 un fatturato complessivo di circa 1,35 miliardi di euro (di cui circa 1 miliardo di euro prodotto dalle imprese che svolgono il servizio di lungo raggio e circa 350 milioni di euro prodotto da imprese che operano a corto raggio). Tale settore ha registrato una notevole contrazione del volume di traffici via mare relativi sia al trasporto di merci che di persone, cui è conseguita una riduzione di fatturato rispetto agli anni precedenti stimata in circa 405 milioni di euro (-30%), determinata tenendo conto che nei mesi di marzo, aprile e maggio tali imprese hanno sostanzialmente arrestato la propria attività. La disposizione, al fine di salvaguardare i livelli occupazionali (circa 100 mila occupati incluso l'indotto) e la competitività ed efficienza del settore, incrementa di ulteriori 20 milioni di euro il fondo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti".

La RT, tenuto conto dell'entità della dotazione del fondo (come ricordato, pari a complessivi 70 milioni di euro) e dell'entità della riduzione di fatturato subita dalle imprese armatoriali che utilizzano navi di bandiera italiana (-405 milioni), rappresenta che l'entità del ristoro riconoscibile agli stessi è pari a circa il 17% della riduzione di

fatturato stimata. Conseguentemente, l'applicazione della misura ad ulteriori sette operatori, che registrano una riduzione di fatturato per circa 60 milioni di euro, (che costituisce la condizione inderogabile per ottenere l'autorizzazione da parte della Commissione europea), determina la possibilità di riconoscere contributi corrispondenti a circa il 15% della riduzione di fatturato stimata in luogo del precedente 17%, che appare comunque idonea a perseguire le finalità di salvaguardare i livelli occupazionali e la competitività ed efficienza del settore.

La documentazione depositata dal Governo nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati ribadisce quanto riportato in relazione tecnica in ordine alla circostanza che la disposizione ha la finalità di favorire tale attuazione consentendo l'acquisizione della necessaria autorizzazione della commissione europea.

Al riguardo, nulla da osservare considerato che la relazione tecnica evidenzia implicitamente che la misura non è ancora stata attuata per mancanza di autorizzazione europea, indicazione suffragata dal rendiconto 2020 dello Stato che, al cap. 1269/MIT (presso il quale è allocato il pertinente Fondo) annovera la somma di 50 milioni fra i residui di stanziamento, quindi pur se la norma in esame amplia la platea dei beneficiari è possibile ridurre i ristori pro capite in modo da rispettare il limite di spesa.

Articolo 4, comma 4-bis ***(Benefici contributivi per le imprese armatoriali)***

Il comma 4-bis, inserito dalla Camera dei deputati, modifica l'articolo 88, comma 1, del decreto-legge n. 104 del 2020, estendendo i benefici di cui all'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457 - consistenti nell'esonero, per le imprese armatrici e per il personale, dal versamento dei contributi previdenziali ed assistenziali dovuti per legge - alle imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo e che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, relativamente al personale marittimo avente i requisiti di cui all'articolo 119 del codice della navigazione ed imbarcato sulle unità navali suddette. Complessivamente a tale disposizione, oggetto di due proroghe (articolo 1, comma 664, lettera a), della L.178/2020 e articolo 73, comma 7, del DL 73/2021), sono state ascritte minori entrate contributive valutate in 28 milioni di euro per il 2020, in 84 milioni per il 2021 e in 7 milioni di euro per il 2022.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, si osserva che la norma sembra ampliare la platea dei beneficiari della misura, con un conseguente incremento degli oneri per minori entrate contributive, senza prevedere un adeguamento della copertura attualmente vigente. Dall'altra parte si rileva che l'articolo 88 del decreto-legge n. 104 del 2020 demanda ad un decreto ministeriale le modalità attuative della misura, anche al fine di assicurare il rispetto del

limite di spesa. Al fine dunque di verificare gli effetti finanziari discendenti dalla norma in esame, appare necessario acquisire l'avviso del Governo.

Articolo 4, commi 4-ter e 4-quater
(Gestione governativa Laghi Maggiore, di Garda e di Como)

Il comma 4-ter, inserito dalla Camera dei deputati, modifica l'articolo 1 della legge n. 614 del 1957, inerente i servizi pubblici di navigazione sui laghi di Garda, Maggiore e di Como. Nello specifico si stabilisce che il gestore dei servizi pubblici di navigazione sui laghi di Garda, Maggiore e di Como sia nominato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e scelto fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in servizio per un periodo di tre anni e rinnovabile per una sola volta. Ai fini della determinazione del trattamento economico riconosciuto al gestore si applicano le previsioni di cui all'articolo 23-ter, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 che demanda ad un DPCM la definizione del trattamento economico annuo onnicomprensivo stabilendo come parametro massimo di riferimento il trattamento economico del primo presidente della Corte di cassazione.

Il comma 4-quater, inserito dalla Camera dei deputati, attribuisce un contributo in favore della gestione Governativa Laghi Maggiore, di Garda e di Como di 2.500.000 euro per l'anno 2021. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione, per l'anno 2021, dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 19-ter, comma 16, decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135 che destina risorse per 184 mln circa in favore di alcune società di navigazione per garantire il livello dei servizi erogati sulla base delle apposite convenzioni.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, in merito alla riduzione, per l'anno 2021, dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 19-ter, comma 23, del decreto-legge n. 135 del 2009, andrebbe assicurata l'effettiva disponibilità di tali risorse, libere da qualsiasi impegno giuridicamente vincolante e l'assenza di qualsiasi pregiudizio nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse.

Articolo 4, comma 5
(Disposizioni in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi)

Il comma 5 modifica l'articolo 199 del decreto-legge n. 34 del 2020 in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi. In particolare:

- si modifica il comma 1, estendendo anche al 2021 la facoltà per le Autorità di sistema portuale e l'Autorità portuale di Gioia Tauro, di disporre, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio, la riduzione dell'importo dei canoni concessori e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, dovuti in relazione agli anni 2020 e 2021. La riduzione può essere riconosciuta anche per i canoni dovuti fino alla data del 15 dicembre 2021, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il 15 dicembre 2021, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019. A tal scopo le suddette Autorità possono utilizzare il proprio avanzo di amministrazione, limitatamente all'anno 2020;
- si modifica il comma 10-bis, che ha istituito un fondo con una dotazione di 10 milioni di euro per l'anno 2020 e di 68 milioni per l'anno 2021, le cui risorse sono dirette a compensare, anche

parzialmente, le Autorità di sistema portuale dei mancati introiti, in particolare derivanti dai diritti di porto. La modifica specifica che la tipologia di introiti da prendere in considerazione ai fini della determinazione dei contributi in favore delle Autorità è quella relativa agli introiti destinati al finanziamento delle infrastrutture non intese ad essere sfruttate a fini commerciali;

- si introduce il comma 10-*sexies*, prevedendo che le eventuali risorse residue del Fondo di cui alla lettera a) del comma 7 (26 mln di euro per l'anno 2020 destinate a finanziare il riconoscimento dei benefici previsti dal comma 1 da parte delle Autorità di sistema portuale o dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, qualora prive di risorse proprie utilizzabili), non assegnate, siano destinate alle imprese titolari di concessioni demaniali, alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 della L. 84/1994, nonché alle imprese concessionarie per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, a titolo di indennizzo per le ridotte prestazioni rese da dette società conseguenti alla riduzione dei volumi di traffico dal 1° gennaio 2021 al 31 luglio 2021, rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno 2019.

La RT, originaria, in relazione alla lettera a) afferma che la misura, subordinata espressamente alle disponibilità di bilancio delle Autorità di sistema portuale e dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, presenta profili di neutralità finanziaria, atteso che si limita a prevedere anche per l'anno 2021 la misura già prevista per l'anno 2020, escludendo, al contempo, la possibilità di utilizzare a tale fine gli eventuali avanzi di amministrazione. Inoltre, la riduzione dei canoni può essere riconosciuta per quelli dovuti fino alla data del 31 luglio 2021, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il 31 luglio 2021, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019. Anche detta misura presenta profili di neutralità finanziaria, atteso che essa è prevista esclusivamente nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio;

Con riferimento alle lettere b) e c), la RT chiarisce che il finanziamento delle infrastrutture non intese ad essere sfruttate a fini commerciali ossia infrastrutture non economiche, quali, ad esempio quelle utilizzate per le attività dello Stato nell'esercizio dei suoi pubblici poteri (impianti militari, controllo del traffico aereo, polizia, dogane, ecc.), o che non sono utilizzate per offrire beni o servizi su un determinato mercato (ad esempio, le strade pubbliche) è, in linea di principio, escluso dall'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato;

In merito alla lettera d), la RT afferma che la disposizione non comporta nuove o maggiori spese per l'amministrazione, limitandosi a prevedere che le eventuali risorse residue del fondo di cui al comma 7, che hanno già scontato gli effetti sui saldi di finanza pubblica anche per l'anno 2021, possano essere utilizzate, nell'anno 2021, per una finalità diversa da quella prevista dalla lettera a) del medesimo comma 7 e, comunque, nel limite dello stanziamento complessivo di 26 milioni di euro già stabilito da detta lettera a).

La RGS nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati, con riferimento alla lettera a) che prevede la riduzione dei canoni concessori per i canoni dovuti dai concessionari fino al 15 dicembre 2021 (originariamente prevista fino al 31 luglio 2021), evidenzia che la modifica apportata rende sostanzialmente inattuabile la

disposizione dei cui al comma 10-*sexies* dell'articolo 199 del decreto-legge n. 34 del 2020, introdotto dalla lettera d) in esame e rinvia al MIMS una valutazione circa la soppressione di tale ultimo comma⁷.

Al riguardo, alla luce di quanto chiarito dalla RT, non si formulano osservazioni.

Articolo 4, commi da 5-bis a 5-quater
(Disposizioni in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi)

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, autorizza l'erogazione di un ulteriore contributo da parte dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale in favore del soggetto fornitore di lavoro portuale. Il contributo è riconosciuto nel limite massimo di spesa fissato in 1 milione di euro per il 2021.

Ai relativi oneri, pari a 1 milione di euro per il 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021- 2023, nell'ambito del programma Fondi di riserva e speciali della missione Fondi da ripartire dello stato di previsione del MEF, utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, atteso che l'onere è limitato all'entità dello stanziamento, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 4, comma 6
(Proroga della scadenza delle certificazioni e dei collaudi dei motopescherecci)

Il comma 6 modifica l'articolo 103-*bis* del decreto-legge n. 18 del 2020, prorogando dal 31 agosto 2021 al 31 dicembre 2021 le procedure semplificate per tutti i contratti di arruolamento dei membri dell'equipaggio o del personale dei servizi ausiliari di bordo stipulati dal comandante della nave ovvero dall'armatore o da un suo procuratore.

La RT afferma che si tratta di una disposizione a carattere ordinamentale che non comporta nuovi o maggiori oneri.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 4, commi 6-bis e 6-ter
(Rifinanziamento Fondo per le vittime dell'amianto)

Il comma 6-*bis*, lettera a), inserito dalla Camera dei deputati, rfinanzia per 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022 il Fondo per le vittime dell'amianto, istituito dall'articolo 1, comma 278, della legge n. 208 del 2015.

⁷ Cfr. Camera dei deputati, 27 ottobre 2021, allegato al resoconto della Commissione Bilancio.

La lettera b) consente che delle risorse del predetto fondo si avvalgano anche le Autorità di sistema portuale soccombenti in sentenze esecutive, o comunque parti debentrici in verbali di conciliazione giudiziale, aventi ad oggetto risarcimenti liquidati in favore di superstiti di coloro che sono deceduti per le patologie asbesto-correlate, ivi inclusi coloro che non erano dipendenti diretti delle cessate organizzazioni portuali.

Il comma 6-ter provvede alla copertura dell'onere, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2022, mediante riduzione per 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022 del Fondo sociale per l'occupazione e la formazione.

La RT pervenuta dal Ministero del lavoro assicura la congruità dello stanziamento rispetto al fabbisogno, in ragione delle domande pervenute ritenute accoglibili e dei contenziosi in essere. Inoltre il meccanismo previsto consente comunque il rispetto del limite di spesa per ciascuna annualità.

Al riguardo, al fine di circoscrivere l'onere andrebbero forniti elementi idonei a dimostrare la congruità delle risorse stanziare, asserita dalla RT senza dati a supporto.

In merito all'utilizzo delle risorse presenti sul Fondo sociale per l'occupazione e la formazione, oltre a richiedere conferma dell'assenza di qualsiasi pregiudizio nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse, si sottolinea che la copertura indicata accoglie pienamente la proposta di riformulazione del testo avanzata dalla RGS, fatta propria Governo durante l'esame parlamentare⁸ e recepita nel parere approvato dalla V Commissione. Si ricorda, infatti, che la RGS aveva espresso parere contrario sulla copertura inizialmente prevista (identica per tutti i saldi e pari a 10 milioni di euro annui fino al 2030) "in quanto la stessa risulta essere non correttamente formulata e inidonea sia per disponibilità a legislazione vigente sia in quanto non in grado di assicurare la relativa copertura su tutti i saldi di finanza pubblica".

Alla luce delle motivazioni alla base della riformulazione, oltre a considerare pacifica la disponibilità delle occorrenti risorse per il 2021 e il 2022, atteso che proprio la riscontrata indisponibilità di somme per gli anni successivi ha indotto a limitare al biennio l'estensione di un rifinanziamento prima previsto fino al 2030, si rileva che la riduzione per 15 milioni di euro annui della dotazione afferente al Fondo sociale per occupazione e formazione per coprire 10 milioni di oneri impattanti sulla competenza economica e la cassa (in termini di prestazioni ai lavoratori danneggiati) si rende necessaria per garantire la conservazione dell'equilibrio complessivo del Fondo, i cui stanziamenti vengono tipicamente utilizzati in modo che soltanto i 2/3 si riflettono anche sull'indebitamento e il fabbisogno, mentre il restante terzo (corrispondente alla contribuzione figurativa) ha effetti soltanto sul SNF. Ne deriva, per mantenere invariato il rapporto delle dotazioni del fondo in termini di cassa e competenza finanziaria, la necessità di una riduzione sul SNF nei termini ora previsti.

⁸ V. CAMERA DEI DEPUTATI, Bollettino delle Giunte e Commissioni parlamentari, 27 ottobre 2021, pagina 71.

Articolo 4, comma 6-quater
(Riutilizzo di materiali derivanti dall'escavo di fondali di aree portuali e marino-costiere)

La norma, introdotta dalla Camera dei deputati, integra l'articolo 184-*quater* del D.lgs. n. 152/2006, inerente la disciplina sull'utilizzo dei materiali di dragaggio.

In particolare, si prevede la possibilità per le amministrazioni competenti di autorizzare, previa caratterizzazione dei materiali derivanti dall'escavo di fondali di aree portuali e marino-costiere condotta secondo la disciplina vigente, il riutilizzo dei predetti materiali in ambienti terrestri e marino-costieri anche per singola frazione granulometrica ottenuta a seguito di separazione con metodi fisici.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 4-bis
(Disposizioni in materia di servizio di trasporto pubblico non di linea a mezzo natanti)

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, modifica l'articolo 200, comma 6-*bis*, del decreto-legge n. 34 del 2020, stabilendo che anche i natanti che svolgono servizio di trasporto pubblico non di linea ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge n. 21 del 1992 possono, fino al 30 giugno 2021, in deroga all'articolo 87, comma 2, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, essere destinati ai servizi di linea per trasporto di persone.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, nulla da osservare.

Articolo 5
(Disposizioni urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Consiglio superiore dei lavori pubblici e in materia di incentivi per funzioni tecniche)

L'articolo istituisce presso il MIMS una struttura di missione denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI). Inoltre, reca ulteriori disposizioni organizzative del Ministero al fine di garantirne una migliore funzionalità. Da ultimo, vengono inserite alcune disposizioni in merito al Consiglio superiore dei Lavori pubblici.

In particolare, il comma 1 dispone l'istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di una struttura di missione, denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI), al fine di garantire la realizzazione degli interventi di titolarità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari, in coerenza con i relativi cronoprogrammi, per la quale si rende necessario, in base a quanto si ricava dalla relazione illustrativa, promuovere e incrementare le attività di studio, di ricerca e di sviluppo nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità, della innovazione tecnologica, organizzativa e dei materiali, assicurando, al contempo, nuove forme di intermodalità e di servizi di rete anche attraverso lo svolgimento di specifiche attività di natura formativa. È previsto che

il CISMI non costituisce struttura dirigenziale e opera alle dirette dipendenze del Ministro. Si stabilisce che alla struttura di missione sia assegnato un contingente complessivo di n. 20 unità di personale, da individuarsi, nella misura di n. 5 ricercatori, di n.5 tecnologi, di n. 4 primi ricercatori, di n. 4 primi tecnologi, di n.1 dirigente tecnologo e di n.1 dirigente di ricerca, scelti tra il personale degli Enti pubblici di ricerca collocato in "fuori ruolo" con mantenimento del trattamento economico in godimento presso l'amministrazione di appartenenza che è posto integralmente a carico del predetto Ministero. Al coordinamento del CISMI è preposto il dirigente di ricerca individuato secondo le modalità di cui al secondo periodo. Per lo svolgimento delle attività del CIMI, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in aggiunta al contingente, può anche avvalersi fino ad un massimo di non più di n. 4 esperti o consulenti nominati ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, nel limite di una spesa di euro 47.000 euro per l'anno 2021 e di euro 140.000 a decorrere dall'anno 2022.

Il comma 2 stabilisce che, nello svolgimento della propria attività, il CISMI possa stipulare, per conto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, apposite convenzioni con enti ed istituti di ricerca specializzati, pubblici e privati.

Il comma 3 individua la copertura finanziaria delle disposizioni di cui al comma 1, prevedendo una autorizzazione di euro 741.985 per l'anno 2021 e di euro 2.225.954 a decorrere dall'anno 2022. Al relativo onere si provvede per euro 741.985 per l'anno 2021 e per euro 2.225.954 a decorrere dall'anno 2022, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

La RT rileva che al fine di garantire la realizzazione degli interventi di titolarità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari, in coerenza con i relativi cronoprogrammi, per la quale si rende necessario promuovere e incrementare le attività di studio, di ricerca e di sviluppo nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità, della innovazione tecnologica, organizzativa e dei materiali, assicurando, al contempo, nuove forme di intermodalità e di servizi di rete anche attraverso lo svolgimento di specifiche attività di natura formativa, si prevede l'istituzione presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di una struttura di missione, denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI).

Dopo aver descritto le norme di cui ai commi 1-3, nelle tabelle seguenti riporta i valori utilizzati ai fini della quantificazione degli oneri relativi al personale comandato o collocato in posizione di fuori ruolo, evidenziandosi che, in via prudenziale, si è tenuto conto per ciascun livello della fascia stipendiale "massima" (VII classe stipendiale) prevista dal vigente CCNL relativo al personale del Comparto "Istruzione e Ricerca".

Con riferimento all'anno 2021, l'onere è stato stimato in euro 660.025 per spese di personale e in euro 34.960 per spese di funzionamento.

Con specifico riguardo al numero massimo di quattro esperti o consulenti da individuarsi ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo n. 165 del 2021, rappresenta che è stato stimato un costo medio di 35.000 per ciascun esperto o consulente, evidenziandosi che, relativamente all'anno 2021, la spesa è stata stimata avendo riguardo all'ultimo quadrimestre dell'anno.

Per quanto riguarda la copertura, si limita a descrivere la norma.

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica espone i seguenti valori in conto maggiori spese correnti/ maggiori entrate correnti come segue:

Milioni di euro

norma	S/E	C/K	S.N.F.				Fabbisogno				Indebitamento netto			
			2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
c.1-2	S	C	0,7	2	2	2	0,7	2	2	2	0,7	2	2	2
c.1-2	E	T/C					0,3	1	1	1	0,3	1	1	1
c.1-2	S	C	0,05	0,14	0,14	0,14	0,05	0,14	0,14	0,14	0,05	0,14	0,14	0,14
c.1-2	S	C	0,03	0,11	0,11	0,11	0,03	0,11	0,11	0,11	0,03	0,11	0,11	0,11
c.3	S	C	-0,7	-2,2	-2,2	-2,2	-0,7	-2,2	-2,2	-2,2	-0,7	-2,2	-2,2	-2,2

Al riguardo, sul comma 1, prendendo atto degli elementi di chiarificazione forniti nel corso dell'esame in commissione svoltosi in prima lettura⁹, e delle conferme circa la correttezza dei criteri e metodi di quantificazione adottati dalla RT rappresentati dal Governo¹⁰, richiamando il disposto dell'articolo 58, comma 2 del D.P.R. n. 3/1957, va

⁹ In tal sede il Governo ha infatti confermato che la norma pone "espressamente a carico del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili il trattamento economico che risulta in godimento da parte del personale interessato presso l'amministrazione di appartenenza..." confermando altresì "la disponibilità delle risorse poste a copertura degli oneri recati dalla norma, al netto di quelle destinate a far fronte ad interventi già programmati e ad impegni già assunti". Nella nota del Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, si conferma che "il trattamento economico corrisposto al personale del CISMI, il cui importo rimane invariato rispetto a quello in godimento presso l'amministrazione di appartenenza, è posto integralmente a carico del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Pertanto, trattandosi di personale da individuarsi tra il personale degli Enti pubblici di ricerca, collocato fuori ruolo – senza che per tali unità di personale vi sia il trasferimento delle corrispondenti risorse ed i cui oneri sono posti a carico del Ministero – è stato necessario, ai fini della corretta copertura finanziaria della disposizione, quantificare l'intero onere e non solo quello derivante da eventuali componenti aggiuntive. Con riguardo agli oneri relativi al personale fuori ruolo previsti per il 2021, si conferma che gli oneri previsti per l'anno 2021, pari ad un terzo di quelli previsti per ciascun anno a regime a decorrere dal 2022, è parametrato a 4 mesi (ultimo quadrimestre dell'anno 2021)". Cfr. Camera dei deputati, Bollettino dei Resoconti di Giunta e Commissioni, 13 ottobre 2021, pagina 98 e seguenti.

¹⁰ A tale proposito, il Governo, nel corso dell'esame alla Camera, circa l'assegnazione presso il Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI) di personale degli enti pubblici di ricerca collocato fuori ruolo, ha fatto presente che "il trattamento economico corrisposto al personale assegnato presso il CISMI, il cui importo rimane invariato rispetto a quello in godimento presso l'amministrazione di appartenenza, è posto integralmente a carico del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Pertanto, trattandosi di personale da individuarsi tra il personale degli enti pubblici di ricerca, collocato fuori ruolo – senza che per tali unità di personale vi sia il trasferimento delle corrispondenti risorse ed i cui oneri sono posti a carico del Ministero – è stato necessario, ai fini della corretta copertura

rammentato che, diversamente dall'attivazione dell'istituto del "comando" presso altra amministrazione, nel caso di attivazione del "fuori ruolo", il dipendente non occuperà più posto nella qualifica del ruolo organico dell'ente di appartenenza, dovendosi però parzialmente neutralizzare l'impatto dell'attivazione dell'istituto nell'organico di quest'ultimo, lasciandosi scoperto un posto nel relativo ruolo, ma al livello iniziale della carriera corrispondente. Va da sé, pertanto, che il relativo posto nella qualifica rivestita nell'ente risulterà pertanto disponibile per gli avanzamenti in carriera per il personale del relativo ruolo.

Inoltre, venendo anche al profilo tecnico inerente allo scrutinio dei dati e parametri considerati dalla RT per il calcolo degli oneri relativi per l'attivazione del fuori ruolo presso il dicastero dei trasporti e delle infrastrutture, per ciascun profilo di professionale e di carriera, del contingente di personale di n. 20 unità del comparto degli "enti di ricerca", andrebbe innanzitutto richiesta un'integrazione alla RT, completandosi i dati retributivi ivi riportati, recante la precisa indicazione della tipologia di emolumenti corrispondenti, e gli istituti relativi alle aliquote connessi ai prelievi contributivi e fiscali considerati nella "lordizzazione" degli importi.

In linea di massima, pur non avendo particolari osservazioni in merito circa la prudenzialità dei dati retributivi complessivi corrispondenti ai profili ivi considerati, andrebbe però precisata la qualifica di I o II fascia, dei n. 2 dirigenti appartenenti ciascuno al ruolo di ricerca e tecnologo di cui si prevede l'attivazione del "fuori ruolo", in aggiunta all'acquisizione di ogni informazione aggiuntiva, in merito agli elementi retributivi considerati in corrispondenza alla qualifica di "primo" ricercatore o tecnologo (fuori ruolo da attivarsi per n. 5 unità per entrambe le tipologie di inquadramento), e in corrispondenza a quelli di "ricercatore" e "tecnologo" (n. 4 unità per entrambe i profili), dal momento che la RT precisa che, in via prudenziale, si è tenuto conto, per ciascun livello professionale, della fascia stipendiale "massima" (VII classe stipendiale), prevista dal vigente CCNL relativo al personale del Comparto "Istruzione e Ricerca" e che da un rapido riscontro sembrerebbero evidenziare sensibili differenze retributive rispetto ai dati ad oggi disponibili e aggiornati al 2019¹¹.

finanziaria della disposizione, quantificare l'intero onere e non solo quello derivante da eventuali componenti aggiuntive. Riguardo agli oneri relativi al personale fuori ruolo previsti per il 2021, conferma che gli oneri previsti per l'anno 2021, pari ad un terzo di quelli previsti per ciascun anno a regime a decorrere dal 2022, è parametrato a 4 mesi (ultimo quadrimestre dell'anno 2021)". Cfr. Camera dei deputati, Bollettino dei Resoconti di Giunta e Commissioni, 20 ottobre 2021, pagina 256.

¹¹ Sul punto, va evidenziato che in relazione al profilo dei Dirigenti di ricerca, l'ARAN fornisce un dato retributivo complessivo "medio", indistinto tra il personale dirigente propriamente "di ricerca" e "tecnologo", per un annuo "lordo" di 111.078 euro, corrispondente ai 146.239 euro dei dirigenti di I e ai 108.836 euro dei dirigenti di II, comprensivo, rispettivamente, di 62.996 e 49.923 euro di voci "stipendiali" (Stipendio a I.I.S. + altro assegno fisso) e di 83.243 e 59.913 di componenti "accessorie" (Retr. di "posizione" (fissa e variabile) e di "risultato"). Per il profili di primo ricercatore e di primo tecnologo alla VII fascia il dato indicato dall'ARAN è di circa 50.171 e di 49.142 euro lordi, di cui 47.000 e 45.210 euro di componenti retributive "fondamentali" e 3.198 e 3.932 euro di componenti retributive "accessorie". Mentre, per i semplici ricercatori e tecnologi, al VII livello stipendiale, la retribuzione annua indicatasi attesta sui 30-35.000 euro annui lordi. I dati retributivi "medi" (lordo Stato) indicati dalla R.G.S nel conto annuale 2019, riportano un dato di 49.385 euro lordi annui, comprensivi di 38.000 euro di trattamento fondamentale e di 11.045 euro di trattamento accessorio. Cfr. ARAN, Statistiche del P.I., *Retribuzioni medie nella pubblica amministrazione – Anno*

Inoltre, con riferimento alle spese di funzionamento, premesso che la RT si limita a descrivere la quantificazione sulla base dei fabbisogni stimati per spese di cancelleria, le missioni e le trasferte, pur prendendo atto degli elementi di chiarificazione forniti nel corso dell'esame svoltosi in prima lettura¹² andrebbero fornite più precise indicazioni in merito ai dati e le ipotesi considerate a tal fine per cui la spesa viene determinata, a regime, complessivamente in euro 105.880 annui.

Sul comma 2, pur prendendo atto delle rassicurazioni acquisite in prima lettura¹³ confermate dal Governo¹⁴, andrebbero acquisiti ulteriori dati ed elementi valutazione volti a verificare la previsione di neutralità finanziaria, in merito alla possibilità da parte del CISMI di stipulare convenzioni con enti e istituti di ricerca specializzati nei settori di interesse, con l'indicazione delle risorse disponibili a tal fine.

Sul comma 3, venendo anche ai profili di copertura, va evidenziato che il comma 1 indica un'esatta platea di personale di ricerca di n. 20 unità complessive per cui attivare il fuori ruolo dal comparto degli enti di ricerca, stabilendo altresì che la spesa per le relative retribuzioni, corrispondente a quella in godimento, sia posta "integralmente" a carico del dicastero delle infrastrutture.

Sul punto, si conferma che un'autorizzazione di spesa con un meccanismo di "tetto massimo" sarebbe a rigore da ritenersi sempre incompatibile con un onere di spesa riconducibile alle fattispecie di cui all'articolo 21, comma 5, lettera a), ovvero, ad un onere "inderogabile". A maggior ragione, come nel caso in esame, allorché la platea delle unità interessate dall'attivazione del fuori ruolo, sia per di più esattamente indicata dalla norma e non definita come platea. In tal senso, andrebbe pertanto valutata l'opportunità della ridefinizione della platea di personale di ricerca di cui si autorizza il fuori ruolo definendola " nel limite di" massimo n.20 unità.

Ad ogni modo, posto che la medesima disposizione di cui al comma 3, provvede al relativo onere mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, relativo al bilancio 2021-2023, alla luce delle conferme acquisite in prima lettura circa la disponibilità delle risorse, nulla da osservare.

Sui commi 1-3, circa lo scrutinio degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica, non ci sono particolari osservazioni. Ad ogni modo, andrebbero richiesti i

2019; Ministero dell'economia e delle finanze, Dipartimento della R.G.S., I.G.O.P., Conto Annuale al 2019, dati retribuzioni "medie" per il comparto "enti di ricerca", sul sito *internet* dal dipartimento.

¹² A tale proposito, nella Nota del ministero delle infrastrutture, si riferisce che " le stesse comprendono i buoni pasti quantificati in 33.880 euro annui (20 unità x 7 euro valore del buono pasto x 11 mesi x 22 giorni) e le spese per servizi ed oneri di gestione quantificate forfettariamente in 72.000 annui (media di 6.000 euro al mese x 12 mesi). ". Cfr. Camera dei deputati, Bollettino dei Resoconti di Giunta e Commissioni, 13 ottobre 2021, doc. cit. pagina 99.

¹³ In tal senso, il dicastero dei trasporti e delle infrastrutture ha infatti assicurato che " trattandosi di una mera possibilità, qualora dovesse concretizzarsi tale necessità alla stessa si farà fronte con le risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente e, pertanto, la disposizione ha carattere di neutralità finanziaria e dalla stessa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica". Cfr. Camera dei deputati, Bollettino dei Resoconti di Giunta e Commissioni, 13 ottobre 2021, doc. cit. pagina 99.

¹⁴ Cfr. Camera dei deputati, Bollettino dei Resoconti di Giunta e Commissioni, 20 ottobre 2021, doc. cit. pagina 254.

quadri di computo degli effetti indicati, come previsto dalla Circolare n. 32/2010 del Dipartimento della R.G.S¹⁵.

Il comma 4, alle lettere a) e b), modifica l'articolo 45 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, introducendo una modifica dei rimborsi spesa agli esperti invitati a partecipare alle riunioni del Comitato speciale in seno al Consiglio superiore dei lavori pubblici specificando che sono riconosciuti nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente, e di quanto previsto per i componenti e gli esperti del Consiglio (lettera b), e l'aggiunta di un rappresentante del dicastero della difesa nell'ambito del medesimo (lettera a).

Il comma 5, così come integrato nel corso dell'esame svoltosi in prima lettura,¹⁶ individua la copertura delle norme riportate al comma 4, per cui si prevede che agli oneri derivanti dal comma 4, lettera a), pari a euro 35.000 per ciascuno degli anni dal 2022 fino al 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del Fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021- 2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali », dell'ammissione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. All'attuazione del comma 4, lettera a), per l'anno 2021 e lettera b), si provvede con le risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

La RT evidenzia sul comma 4 che la norma reca la modifica dell'articolo 45 del decreto – legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, introducendo disposizioni finalizzate a prevedere: a) l'integrazione del Comitato speciale istituito dall'articolo 45 del citato decreto-legge n. 77 del 2021 presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici con un rappresentante del Ministero della difesa; b) una modifica all'ultimo periodo del comma 2 disponendo il riconoscimento dei soli rimborsi spesa agli esperti invitati a partecipare alle riunioni del Comitato, nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente e di quanto previsto per i componenti e gli esperti del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Al riguardo evidenzia che l'articolo 52, comma 1-*bis* del citato decreto-legge n. 77/2021 prevede, in caso di comprovate necessità correlate alla funzionalità delle Forze armate, anche connesse all'emergenza sanitaria la possibilità di applicare le misure di semplificazione procedurale di cui all'articolo 44 anche alle opere destinate alla difesa nazionale, di cui all'articolo 233, comma 1, lettere a), i), m), o), r) del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, individuate, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro della difesa, sentito il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Si rende, pertanto, necessaria l'integrazione del Comitato speciale istituito dall'articolo 45 del citato decreto – legge n. 77 del 2021 presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con un rappresentante del Ministero della difesa.

¹⁵ Paragrafo 4.

¹⁶ Camera dei deputati, Bollettino dei Resoconti di Giunta e Commissioni, 25 ottobre 2021 pagina 6.

In relazione alle spese del Comitato speciale si quantifica il costo annuo "massimo" di ogni membro del Comitato in euro 35.000 con un costo annuo complessivo, per 28 membri escluso il Presidente, in euro 980.000, mentre, per sei mesi dell'anno 2021, le spese del Comitato sono quantificate in euro 490.000.

Ai fini della quantificazione degli effetti finanziari derivanti dall'integrazione del Comitato di cui al citato articolo 45 con un rappresentante designato del Ministero della difesa nella composizione, sono, pertanto, quantificati oneri pari a euro 35.000 annui per ciascun anno dal 2022 al 2026.

Certifica che relativamente all'anno 2021 i costi per l'inserimento dell'ulteriore componente trova adeguata copertura nell'ambito delle risorse già previste a legislazione vigente per il medesimo anno (euro 490.000).

Sul punto, la RT assicura che stante la necessità di acquisire le designazioni da parte delle Amministrazioni rappresentate in seno al Comitato, l'*iter* di istituzione non si è ancora perfezionato e, pertanto, il Comitato non risulta costituito, la copertura degli oneri aggiuntivi derivanti dall'ulteriore membro del Comitato speciale, è garantita dalle minori spese determinatesi in ragione della mancata istituzione dell'organismo di cui trattasi.

Ipotizzando, pertanto, la costituzione dello stesso possa essere perfezionato a far dal 1° settembre 2021, si registrerebbe un risparmio pari almeno a 160.000 euro (relativo ai mesi di luglio e agosto).

Considerato che il membro aggiuntivo del Ministero della difesa potrebbe far parte del Comitato a partire dal 1° settembre 2021, il relativo onere per l'anno 2021 è quantificato in circa euro 12 mila (pari a 4 mesi).

Nel prospetto seguente si riportano i valori considerati evidenziando la sufficiente disponibilità di risorse previste a legislazione vigente per la copertura relativa all'anno 2021 degli oneri aggiuntivi derivanti dall'ulteriore membro del Comitato speciale.

Componenti Comitato speciale	Unità	Indennità	Costo annuale	Costo 6 mesi (1° luglio - 31 dicembre)	Costo 4 mesi (1° settembre - 31 dicembre)	Risparmio di spesa registrato nell'anno 2021 derivante dal mancato perfezionamento dell'iter di istituzione del Comitato speciale (relativo ai mesi di luglio e agosto)
Presidente Consiglio superiore dei lavori pubblici	1	-	-	-	-	-
Consigliere di Stato	1	35.000	35.000	17.500	11.667	5.833
Consigliere della Corte dei conti	1	35.000	35.000	17.500	11.667	5.833
Avvocato dello Stato	1	35.000	35.000	17.500	11.667	5.833
Dirigente di livello generale in servizio presso le amministrazioni dello Stato	6	35.000	210.000	105.000	70.000	35.000
Rappresentante designato dalla Conferenza unificata	3	35.000	105.000	52.500	35.000	17.500
Rappresentante designato dagli Ordini professionali	3	35.000	105.000	52.500	35.000	17.500
Esperto scelto fra docenti universitari di chiara e acclarata competenza	13	35.000	455.000	227.500	151.667	75.833
	29		980.000	490.000	326.667	163.333
					Onere relativo all'anno 2021 derivante dall'integrazione del Comitato Speciale con un rappresentante designato del Ministero della difesa	11.667
					Differenza	151.667

La RT evidenzia, relativamente alla modifica apportata all'ultimo periodo del comma 2 dell'articolo 45 del decreto-legge n. 77 del 2021, che la stessa non comporta ulteriori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto il riconoscimento dei soli rimborsi spesa agli esperti invitati a partecipare alle riunioni del Comitato avviene a valere sulle risorse disponibili a legislazione vigente sul capitolo di spesa assegnato al Consiglio superiore dei lavori pubblici 2954 "spese occorrenti per le verifiche tecniche e conseguenti necessità operative connesse allo svolgimento ecc." utilizzabile, per le finalità indicate dalla presente disposizione, anche attraverso la loro riprogrammazione.

In particolare, il rimborso spese è stato parametrato a quanto previsto per i componenti e per gli esperti del Consiglio superiore dei lavori pubblici (legge n. 836/1973, decreto del Presidente della Repubblica n. 513/1978, legge n. 417/78 e decreto del Presidente della Repubblica n. 395/88) ed è stata stimata una spesa massima annuale pari a 18 mila euro (6 mila euro nell'anno 2021 avendo considerato 4 mesi). Nella tabella seguente si riporta il dettaglio dei valori considerati.

n. riunioni annuali	18,00		vitto (2 pasti al giorno)	61,1
n. medio esperti in presenza per singola riunione	2,00		vitto (2 pasti al giorno)	61,1
importo medio per singola missione	500,00		alloggio (albergo 4 stelle)	150
importo annuo	18.000,00		viaggio andata (stima tratta alta velocità RO-MI)	95
importo 4 mesi	6.000,00		viaggio ritorno (stima tratta alta velocità MI-RO)	95
			taxi	38
			Totale	500,2

Sul comma 5, ribadisce che si prevede la copertura finanziaria della disposizione di cui al comma 4, lettera a) prevedendo che agli oneri aggiuntivi, pari a euro 35.000 per ciascuno degli anni dal 2022 fino al 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del Fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021 – 2023, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali», della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (tabella A) che presenta la sufficiente disponibilità.

Conferma che all'attuazione del comma 4, lettera a), per l'anno 2021, e lettera b), si provvede invece con le risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica espone i seguenti valori in conto maggiori spese correnti come segue:

Milioni di euro

norma	s/e	c/K	S.N.F.				Fabbisogno				Indebitamento netto			
			2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
c.4	s	c		0,04	0,04	0,04		0,04	0,04	0,04		0,04	0,04	0,04
c.5	s	c		-0,04	-0,04	-0,04		-0,04	-0,04	-0,04		-0,04	-0,04	-0,04

Al riguardo, per i profili di quantificazione, in particolare, sulla lettera a) del comma 4, laddove si dispone l'integrazione della composizione del Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, con un dirigente generale del Ministero della difesa, in considerazione dei dati e degli elementi forniti dalla RT, nulla da osservare.

In proposito, per i profili inerenti il calcolo, con riferimento alla determinazione degli oneri a regime (35.000 euro annui per ciascun anno del periodo 2022-2026), si evidenzia che questa risulta coerente con quanto previsto dal comma 3 dell'articolo 45 del DL n. 77/2021 che disciplina la costituzione e la composizione del suddetto Comitato speciale.

Quanto agli oneri relativi al 2021, che la norma pone espressamente a valere delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente, si prende atto di quanto affermato dalla RT e confermato in prima lettura¹⁷, ovvero, che a quanto dovuto a titolo d'indennità al nuovo componente del suddetto Comitato per 4 mesi dell'anno in corso, a partire dal 1° settembre 2021 (circa 12.000 euro) si provvederà a valere su quota parte delle risorse risparmiate (circa 160.000 euro) derivanti dalla ritardata entrata in operatività del medesimo Comitato (a partire dal 1° settembre 2021 anziché dal 1° luglio 2021 come originariamente stimato dalla RT annessa al DL n. 77/2021), e che non risulta necessario potenziare la struttura di supporto del Comitato speciale^{18 19}.

Quanto alla lettera b) del comma 4, laddove si riconosce agli esperti chiamati a partecipare ai lavori del Comitato speciale il rimborso delle spese nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente e di quanto previsto per i componenti e gli esperti del Consiglio superiore dei lavori pubblici, non si formulano osservazioni considerate le ipotesi di stima di tale onere (quantificato in euro 18.000 annui per il periodo 2022-2026 e in 6 mila euro nel 2021 per 4 mesi) fornite dalla RT.

Il comma 6 reca modifiche all'articolo 22, comma 2, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, in materia di funzionamento della Commissione nazionale per il dibattito pubblico. In particolare, con la norma si provvede a modificare il comma 2 del citato articolo 22 del decreto legislativo n. 50 del 2016 al fine di riconoscere ai componenti della Commissione nazionale un rimborso delle spese effettivamente sostenute e documentate per le missioni effettuate nei limiti previsti per il personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con oneri complessivi, per tutti i componenti della Commissione, non superiori a 18.000 euro per l'anno 2021 ed a 36.000 euro a decorrere dall'anno 2022.

La RT ribadisce che la norma reca modifiche all'articolo 22, comma 2, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, in materia di funzionamento della Commissione nazionale per il dibattito pubblico.

¹⁷ Sul punto, la Nota depositata in commissione dal MIMS si è limitata alla conferma che "l'effettiva disponibilità delle stesse, al netto di quelle destinate per far fronte ad interventi già programmati e ad impegni già assunti". Analoga conferma è stata poi data dal Governo. Cfr. Camera dei deputati, Bollettino dei Resoconti di Giunta e Commissioni, 13 e 20 ottobre 2021, doc. cit. pagina 107 e pagina 254;

¹⁸ Si rammenta che il comma 4 del predetto articolo 45 prevede che a tale struttura, operante fino al 31 dicembre 2026, sia preposto un dirigente di livello generale, in aggiunta alla dotazione organica del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e che la stessa sia composta da 1 dirigente non generale e da 10 unità di personale di livello non dirigenziale, individuate tra il personale di ruolo delle pubbliche amministrazioni. A tal fine la norma autorizza la spesa di euro 391.490 per il 2021 e di euro 782.979 per ciascun anno dal 2022 al 2026.

¹⁹ In proposito, il dicastero delle infrastrutture ha assicurato che "non risulta necessario il potenziamento della struttura di supporto al Comitato speciale, istituita ai sensi del medesimo articolo 45, tenuto conto che per la stessa sono previste, a legislazione vigente, per gli anni dal 2022 al 2026, adeguate ed idonee risorse umane, strumentali e finanziarie, nonché la possibilità per la medesima struttura di supporto di avvalersi, mediante apposite convenzioni e nel limite complessivo di spesa di euro 500.000 per l'anno 2021 e di euro 1 milione per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, di società controllate da Amministrazioni dello Stato specializzate nella progettazione o realizzazione di opere pubbliche". Cfr. Camera dei deputati, Bollettino dei Resoconti di Giunta e Commissioni, 13 ottobre 2021, doc. cit. pagina 109.

Evidenzia che con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n.76, sono state disciplinate le modalità di svolgimento, le tipologie e le soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico, nonché le competenze della Commissione Nazionale per il dibattito pubblico e con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 30 dicembre 2020, n. 627, è stata istituita la Commissione nazionale, composta, ai sensi dell'articolo 4 del citato decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 76 del 2018 da n. 15 membri e da n. 3 esperti eventualmente nominati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta della Commissione, che prendono parte ai lavori della Commissione senza diritto di voto.

Rileva che con la norma in esame si provvede a modificare il comma 2 del citato articolo 22 del decreto legislativo n. 50 del 2016 al fine di riconoscere ai componenti della Commissione nazionale un rimborso delle spese effettivamente sostenute e documentate per le missioni effettuate nei limiti previsti per il personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con oneri complessivi, per tutti i componenti della Commissione, non superiori a 18.000 euro per l'anno 2021 ed a 36.000 euro a decorrere dall'anno 2022. Tale quantificazione è stata elaborata ipotizzando lo svolgimento da parte della Commissione di n. 1 riunione ogni trimestre (per l'anno 2021 sono state considerate 2 riunioni) e l'importo medio di 500 euro di rimborso per ogni singolo componente per le spese documentate effettivamente sostenute per ogni missione effettuata (ovvero n. 2 riunioni per l'anno 2021 e n. 4 riunioni per l'anno 2022 per ogni singolo membro della Commissione), ipotizzando prudenzialmente che i 15 componenti della Commissione e i 3 esperti eventualmente nominati dal Ministero provengano da località diverse da Roma, ove ha sede la Commissione.

Nella tabella seguente vengono riportati i valori utilizzati ai fini della quantificazione degli oneri derivanti dal comma 6.

n. riunioni / missioni	4,00		vitto (2 pasti al giorno)	61,1
importo per singola riunione / missione	500,00		vitto (2 pasti al giorno)	61,1
n. componenti	18,00		alloggio (albergo 4 stelle)	150
			viaggio andata (stima tratta alta velocità RO-MI)	95
			viaggio ritorno (stima tratta alta velocità MI-RO)	95
importo a decorrere dal 2022	36.000,00		taxi	38
importo 2021	18.000,00		Totale	500,2

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica espone i seguenti valori in conto maggiori spese correnti come segue:

norma	s/e	c/K	S.N.F.				Fabbisogno				Indebitamento netto			
			2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
c.6	s	c	0,07	0,04	0,04	0,04	0,07	0,04	0,04	0,04	0,07	0,04	0,04	0,04

Al riguardo, per i profili di quantificazione, in considerazione dei dati e degli elementi forniti dalla RT, andrebbe chiarito come è stato stimato il numero di riunioni, pari a sole 4 l'anno.

Per i profili di copertura, si rinvia al successivo comma 9.

I commi 7 e 8 prevedono per il personale in servizio al MIMS, diverso da quello appartenente al ruolo dirigenziale, a decorrere dalla data di entrata in vigore del provvedimento d'urgenza in esame, l'incremento dell'indennità di amministrazione, e del fondo risorse decentrate del personale non dirigenziale di cui all'articolo 76 del CCNL del comparto funzioni centrali 2016-2018 e, con riferimento al personale dirigenziale, l'incremento dei fondi per la retribuzione di "posizione" e la retribuzione di "risultato" del medesimo personale.

Il comma 9 individua la copertura delle norme riportate ai commi 7 e 8. In particolare, si prevede che agli oneri derivanti dai commi 6, 7 e 8, quantificati in complessivi euro 5.497.859 per l'anno 2021 ed in complessivi euro 16.475.576 a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

La RT rileva che per il personale in servizio al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, diverso da quello appartenente al ruolo dirigenziale, i commi 7 e 8 prevedono, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, l'incremento dell'indennità di amministrazione e del fondo risorse decentrate del personale non dirigenziale di cui all'articolo 76 del contratto collettivo nazionale di lavoro del comparto funzioni centrali 2016-2018 e, con riferimento al personale dirigenziale, l'incremento dei fondi per la retribuzione di posizione e la retribuzione di risultato del medesimo personale.

Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, gestisce circa il 40% degli investimenti pubblici in Italia e gestisce servizi che riguardano la maggior parte della popolazione (es. circa 40 milioni di titolari di patente di guida, circa 50 milioni di veicoli circolanti). A fronte di ciò si riscontra, anche in ragione della mancanza di personale, una sempre crescente difficoltà di soddisfare la domanda dell'utenza, sia in relazione alle competenze del settore delle infrastrutture che per quelle del settore dei trasporti e della motorizzazione.

In considerazione delle specifiche professionalità, anche di natura tecnica, del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e tenuto conto della necessità di remunerare adeguatamente le attività di controllo svolte da detto

personale, nonché delle peculiari responsabilità facenti capo al personale appartenente ai ruoli dirigenziali, l'incremento dei fondi risulta essenziale al fine di assicurare il rafforzamento delle capacità tecniche del Dicastero al fine di evitare la mobilità delle competenze professionali più elevate verso altre Amministrazioni, determinata prevalentemente da ragioni economiche come fondatamente ipotizzabile in ragione del differente trattamento retributivo.

In proposito, precisa che i fondi relativi la retribuzione accessoria riconosciuti dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono di gran lunga inferiori a quelli previsti presso tutte le altre Amministrazioni centrali. Per evidenziare e dare conto del divario esistente riporta alcuni dati relativi ad altre Amministrazioni centrali:

- relativamente al fondo risorse decentrate del personale sono riconosciuti circa 4.000 euro lordi annui *pro capite* ai dipendenti del Ministero dell'economia e delle finanze rispetto ai 309,15 euro lordi annui *pro capite* spettanti al personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- analogo divario si riscontra relativamente alla retribuzione parte variabile dei dirigenti non generali (circa € 31.737,00 lordi annui per il personale dirigente non generale del Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali rispetto a circa € 17.220,19 lordi annui riconosciuta al corrispondente dirigente del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili);
- situazione simile si registra rispetto al personale dirigenziale generale (un dirigente generale presso il Ministero della Salute percepisce mediamente una retribuzione annua lorda di parte variabile di € 76.111,39 ed una retribuzione di risultato di circa € 20.919,00, mentre presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili tali retribuzioni risultano pari rispettivamente a circa € 72.000,00 e € 7.000,00).

All'uopo rappresenta che già con la legge di bilancio 2019 alcuni Ministeri hanno incrementato le dotazioni dei fondi per le retribuzioni accessorie sia di posizione che di risultato.

In particolare, evidenzia che le disposizioni prevedono:

- l'incremento delle risorse del fondo risorse decentrate al fine di riconoscere al personale non dirigenziale l'importo di 1.100 lordi annui *pro capite* in luogo degli attuali euro 309,25;
- l'incremento del 20% dell'indennità di amministrazione del personale non dirigenziale;
- l'incremento del 20% dei fondi per la retribuzione di posizione e di risultato del personale dirigenziale non generale;
- l'incremento del 5% dei fondi per la retribuzione di posizione e di risultato del medesimo personale dirigenziale generale.

Nelle tabelle seguenti si riportano i valori considerati ed i relativi incrementi previsti al fine della quantificazione degli oneri.

Tabella 1 – fondo risorse decentrate del personale non dirigenziale

FRD 2020								
unità	6.994							
quota 2020 di parte fissa disponibile*	€ 2.869.218							
importo medio pro-capite	410,24	<i>lordissimo</i>						
	309,15	<i>lordo dip</i>						
PROPOSTA DI INCREMENTO								
importo medio pro-capite proposto	1.100,00	<i>lordo dip</i>						
	1.459,70	<i>lordissimo</i>						
differenza tra importo medio pro-capite effettivo 2020 e importo medio pro-capite proposto	1.049,46	<i>lordissimo</i>						
fondi necessari per incremento	7.339.923,35	<i>lordissimo</i>						
FRD 2020								
TOTALE RISORSE CERTE E STABILI AL NETTO RIDUZIONE STRUTTURALE							€ 9.164.007	
UTILIZZI GIA' STABILITI (DA DECURTARE DALLE RISORSE CERTE E STABILI):								
finanziamento cassa previdenza e assistenza							-€ 1.000.000	
perequazione indennità posizione dirigenti ex LLPP							-€ 640.000	
sviluppi economici all'interno delle aree ex art. 7 CCNL 2016-2018							-€ 4.654.789	
TOTALE UTILIZZI GIA' STABILITI (DA DECURTARE DALLE RISORSE CERTE E STABILI)							-€ 6.294.789	
RISORSE CERTE E STABILI (al netto degli utilizzi già stabiliti) anno 2020							€ 2.869.218	

Tabella 2 – indennità di amministrazione del personale non dirigenziale

RETRIBUZIONE PERSONALE AREE DAL 1/4/2018				Valori aggiornati			
area / fascia retributiva	CCNL 2018 tab.C - Stipendio tabellare Annuo da 1.4.2018	13^	Totale Stipendio Annuo - lordo dip.	Oggetto della proposta			Costo Totale lordissimo
				Ind. Amm. annua	Totale retribuzione annua - lordo dip. - p.g.1	Contr. Amm. - p.g.2	
				20%	29,88%	8,50%	ANNUO
Ispettore Generale r.e.	33.203,27	2.766,94	35.970,21	7.644,53	43.614,74	13.032,08	60.354,07
Direttore Divisione r.e.	30.861,96	2.571,83	33.433,79	6.923,23	40.357,02	12.058,68	55.846,05
Terza Area – Fascia 7	32.246,48	2.687,21	34.933,69	5.461,49	40.395,17	12.070,08	55.898,84
Terza Area – Fascia 6	30.369,00	2.530,75	32.899,75	5.461,49	38.361,24	11.462,34	53.084,28
Terza Area – Fascia 5	28.449,67	2.370,81	30.820,48	5.461,49	36.281,96	10.841,05	50.206,98
Terza Area – Fascia 4	26.718,84	2.226,57	28.945,41	5.461,49	34.406,90	10.280,78	47.612,27
Terza Area – Fascia 3	24.329,64	2.027,47	26.357,11	4.574,02	30.931,13	9.242,22	42.802,49
Terza Area – Fascia 2	23.074,61	1.922,88	24.997,49	3.885,70	28.883,19	8.630,30	39.968,56
Terza Area – Fascia 1	22.291,78	1.857,65	24.149,43	3.885,70	28.035,12	8.376,90	38.795,01
Seconda Area – Fascia 6	23.014,93	1.917,91	24.932,84	3.350,74	28.283,58	8.451,13	39.138,81
Seconda Area – Fascia 5	22.377,66	1.864,81	24.242,47	3.350,74	27.593,20	8.244,85	38.183,47
Seconda Area – Fascia 4	21.594,96	1.799,58	23.394,54	3.350,74	26.745,28	7.991,49	37.010,11
Seconda Area – Fascia 3	20.358,56	1.696,55	22.055,11	3.350,74	25.405,84	7.591,27	35.156,61
Seconda Area – Fascia 2	19.132,15	1.594,35	20.726,50	2.933,14	23.659,63	7.069,50	32.740,20
Seconda Area – Fascia 1	18.203,28	1.516,94	19.720,22	2.567,52	22.287,74	6.659,58	30.841,77
Prima Area – Fascia 3	18.523,93	1.543,66	20.067,59	2.279,09	22.346,68	6.677,19	30.923,33
Prima Area – Fascia 2	17.868,35	1.489,03	19.357,38	2.279,09	21.636,47	6.464,98	29.940,54
Prima Area – Fascia 1	17.263,45	1.438,62	18.702,07	2.279,09	20.981,16	6.269,17	29.033,73
							6.994,00
							266.858.807,55
							Differenza
							5.958.817,70

Tabella 3 – fondi per la retribuzione di posizione e di risultato del personale dirigenziale non generale

Riepilogo risorse necessarie per RPFV e RR (lordissimo) con i seguenti valori di RP Fascia A: 29.785,30 e Fascia B: 24.585,30:			
Spesa annua per RPFV lordissima	7.677.507,14		
Spesa annua per RR lordissima	1.472.474,63		
Spesa per indennità riassicurate riconosciuta ai dir.ex RID gravante sul fondo:	9.492,65		
spesa prevista per incarichi ad interim			
TOTALE FABBISOGNO PER RPFV E RR (lordissimo)	9.159.474,41		
TOTALE FONDO 2020 il cui valore è ricondotto al "limite2016"	8.459.428,54		
differenza residua mancante	- 700.045,87		
		Fascia A	Fascia B
Riepilogo risorse necessarie per RPFV e RR (lordissimo) con i seguenti valori di RP			
Spesa annua per RPFV lordissima	9.213.056,72	29.785,50	24.585,30
Spesa annua per RR lordissima	1.766.978,79	20%	20%
Spesa per indennità riassicurate riconosciuta ai dir.ex RID gravante sul fondo:	9.492,65	35.742,60	29.502,36
spesa prevista per incarichi ad interim		145	50
TOTALE FABBISOGNO PER RPFV E RR (lordissimo)	10.989.528,16	5.182.677,00	1.475.118,00
TOTALE FONDO 2020 il cui valore è ricondotto al "limite2016"	8.459.428,54		
differenza residua mancante	- 2.530.099,62		

Tabella 4 – fondi per la retribuzione di posizione e di risultato del personale dirigenziale generale

Riepilogo risorse necessarie per RPFV e RR (lordissimo) con gli attuali valori di RPV e RR				3	funzioni liv. A	72.000,00
SPESA TOTALE (lordissimo)				20	funzioni liv. B	64.000,00
TOTALE FONDO 2020 il cui valore è ricondotto al "limite201				13	funzioni liv. C	58.000,00
differenza in più o in meno				3	funzioni liv. D	44.000,00
Riepilogo risorse necessarie per RPFV e RR (lordissimo) con nuovi valori di RPV e RR proposti:				4	funzioni liv. A	75.600,00
SPESA TOTALE (lordissimo)				19	funzioni liv. B	67.200,00
TOTALE FONDO 2020 il cui valore è ricondotto al "limite201				13	funzioni liv. C	60.900,00
differenza in più o in meno				3	funzioni liv. D	46.200,00
				39		

Durante l'esame in prima lettura²⁰, il Governo ha altresì fornito le tabelle relative alle quantificazioni effettuate per la retribuzione di posizione e la retribuzione di risultato, riferite agli oneri recati dal comma 8, lettere a) e b).

Per quanto riguarda la copertura finanziaria degli oneri previsti nei precedenti commi da 6 a 8, mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Tabella A), afferma che tale fondo presenta la sufficiente disponibilità.

Nella tabella seguente si riporta il riepilogo delle voci considerate e l'indicazione della copertura finanziaria disposta.

	Indennità di amministrazione	8.938.226,55	
	Fondo I fascia	1.439.509,73	
	Fondo II fascia	5.176.490,79	
	Fondo risorse decentrate	35.254.933,55	
	TOTALE	50.809.160,62	
	4 mesi	16.936.386,87	
			4 mesi
	Indennità di amministrazione	5.958.817,70	1.986.272,57
	Fondo I fascia	610.735,40	203.578,47
	Fondo II fascia	2.530.099,62	843.366,54
	Fondo risorse decentrate	7.339.923,35	2.446.641,12
	TOTALE	16.439.576,07	5.479.858,69
	4 mesi	5.479.858,69	
Copertura		2021	2022
		2023	
Incremento fondi personale del MIMS -	5.479.859	16.439.576	16.439.576
Rimborso spese documentate e effettivamente sostenute ai componenti della Commissione nazionale per il dibattito pubblico			
	18.000	36.000,00	36.000,00
Totale oneri	5.497.859	16.475.576	16.475.576
Totale copertura su tabella A	5.497.859	16.475.576	16.475.576

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica espone i seguenti valori in conto maggiori spese correnti/ maggiori entrate correnti come segue:

²⁰ Cfr. Camera dei deputati, Bollettino dei Resoconti di Giunta e Commissioni, 13 ottobre 2021, doc. cit. p. 109-112.

norma	s/e	c/K	S.N.F.				Fabbisogno				Indebitamento netto			
			2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
c.7 l.a	s	c	2	6	6	6	2	6	6	6	2	6	6	6
c.7 l.a	e	t/c					1	2,9	2,9	2,9	1	2,9	2,9	2,9
c.7 l.b	s	c	2,4	7,3	7,3	7,3	2,4	7,3	7,3	7,3	2,4	7,3	7,3	7,3
c.7 l.b	e	t/c					1,2	3,6	3,6	3,6	1,2	3,6	3,6	3,6
c.8 l.a	s	c	0,2	0,6	0,6	0,6	0,2	0,6	0,6	0,6	0,2	0,6	0,6	0,6
c.8 l.a	e	t/c					0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3
c.8 l.b	s	c	0,8	2,5	2,5	2,5	0,8	2,5	2,5	2,5	0,8	2,5	2,5	2,5
c.8 l.b	e	t/c					0,4	1,2	1,2	1,2	0,4	1,2	1,2	1,2
c.9	s	c	-5,5	-16,5	-16,5	-16,5	-5,5	-16,5	-16,5	-16,5	-5,5	-16,5	-16,5	-16,5

Al riguardo, per i profili di quantificazione, in considerazione della circostanza che gli oneri recati dalle disposizioni ivi previste appaiono verificabili alla luce dei dati e degli elementi riportati dalla RT e alla luce delle conferme circa la completezza dei dati, acquisite dal Governo nel corso dell'esame svoltosi in prima lettura ²¹, non si formulano particolari osservazioni.

Ad ogni modo, richiamando l'articolo 17, comma 3, terzo e quarto periodo, della legge di contabilità andrebbe richiesto un quadro di raccordo tra di dati riportati in RT in relazione alla quantificazione degli oneri relativi a ciascuna disposizione (tavole 1 e 2) in relazione all'obiettivo di incremento dell'indennità di amministrazione (+20%), con i dati indicati nel quadro riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanzia pubblica.

Per i profili di copertura, non si hanno osservazioni da formulare, posto che è confermata l'esistenza delle occorrenti disponibilità.

Il comma 10 prevede che il regolamento di cui all'art. 113, comma 3, del D.Lgs. n. 50/2016 (codice dei contratti pubblici) – in base al quale vengono ripartite tra i dipendenti delle amministrazioni aggiudicatrici le risorse del fondo di cui al comma 2 della medesima disposizione destinate alla remunerazione incentivante delle funzioni tecniche svolte dagli stessi dipendenti – si applica agli appalti di lavori, servizi e forniture, le cui procedure sono state avviate successivamente alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, anche se eseguite prima della entrata in vigore del predetto regolamento. Gli oneri per la ripartizione delle risorse finanziarie di cui al suddetto comma 2 fanno carico agli stanziamenti già accantonati per i singoli appalti di lavori, servizi e forniture negli stati di previsione della spesa o nei bilanci delle stazioni appaltanti.

La RT rileva che la norma disciplina il pagamento delle funzioni "tecniche" dei dipendenti delle amministrazioni aggiudicatrici con riguardo ad un periodo temporale

²¹ In proposito, la R.G.S. si è limitata a confermare che la RT, " oltre ai dati relativi alla retribuzione di posizione variabile riporta anche quelli relativi alla retribuzione di risultato di cui si prevede anche l'incremento". Cfr. Camera dei deputati, Bollettino dei Resoconti di Giunta e Commissioni, 13 ottobre 2021, doc. cit. pagina 110.

rispetto al quale il Consiglio di Stato ha evidenziato l'esistenza di un "vuoto normativo". Infatti, con pareri rilasciati al Ministero dei beni culturali e al Ministero della giustizia, il menzionato Consesso ha evidenziato che i regolamenti delle amministrazioni aggiudicatrici sono stati abrogati a seguito dell'entrata in vigore del nuovo codice dei contratti pubblici del 2016 e ha rappresentato la necessità di un intervento legislativo finalizzato a regolamentare il periodo transitorio tra l'abrogazione del vecchio regolamento e l'entrata in vigore di quello previsto dall'articolo 113, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

La disposizione normativa proposta, pertanto, prevede che il regolamento di cui all'articolo 113, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, si applica agli appalti di lavori, servizi e forniture le cui procedure poste a base di gara sono state avviate successivamente alla data di entrata in vigore del decreto legislativo n. 50 del 2016, anche se eseguite prima della entrata in vigore del predetto regolamento.

Si stabilisce, inoltre, che gli oneri per la ripartizione delle risorse finanziarie di cui al citato articolo 113, comma 2, fanno carico agli stanziamenti già accantonati per i singoli appalti di lavori, servizi e forniture di cui al primo periodo negli stati di previsione della spesa o nei bilanci delle stazioni appaltanti.

Rileva che la disposizione ha natura ordinamentale e pertanto non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Inoltre, si evidenzia che tali pagamenti fanno riferimento a risorse economiche accantonate e che gravano sui pertinenti piani economici delle singole opere.

Al riguardo, per i profili di quantificazione, considerando i chiarimenti acquisiti nel corso dell'esame svoltosi in prima lettura, circa la compatibilità delle disposizioni in esame con i vincoli previsti al riconoscimento di elementi accessori della retribuzione dalla normativa vigente²², nonché le conferme fornite anche dal Governo circa la neutralità delle norme rispetto agli effetti già contemplati dai tendenziali di spesa, redatti ai sensi della legislazione vigente^{23 24}, non ci sono osservazioni.

²² Il Dipartimento della R.G.S. ha assicurato che " i pagamenti derivanti dalla norma in questione, ove riferiti ad attività prestate aggiudicatrici di contratti pubblici precedentemente all'entrata in vigore dell'articolo 1, comma 526 della legge n. 205/2017 vanno computati nel rispetto del limite al trattamento accessorio disposto dall'articolo 23, comma 2, del decreto legislativo n.75/2017". Cfr. Camera dei deputati, Bollettino dei Resoconti di Giunta e Commissioni, 13 ottobre 2021, doc. cit. pagina 112.

²³ Il Governo ha evidenziato che "anche qualora gli incentivi di cui trattasi venissero erogati nell'annualità di entrata in vigore dei nuovi regolamenti, non si ritiene che possano determinarsi effetti di cassa di ammontare apprezzabile rispetto agli andamenti di spesa già scontati ai fini dei saldi di finanza pubblica in base alla legislazione previgente, dal momento che, come già evidenziato, si tratta di risorse già accantonate". Cfr. Camera dei deputati, Bollettino dei Resoconti di Giunta e Commissioni, 20 ottobre 2021, doc. cit. pagina 257.

²⁴ Sul punto, il dicastero delle infrastrutture ha evidenziato che " anche qualora gli incentivi di cui trattasi venissero erogati nell'annualità di entrata in vigore dei "nuovi" regolamenti, non si ritiene che possano determinarsi effetti di cassa di ammontare apprezzabile rispetto agli andamenti di spesa già scontati ai fini dai saldi di finanza pubblica in base alla legislazione previgente, dal momento che, come già evidenziato, si tratta di risorse già accantonate.". Cfr. Camera dei deputati, Bollettino dei Resoconti di Giunta e Commissioni, 13 ottobre 2021, doc. cit. pagina 112-113.

Il comma 11, alle lettere a) e b), introduce disposizioni relative al funzionamento del Comitato Centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di merci per conto di terzi che opera nell'ambito del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. In particolare, la norma modifica il comma 1, lettera f) dell'articolo 10 (*Composizione*) del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284, prevedendo che ciascun componente nominato quale rappresentante delle associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo giuridicamente riconosciute dal Ministero, debba essere "espressione" del relativo movimento (lettera a); al punto 7 della medesima lettera f), laddove è prevista il requisito della rappresentanza anche nell'ambito del CNEL, della Confederazione alla quale il rappresentante in seno al comitato aderisce, è previsto che tale Confederazione deve aver fatto parte dell'Assemblea Generale del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro almeno per tre mandati negli ultimi cinque e può indicare una sola associazione di categoria (lettera b).

La RT ribadisce che la norma introduce disposizioni relative al funzionamento del Comitato Centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di merci per conto di terzi che opera nell'ambito del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

La disciplina relativa alla composizione, organizzazione e funzionamento del citato Comitato Centrale si rinviene nella legge istitutiva 6 giugno 1974, n. 298 e nel decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284.

Attualmente, oltre ai soggetti istituzionali previsti dall'articolo 10 del citato decreto legislativo n. 284/2005, fanno parte del Comitato ben 13 associazioni di categoria degli autotrasportatori, ivi compresi i rappresentanti del movimento cooperativo.

È di tutta evidenza che una tale parcellizzazione della rappresentanza di categoria porta spesso ad uno stallo nelle attività del Comitato essendo necessario, per definire le azioni con la dovuta maggioranza, un defatigante lavoro di coordinamento e contemperamento delle diverse istanze provenienti dal variegato mondo associativo.

Pur preservando una ampia rappresentanza da parte sia del mondo artigiano che delle imprese più strutturate, e quindi un articolazione della rappresentanza che garantisca la pluralità degli interessi coinvolti, la proposta normativa – tenuto conto dell'attuale stato delle associazioni di categoria esistenti ed aderenti alla Confederazione rappresentata in seno al Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro – andrebbe a ridurre a 7 il numero delle associazioni di categoria presenti nel Comitato Centrale in quanto espressione di:

1. Movimento cooperativo,
2. Confartigianato,
3. CNA,
4. Casartigiani,
5. Confcommercio,
6. Confetra,
7. Confindustria.

La struttura del Comitato così delineata, senza incidere sulla reale rappresentanza della categoria, garantirà una maggiore efficacia ed efficienza della sua azione.

L'adozione della modifica normativa si appalesa urgente essendo necessario a breve, in vista della scadenza dell'attuale mandato del Comitato Centrale, avviare il procedimento per il rinnovo del Comitato stesso.

La disposizione ha contenuto ordinamentale e, pertanto, dalla stessa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, per i profili di quantificazione, nulla da osservare.

Articolo 6

(Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e dell'Ente nazionale per l'aviazione civile)

L'articolo contiene norme sull'Agenzia nazionale per sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, modificando diversi testi legislativi vigenti, tra cui il decreto-legge n. 109 del 2018 (c.d. decreto Genova), il codice della strada e il decreto legislativo n. 264 del 2006 (disciplina della rete stradale transeuropea).

Il comma 1, alle lettere a)-e), apporta modificazioni all'art. 12 (*Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali*) decreto-legge n. 109 del 2018:

- la modifica della lettera a) del comma 4 e del comma 5-*bis* dell'articolo 12 del DL n. 109/2018 con la finalità di eliminare un adempimento previsto in capo ad ANSFISA consistente nella comunicazione alla Commissione permanente per le gallerie delle attività ispettive esercitate sulla manutenzione svolta dai gestori delle infrastrutture autostradali [comma 1, lett. a), n. 1 e lett. d)]. Viene, altresì, modificata la lett. l) del medesimo comma 4, disponendo che le tariffe previste dall'art. 10 del D.Lgs. n. 35/2011 a carico dei gestori non pubblici per consentire – in base al previgente testo, al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) – lo svolgimento delle attività di cui agli articoli 5 (classificazione e gestione della sicurezza della rete stradale aperta al traffico) e 6 (ispezioni di sicurezza) del medesimo decreto legislativo, siano destinate all'Agenzia [comma 1, lett. a) n. 3];
- la sostituzione del comma 4-*quater* del summenzionato art. 12 del DL n. 109/2018, al fine di trasferire all'Agenzia le funzioni esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del MIMS (comma 1, lett. b));
- la modifica del comma 9, lett. b) e del comma 13 dell'art. 12 del DL n. 109/2018, al fine di elevare le dotazioni organiche complessive del personale di ruolo dipendente dall'Agenzia dal numero massimo di 569 a quello di 668 unità (+99). All'interno di tale contingente il numero di 42 unità massime di livello dirigenziale non generale viene portato a 48 (+6) e il numero di uffici e posizioni di livello dirigenziale generale viene incrementato di una unità (da 2 a 3) [comma 1, lett. e) ed f)];

Il comma 2 novella dell'art. 12, comma 3, lett. a), del D.Lgs. n. 285/1992 (nuovo codice della strada) al fine di prevedere che, in materia di espletamento dei servizi di polizia stradale, la prevenzione e l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale e la tutela e il controllo sull'uso delle strade possano essere effettuati, previo superamento di un esame di qualificazione, anche dal personale dell'Agenzia con compiti ispettivi o di vigilanza sulle infrastrutture stradali o autostradali.

Il comma 3 prevede che per il personale dell'Agenzia il requisito di anzianità di servizio per accedere all'esame di qualificazione non è richiesto, in via transitoria, fino al 31 dicembre 2023.

Il comma 4 prevede che – entro 90 giorni dall’entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge – vengano adeguate le fonti di regolazione dell’Agenzia (statuto, regolamento di amministrazione e restanti regolamenti), secondo le modalità del predetto decreto-legge n. 109.

Il comma 5 dispone il passaggio di personale dagli USTIF all’Agenzia, a decorrere dal 1° gennaio 2022, precisando numero di unità, qualifiche e livelli retributivi.

In particolare, il personale degli Uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il relativo personale, pari a n.6 unità di livello dirigenziale non generale e n.92 unità di personale delle aree funzionali, di cui n.48 di area III, n.38 di area II e n. 6 di area I, che sono trasferiti all’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), a decorrere dal 1° gennaio 2022. Conseguentemente, la dotazione organica del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ferme restando le n. 38 posizioni di livello dirigenziale generale, è rideterminata in n.189 posizioni di livello dirigenziale non generale e n.7.674 unità di personale delle aree funzionali di cui n. 2.966 di area III, n.4.497 di area II e n. 211 di area I.

Le risorse umane trasferite includono il personale di ruolo dirigenziale e non dirigenziale, nonché il personale a tempo determinato con incarico dirigenziale ai sensi dell’articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che risulta in servizio alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. È previsto che al personale non dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma si applica il trattamento economico, compreso quello accessorio, previsto nell’amministrazione di destinazione e viene corrisposto un assegno *ad personam* riassorbibile pari all’eventuale differenza fra le voci fisse e continuative del trattamento economico dell’amministrazione di provenienza, ove superiore, e quelle riconosciute presso l’amministrazione di destinazione.

Nelle more dell’entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4, al personale dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi i contratti individuali di lavoro stipulati ai sensi dell’articolo 19, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto. Fino alla data di adozione del decreto del Ministro dell’economia e delle finanze di cui al comma 6, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla corresponsione del trattamento economico spettante al personale trasferito nella misura già corrisposta e le eventuali differenze sono a carico dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.

È stabilito che a decorrere dalla medesima data, le risorse finanziarie siano allocate sul pertinente capitolo di spesa del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per essere trasferite all’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Tale importo considera i costi del trattamento economico corrisposto al personale trasferito e tiene conto delle voci retributive fisse e continuative, del costo dei buoni pasto, della remunerazione del lavoro straordinario e del trattamento economico di cui al Fondo risorse decentrate. Fino alla data di entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4, l’attività facente capo agli USTIF continua ad essere esercitata presso le sedi e gli uffici già individuati dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2014, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 297 del 23 dicembre 2014.

Il comma 6 stabilisce che il Ministro dell’economia e delle finanze provvede, con proprio decreto, ad effettuare le occorrenti variazioni di bilancio, in termini di residui, di competenza e di cassa ivi comprese l’istituzione, la modifica e la soppressione di missioni e programmi. A decorrere dalla data di adozione del decreto del Ministro dell’economia e delle finanze di cui al primo periodo transitano all’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali i rapporti giuridici attivi e passivi relativi alle funzioni trasferite. A decorrere dalla medesima data, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e l’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali provvedono al trasferimento delle corrispondenti risorse strumentali tramite protocolli d’intesa.

Il comma 7 reca il dispositivo di copertura degli oneri recati dai commi 1-6. In particolare, agli oneri derivanti dai commi 1, lettere e) ed f), e 5, pari a 1.355.309 euro annui a decorrere dal 2022 si provvede a valere sulle risorse disponibili nel bilancio dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Alla compensazione dei relativi effetti finanziari, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, pari a 697.985 euro annui a decorrere dall'anno 2022 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189.

La RT si sofferma sul comma 1, rilevando che ivi si provvede a modificare l'articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

In particolare, sul comma 1, lettera a), evidenzia che si modifica la lettera a) del comma 4 del citato articolo 12, con la finalità di eliminare un adempimento della Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali che consiste nella comunicazione alla Commissione permanente per le gallerie di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, relativa alla verifica dell'attività di manutenzione svolta dai gestori, dei relativi risultati e della corretta organizzazione dei processi di manutenzione, nonché l'attività ispettiva e di verifica a campione sulle infrastrutture, obbligando i gestori, in quanto responsabili dell'utilizzo sicuro delle stesse, a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, nonché all'esecuzione dei necessari interventi di messa in sicurezza.

Sempre al comma 4, evidenzia che si apporta una modifica di *drafting* in relazione alla lettera g) e si modifica la lettera l), prevedendo che le tariffe previste dall'articolo 10 del decreto legislativo n. 35 del 2011 siano destinate all'Agenzia per lo svolgimento delle attività di cui agli articoli 5 (*Classificazione e gestione della sicurezza della rete stradale aperta al traffico articolo 5, direttiva 2008/96/CE*) e 6 (*Ispezioni di sicurezza articolo 6, direttiva 2008/96/CE*) del medesimo decreto legislativo.

Sul comma 1, lettera b), rileva che si sostituisce il comma 4-*quater* del richiamato articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, al fine di trasferire all'Agenzia le funzioni esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Si provvede, inoltre, a modificare il comma 5 del richiamato articolo 12 per correggere un refuso (comma 1, lettera c)).

Poi, si modifica il comma 5-*bis* (comma 1, lettera d)) per eliminare un adempimento dell'Agenzia che consiste nella comunicazione alla Commissione permanente per le gallerie di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264 del programma delle attività di vigilanza diretta dell'Agenzia sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, da espletarsi nel corso dell'anno successivo.

Quindi si provvede a modificare il comma 9 e il comma 13 dell'articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 (comma 1, lettere e) ed f), con la finalità di prevedere un aumento delle dotazioni organiche complessive del personale

dell'Agenzia per effetto del trasferimento all'Agenzia, a decorrere dalla data di adozione del decreto previsto, degli Uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con la relativa dotazione organica.

Conclude assicurando che, pertanto, la dotazione organica dell'Agenzia si incrementa di ulteriori n.99 unità di personale passando dalle attuali n. 569 unità, di cui n. 42 di livello dirigenziale non generale e n. 2 uffici di livello dirigenziale generale alle 668 unità, di cui 48 di livello dirigenziale non generale e 3 uffici di livello dirigenziale generale.

Circa i profili d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica inerenti alle misure di cui alle lettere e) ed f), rinvia al comma 5.

In relazione al comma 2, la RT certifica che la disposizione apporta modifiche all'articolo 12, comma 3, lettera a), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, stabilendo che in materia di espletamento dei servizi di polizia stradale, la prevenzione e l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale e la tutela e il controllo sull'uso delle strade possono, inoltre, essere effettuati, previo superamento di un esame di qualificazione secondo quanto stabilito dal regolamento di esecuzione, anche dal personale, con compiti ispettivi o di vigilanza sulle infrastrutture stradali o autostradali, dell'Agenzia.

Assicura che la disposizione ha carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Sul comma 3 ribadisce che la disposizione prevede che fino al 31 dicembre 2023, ai fini dell'ammissione all'esame di qualificazione per l'espletamento dei servizi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, non è richiesto per il personale di ANSFISA il possesso del requisito dell'anzianità di inquadramento previsto dall'articolo 23, comma 2, secondo periodo, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (inquadramento organico nei ruoli dell'amministrazione interessata da almeno tre anni).

Conferma che la disposizione ha carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Relativamente al comma 4, conferma che la norma prevede che entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, si provvede all'adeguamento dello statuto, del regolamento di amministrazione e dei regolamenti che disciplinano il funzionamento dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali secondo le modalità previste dall'articolo 12, commi 8, 9 e 10, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

Conferma che il comma 5 stabilisce che gli Uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e il relativo personale, pari a 6 unità di livello dirigenziale non generale e 92 unità di personale delle aree funzionali, di cui 48 di Area III, 38 di Area II e 6 di Area I, siano trasferiti

all’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, a decorrere dal 1° gennaio 2022.

Conseguentemente la dotazione organica del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ferme restando le 38 posizioni di livello dirigenziale generale, è rideterminata in 189 posizioni di livello dirigenziale non generale e 7.674 unità di personale delle Aree funzionali di cui 2.966 di Area III, 4.497 di Area II e 211 di Area I.

Incremento dotazione organica ANSFISA		Riduzione della dotazione organica MIMS	
Dirigente generale	1	Dirigente generale	0
Dirigente non generale	6	Dirigente non generale	6
Personale delle aree	92	Personale delle aree	92
TOTALI	99		98

Le risorse umane trasferite includono il personale di ruolo dirigenziale e non dirigenziale, nonché il personale a tempo determinato con incarico dirigenziale ai sensi dell'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che risulta in servizio alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto presso gli Uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF).

La disposizione prevede, altresì, che al personale non dirigenziale trasferito si applichi il trattamento economico, compreso quello accessorio, previsto nell'amministrazione di destinazione e viene corrisposto un assegno *ad personam* riassorbibile pari all'eventuale differenza fra le voci fisse e continuative del trattamento economico dell'amministrazione di provenienza, ove superiore, e quelle riconosciute presso l'amministrazione di destinazione.

È previsto che al personale dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma continuino ad applicarsi i contratti individuali di lavoro stipulati ai sensi dell'articolo 19, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto nelle more dell’entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4. Inoltre è disposto che fino alla data di adozione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze con cui verranno effettuate le occorrenti variazioni di bilancio, in termini di residui, di competenza e di cassa, ivi comprese l'istituzione, la modifica e la soppressione di missioni e programmi, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla corresponsione del trattamento economico spettante al personale trasferito nella misura già corrisposta, eventuali differenze sono a carico dell’Agenzia.

A decorrere dalla medesima data, le risorse finanziarie sono allocate sul pertinente capitolo di spesa del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per essere trasferite all’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Tale importo considera i costi del trattamento economico corrisposto al personale trasferito e tiene conto delle voci retributive fisse e

continuative, del costo dei buoni pasto, della remunerazione del lavoro straordinario e del trattamento economico di cui al Fondo risorse decentrate.

Fino all'adeguamento del regolamento di amministrazione dell'Agenzia l'attività facente capo agli Uffici speciali trasporti a impianti fissi continua ad essere esercitata presso le sedi e gli uffici già individuati dal decreto ministeriale 4 agosto 2014, n. 346.

Evidenzia che la disposizione comporta maggiori oneri a decorrere dal 2022 quantificati in euro 1.355.309, derivanti dall'ampliamento di n.1 posto dirigenziale di prima fascia nella dotazione organica dell'Agenzia e dal differenziale fra il trattamento economico dell'amministrazione di provenienza (MIMS) e quello riconosciuto presso l'amministrazione di destinazione al personale delle aree che si intende trasferire, che trovano copertura a valere sulle risorse disponibili nel bilancio dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.

Rileva che nei prospetti che seguono vengono riportate le risorse destinate alla copertura dell'attuale dotazione organica di ANSFISA (n. 569 unità), previste a legislazione vigente, inclusi i trasferimenti finanziari da parte delle altre Amministrazioni per effetto del trasferimento di personale (Tabella 1) e il dettaglio del maggiore costo relativo sia al trasferimento, nei ruoli di ANSFISA, del personale USTIF (n.92 unità di personale non dirigenziale, n.6 unità di personale dirigenziale non generale) sia all'istituzione di n.1 posizione di livello dirigenziale generale, riportato anche nella Tabella 1 alla voce "differenziale Ustif necessario a copertura della disposizione", quantificato in euro 1.355.308 (Tabelle 2 e 3).

La RT rappresenta che con riferimento al personale appartenente alle Aree funzionali, sono stati considerati anche gli oneri accessori (buoni pasto, straordinario e fondo risorse decentrate).

Tabella 1

CATEGORIA	Personale pianta organica	Costo unitario nuovi ingressi (livello CCNL iniziale)	Costo totale
Dirigenti generali	2	€ 220.091	€ 440.181
Dirigenti non generali	42	€ 168.742	€ 7.087.173
Professionisti I qualifica	60	€ 85.447	€ 5.126.793
Professionisti II qualifica	31	€ 69.365	€ 2.150.320
Funzionari	266	€ 51.191	€ 13.616.934
Collaboratori	153	€ 45.813	€ 7.009.340
Operatori	15	€ 41.722	€ 625.828
Totale personale ANSFISA	569		€ 36.056.569
Risorse	art. 12 decreto legge 109/2018 capitolo MIMS 1227 - pg. 2		€ 15.730.000
	art 1, commi 330 e 331, legge 145/2018		€ 8.113.523
	risorse per le 137 unità trasferite da Ansf coperte nell'ambito delle risorse di cui all'articolo 15, decreto legislativo 50 del 2019		€ 11.300.000
	trasferimento risorse da parte di altre amministrazioni per 61 unità di cui all'articolo 12, comma 14, decreto legge 109 del 2018		€ 2.450.000
TOTALE			€ 37.593.523
risorse residue			€ 1.536.954
diffenziale USTIF necessario a copertura della disposizione			€ 1.355.308
DIFFERENZA RESIDUA			€ 181.645

Tabella 2

	USTIF			
	Ministero	Ansfisa	Differenza	2022
Dirigente generale		220.090,58	220.090,58	220.090,58
Dirigente non generale	647.425,76	1.012.453,23	365.027,47	365.027,47
Personale aree funzionali	3.627.775,66	4.448.404,16	820.628,50	820.628,50
Oneri accessori aree funzionali	463.886,08	413.448,00	- 50.438,08	- 50.438,08
Totale	4.739.087,51	6.094.395,98	1.355.308,47	1.355.308,47

Tabella 3

	CONL 2018 tab. C - Stipendio tabellare Annuo da 1.4.2018	13 [^]	Totale Stipendio Annuo - lordo dip.	Incl. Amm. annua	Totale retribuzioni e annua - lordo dip. - p.g.1	Contr. Amm. - p.g.2	IRAP Amm. - pg 1	Costo Totale lordissimo	Ustif	Totale
						29,88%	8,50%	ANNUO		
Ispettore Generale r.e.	33.203,27	2.766,94	35.970,21	6.370,44	42.340,65	12.651,39	3.598,96	58.590,99		
Direttore Divisione r.e.	30.861,96	2.571,83	33.433,79	5.769,36	39.203,15	11.713,90	3.332,27	54.249,32		
Terza Area - Fascia 7	32.246,48	2.687,21	34.933,69	4.551,24	39.484,93	11.798,10	3.356,22	54.639,24		
Terza Area - Fascia 6	30.369,00	2.530,75	32.899,75	4.551,24	37.450,99	11.190,36	3.183,33	51.824,68	6,00	310.948,08
Terza Area - Fascia 5	28.449,67	2.370,81	30.820,48	4.551,24	35.371,72	10.569,07	3.006,60	48.947,38	5,00	244.736,90
Terza Area - Fascia 4	26.718,84	2.226,57	28.945,41	4.551,24	33.496,65	10.008,80	2.847,22	46.352,66	13,00	602.584,64
Terza Area - Fascia 3	24.329,64	2.027,47	26.357,11	3.811,68	30.168,79	9.014,43	2.564,35	41.747,57	14,00	584.466,00
Terza Area - Fascia 2	23.074,61	1.922,88	24.997,49	3.238,08	28.235,57	8.436,79	2.400,02	39.072,39	1,00	39.072,39
Terza Area - Fascia 1	22.291,78	1.857,65	24.149,43	3.238,08	27.387,51	8.183,39	2.327,94	37.898,83	9,00	341.089,51
Seconda Area - Fascia 6	23.014,93	1.917,91	24.932,84	2.792,28	27.725,12	8.284,27	2.356,64	38.366,02		0,00
Seconda Area - Fascia 5	22.377,66	1.864,81	24.242,47	2.792,28	27.034,75	8.077,98	2.297,95	37.410,68	4,00	149.642,72
Seconda Area - Fascia 4	21.594,96	1.799,58	23.394,54	2.792,28	26.186,82	7.824,62	2.225,88	36.237,32	15,00	543.559,82
Seconda Area - Fascia 3	20.358,56	1.696,55	22.055,11	2.792,28	24.847,39	7.424,40	2.112,03	34.383,81	11,00	378.221,95
Seconda Area - Fascia 2	19.132,15	1.594,35	20.726,50	2.444,28	23.170,78	6.923,43	1.969,52	32.063,72	5,00	160.318,60
Seconda Area - Fascia 1	18.203,28	1.516,94	19.720,22	2.139,60	21.859,82	6.531,71	1.858,08	30.249,62	3,00	90.748,86
Prima Area - Fascia 3	18.523,93	1.543,66	20.067,59	1.899,24	21.966,83	6.563,69	1.867,18	30.397,70	6,00	182.366,20
Prima Area - Fascia 2	17.868,35	1.489,03	19.357,38	1.899,24	21.256,62	6.351,48	1.806,81	29.414,91		0,00
Prima Area - Fascia 1	17.263,45	1.438,62	18.702,07	1.899,24	20.601,31	6.155,67	1.751,11	28.508,09		0,00
	429.882,52	35.823,54	465.706,06	62.083,32	527.789,38	157.703,47	44.862,10	730.354,95	92,00	3.627.775,66

		Personale aree		MINISTERO	ANSFISA		
MINISTERO	ANSFISA	Numero di personale	Costo lordissimo medio	Costo lordissimo medio		differenza unitaria	differenza complessiva
Area Terza	Funzionari	48	44.227,03	51.191,48		6.964,45	334.293,56
Area Seconda	Collaboratori	38	34.802,42	45.812,68		11.010,26	418.389,81
Area Prima	Operatori	6	30.397,70	41.721,89		11.324,19	67.945,13
							820.628,50

Oneri accessori MIMS	463.886,08				Oneri accessori ANSFISA	413.448,00
buoni pasto	61.824,00				buoni pasto	155.848,00
straordinario	364.320,00				straordinario	257.600,00
fondo risorse decentrate (importo medio pro-capite €. 410,24 lordissimo)	37.742,08				*fondo accessorio - è stato già considerato nell'ambito del calcolo affidente alla retribuzione del personale delle Aree di Ansfisa	-

Dirigenti II fascia												
Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili												
FASCE	posizioni organiche	stipendio	ivc	RETRIBUZIONE DI POSIZIONE			Spesa complessiva annua per STIP-IVC- RPFV lordo dipendente	Spesa complessiva annua per STIP-IVC- RPFV lordissima	% RR	RR lordo dipendente	RR lordissimo	TOTALE
				Valore retribuzione posizione fissa e variabile	di cui: Valore lordo dipendente per 13 mensilità retribuzione posizione fissa	di cui: Valore annuo lordo dipendente per 13 mensilità retribuzione posizione variabile						
A - Ustif	3	45.260,80	316,81	29.785,30	12.565,11	17.220,19	226.088,73	312.861,58	0,20	17.871,18	23.715,06	336.576,64
B - Ustif	3	45.260,80	316,81	24.585,30	12.565,11	12.020,19	210.488,73	291.274,30	0,20	14.751,18	19.574,82	310.849,12
totale	6						436.577,46	604.135,89		32.622,36	43.289,87	647.425,76

	MINISTERO	ANSFISA		
Numero di Dirigenti non generali	Costo lordissimo medio	Costo lordissimo medio	differenza unitaria	differenza complessiva
6	107.904,29	168.742,20	60.837,91	365.027,47
				365.027,47

In relazione alla copertura finanziaria degli oneri derivanti dal comma 1, lettere e) ed f) e dal comma 5 dell'articolo 6, quantificati in euro 1.355.308 a decorrere dal 2022, conferma che i predetti oneri trovano copertura a valere sulle risorse disponibili nel bilancio dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Alla compensazione dei relativi effetti finanziari, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, pari a 697.985 euro annui a decorrere dall'anno 2022 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154.

Il prospetto riepilogativo degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica espone sul comma in esame e sulle norme di cui al comma 1, lettere e) ed f), i seguenti valori in conto maggiori spese correnti/ maggiori entrate correnti come segue:

Milioni di euro

norma	s/e	c/K	S.N.F.				Fabbisogno				Indebitamento netto			
			2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
c.1(le-f) e 5	s	c		1,4	1,4	1,4		1,4	1,4	1,4		1,4	1,4	1,4
c.1(le-f) e 5	e	t/c						0,7	0,7	0,7		0,7	0,7	0,7
c.7	s	k					-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7

Al riguardo, per i profili di quantificazione, sulle modifiche riportate al comma 1, con riferimento all'attribuzione all'Agenzia delle tariffe di cui all'art. 1 del D.Lgs. n. 35/2011, previste dalla previgente disciplina per lo svolgimento da parte del MIMS delle attività ispettive e di gestione della sicurezza della rete stradale aperta al traffico, non si formulano osservazioni, alla luce della conferma acquisita da parte del Governo che le suddette attività siano state integralmente devolute dal Ministero all'Agenzia in ragione dell'assegnazione degli USTIF alla medesima Agenzia disposta dal comma 1, lett. b) e che, pertanto, non risultino ulteriori attività residuali in capo al Ministero tali da richiedere una loro copertura tariffaria²⁵.

Parimenti sul comma 2, alla luce della conferma del Governo volta ad escludere che, in forza del riconoscimento al personale dell'Agenzia della possibilità di svolgere

²⁵ Cfr. Camera dei deputati, Bollettino dei Resoconti di Giunta e Commissioni, 13 ottobre 2021, doc. cit. pagina 112-115.

specifiche attività di polizia stradale, siano previsti specifici trattamenti retributivi e/o indennitari.

Per i profili di quantificazione degli oneri derivanti dal previsto trasferimento di n. 98 unità di personale (n.6 dirigenti non generali e n. 92 unità di personale delle Aree) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) – inquadrati negli Uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) – all’Agenzia nazionale per sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), nonché dalla costituzione, presso la medesima Agenzia, di un ufficio e di una posizione dirigenziale generale (lett. e) e f)), si osserva che essi appaiono pienamente verificabili alla luce dei dati e degli elementi riportati dalla RT.

In proposito, prendendo atto dei chiarimenti forniti nel corso dell'esame svoltosi in prima lettura in merito ad eventuali profili di onerosità relativi al trasferimento all’Agenzia del personale a tempo "determinato" con incarico dirigenziale in servizio presso il MIMS, il cui onere è stato valutato dalla RT ai fini della quantificazione degli oneri di personale²⁶, nulla da osservare.

Per i profili di copertura, andrebbero innanzitutto richieste rassicurazioni in merito alla decorrenza degli oneri di personale, posto che la norma dispone la compensazione a valere del fondo per l'attualizzazione di contributi pluriennali), a fronte di oneri decorrenti dal 2022, facendone invece decorrere la riduzione del dal 2021.

Quanto alla copertura dell'onere a valere delle risorse disponibili sul bilancio dell’ANSFISA,²⁷ alla luce delle conferme intervenute in prima lettura da parte del MIMS e dal Governo per cui l’utilizzo delle risorse già ad oggi disponibili nel bilancio dell’Agenzia²⁸ per le finalità previste dalla norma in commento, non è suscettibile di pregiudicare l’effettivo svolgimento delle attività ad essa già attribuite a legislazione vigente²⁹, si evidenzia comunque che la norma dispone la formale copertura di un nuovo e maggiore onere a valere di stanziamenti previsti dalla legislazione vigente, che non è conforme ai principi previsti dalla legge di contabilità. In particolare, si sottolinea che si tratta di un onere permanente per cui la presenza di un avanzo di bilancio disponibile non costituisce idonea garanzia di copertura parimenti permanente, posto che l'avanzo potrebbe essersi accumulato in più anni e/o essere legato a situazioni contingenti.

²⁶ Sul punto, il dicastero ha assicurato che il trasferimento delle "risorse umane trasferite dal MiMS all'ANSFISA, come individuate nel primo periodo del comma 5, includono anche il personale a tempo determinato con incarico dirigenziale ai sensi dell'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 che risulta in servizio alla data di entrata in vigore del provvedimento in esame". Cfr. Camera dei deputati, Bollettino dei Resoconti di Giunta e Commissioni, 13 ottobre 2021, doc. cit. pagina 114.

²⁷ Lo stanziamento iscritto nel bilancio dello Stato 2021/2023 ammonta a 31.986.476 euro annui per ciascuno degli anni dal 2021 al 2023; è iscritto sul capitolo 1227 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, denominato "Somma da assegnare all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali".

²⁸ Dal bilancio consuntivo dell’ANSFISA relativo all’esercizio finanziario 2020, pubblicato sul sito internet istituzionale, emerge un avanzo pari a 34.815.538,66 euro.

²⁹ Cfr. Camera dei deputati, Bollettino dei Resoconti di Giunta e Commissioni, 13 e 20 ottobre 2021, doc. cit. pagina 116 e pagina 257.

Quindi, circa la disposta compensazione degli effetti finanziari in termini di fabbisogno e indebitamento netto, quantificati dalla RT in a 697.985 euro annui a decorrere dal 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali³⁰, va comunque evidenziato che il citato fondo è classificato in bilancio nell'ambito degli stanziamenti riferibili alla spesa in conto capitale, con una dotazione di sola cassa. Ad ogni modo, alla luce delle rassicurazioni intervenute dal Dipartimento della R.G.S. in merito all'adeguatezza delle rimanenti risorse a valere del relativo stanziamento, a fronte dei fabbisogni già programmati in relazione alle finalità che sono già previste dalla legislazione vigente per le medesime risorse³¹, non ci sono osservazioni.

Il comma 8, alle lettere a)-c), novella dell'art. 4 del decreto legislativo n. 264/2006, prevedendo che presso l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle citate infrastrutture è costituita un'apposita Commissione che funge da autorità amministrativa prevista nella predetta direttiva. In precedenza tale commissione era costituita presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici. E' altresì previsto – a seguito dell'entrata in vigore del decreto-legge – che la Commissione sia composta dal direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali o da un suo delegato, che la presiede e da ulteriori 17 persone: quattro esperti tecnici designati dallo stesso direttore; tre esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici; due rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili designati dal Ministro; un rappresentante dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali; tre rappresentanti del Ministero dell'interno designati dal Ministro e scelti, rispettivamente, tra il personale della Polizia stradale, del Dipartimento per gli affari interni e territoriali e del Dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile; un rappresentante del Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio dei ministri; un magistrato amministrativo; un magistrato contabile; un avvocato dello Stato. La Commissione è nominata con provvedimento del Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e dura in carica quattro anni.

Il comma 9 si prevede che con provvedimento adottato dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSASF) entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è rinnovata la composizione della Commissione permanente di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, come modificato dal presente decreto. Fino alla data di adozione del provvedimento di cui al primo periodo, continua ad operare la Commissione permanente nella composizione esistente alla data di entrata in vigore del presente decreto.

La RT ribadisce che la norma modifica l'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, dedicato alla Commissione permanente per le gallerie, prevista in attuazione della direttiva 2004/54/CEE in materia di sicurezza per le gallerie della rete

³⁰ Articolo 6, comma 2, del decreto-legge n. 154 del 2008, il cui stanziamento è iscritto nel capitolo 7593 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, che, come si evince dalla legge di assestamento per l'anno 2021, reca uno stanziamento, in termini di cassa, pari a euro 985.166.833 per il 2022 e a euro 377.413.073 per il 2023.

³¹ Cfr. Camera dei deputati, Bollettino dei Resoconti di Giunta e Commissioni, 13 ottobre 2021, doc. cit. pagina 116.

stradale transeuropea, stabilendo che la stessa è composta dal Direttore dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali o da un suo delegato, che la presiede, da quattro esperti tecnici designati dal Direttore della medesima Agenzia, da tre esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Inoltre, rileva che si prevede la modifica di nomina della Commissione stabilendo che la stessa sia nominata con provvedimento del Direttore dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali in luogo del provvedimento del Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Infine, conseguentemente e in coerenza alle modifiche apportate, si prevede che la Commissione per le attività di ispezione, valutazione e verifiche funzionali per tutte le gallerie situate sulle strade appartenenti alla rete transeuropea ricadenti nel territorio nazionale, si avvale di ingegneri appartenenti all’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali in luogo di quelli appartenenti al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Assicura che la disposizione, modificando unicamente la composizione della Commissione e avvalendosi per le sue attività di analoghe figure (ingegneri) appartenenti all’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali in luogo di quelli appartenenti al Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, per i profili di quantificazione, non si formulano osservazioni, anche alla luce della conferma intervenuta in prima lettura che il trasferimento all’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali – ente ricompreso nel perimetro della p.a. ai fini dei conti pubblici – non comporta per la stessa Agenzia oneri organizzativi e funzionali, suscettibili di riflessi aggiuntivi di oneri³².

Articolo 7

(Disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo)

Il comma 1, al fine di assicurare il pieno rispetto del vigente sistema di distribuzione del traffico aereo sul sistema aeroportuale milanese e di consentire una transizione ordinata nel settore del trasporto aereo che eviti, anche in considerazione degli effetti derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, disservizi per il traffico di passeggeri e merci da e verso gli aeroporti del Regno Unito, stabilisce che le disposizioni di cui all'articolo 17-*quater* del decreto-legge n. 22 del 2019 si applicano fino alla data del 30 ottobre 2022 (si ricorda che il citato articolo 17-*quater* ha disposto che i vettori UE e del Regno Unito possano, in via transitoria e comunque non oltre 18 mesi dalla data di recesso, continuare ad operare collegamenti di linea *point to point*, mediante aeromobili del tipo *narrow body* (corridoio unico), tra lo scalo di Milano Linate e altri aeroporti del Regno Unito, nei limiti della definita capacità operativa dello scalo di Milano Linate e a condizione di reciprocità).

³² Cfr. Camera dei deputati, Bollettino dei Resoconti di Giunta e Commissioni, 13 ottobre 2021, doc. cit. pagina 118.

Il comma 2 sostituisce i commi 4 e 9 dell'articolo 11-*quater* del decreto-legge n. 73 del 2021, riguardanti disposizioni sulla società Alitalia spa, ed inserisce nel medesimo articolo il comma 9-*bis*.

Il nuovo comma 4 (recato dalla lettera a) del comma 2 in esame) prevede che il programma della procedura di amministrazione straordinaria sia immediatamente adeguato (anziché che i Commissari provvedano ad adeguarlo, come nel testo previgente) alla decisione della Commissione europea dai commissari straordinari, i quali possono procedere all'adozione, per ciascun compendio di beni oggetto di cessione (anziché per ciascun ramo d'azienda), anche di distinti programmi nell'ambito di quelli previsti dall'articolo 27 del decreto legislativo n. 270 del 1999. Il programma predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale e alla decisione della Commissione europea si intende a ogni effetto autorizzato. È altresì autorizzata la cessione diretta alla società ITA S.p.a. (la cui istituzione è stata disciplinata dall'articolo 79 del decreto-legge n. 18 del 2020) di compendi aziendali del ramo *aviation* individuati dall'offerta vincolante (in aggiunta a quelli individuati nel piano industriale come previsto dal comma 3 dell'articolo 11-*quater*), formulata dalla società in conformità alla decisione della Commissione europea. A seguito di tale cessione, totale o parziale, si prevede che gli *slot* aeroportuali non trasferiti all'acquirente siano restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti (individuato dal regolamento (CEE) n. 95/93). Il comma autorizza poi l'autonoma cessione, anche antecedentemente alla modifica del programma, del marchio "Alitalia", da effettuarsi nei confronti di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore aereo (escludendosi pertanto altre categorie di soggetti investitori), individuati tramite procedura di gara che, nel rispetto delle disposizioni europee, anche in materia antitrust, garantisca la concorrenzialità delle offerte e la valorizzazione del marchio. La stima del valore dei complessi oggetto della cessione può essere effettuata tramite perizia disposta da un soggetto terzo individuato dall'organo commissariale, previo parere del comitato di sorveglianza, da rendere nel termine massimo di tre giorni dalla richiesta. A seguito della decisione della Commissione europea il Ministero dell'economia e delle finanze sottoscrive l'aumento di capitale della società ITA S.p.A..

Il nuovo comma 9 (recato dalla lettera b) del comma 2 in esame), nel confermare l'istituzione di un fondo nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, con una dotazione di 100 milioni di euro per l'anno 2021, diretto a garantire l'indennizzo dei titolari di titoli di viaggio, nonché di voucher, in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, emessi dall'amministrazione straordinaria, prevede che tale indennizzo sia concesso anche a titoli analoghi ai voucher, anche in questo caso non utilizzati alla data del trasferimento dei complessi aziendali della società. Fermo restando che l'indennizzo è erogato esclusivamente nell'ipotesi in cui non sia garantito al contraente un analogo servizio di trasporto ed è quantificato in misura pari all'importo del titolo di viaggio, la norma dispone, inoltre, che il Ministero dello sviluppo economico provvede al trasferimento all'Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.a. e all'Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria delle risorse sulla base di specifica richiesta dei commissari (non si prevede quindi più l'emanazione di un provvedimento del MISE per le modalità attuative), che dia conto dei presupposti di cui al presente comma. Si aggiunge la previsione che i commissari provvedano mensilmente alla trasmissione al Ministero di un rendiconto delle somme erogate ai sensi del presente comma. Resta invariata la copertura dell'onere a valere sulle disposizioni di cui all'articolo 77 del decreto-legge n. 73 del 2021.

Il comma 9-*bis* (introdotto dalla lettera b-*bis*) prevede, anche ai fini della salvaguardia dei livelli occupazionali e del reintegro dei servizi esternalizzati, quali la gestione aeroportuale dei servizi di assistenza a terra e di manutenzione, che il Ministro dell'economia e delle finanze riferisca annualmente alle Commissioni parlamentari competenti sull'attuazione del piano industriale e sul programma di investimenti della società di cui all'articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 2020 (ovvero ITA S.p.a.), sullo stato delle relazioni industriali e sugli aumenti di capitale deliberati. In sede di prima applicazione il Ministro riferisce entro il 31 marzo 2022.

Il prospetto riepilogativo non considera le norme.

La RT afferma che le modifiche all'articolo 11-*quater*, comma 4, del decreto-legge n. 73 sono di carattere ordinamentale e non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Per quanto riguarda la prevista autorizzazione al Ministero dell'economia e delle finanze a sottoscrivere l'aumento di capitale della società di cui all'articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 2020 a seguito della decisione della Commissione europea, la RT afferma che l'aumento di capitale sarà effettuato ai sensi del comma 4, ultimo periodo, del citato articolo 79, nei limiti delle risorse disponibili. Pertanto, la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Con riferimento alle modifiche all'articolo 11-*quater*, comma 9, la RT afferma che la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica trattandosi di un mero rinvio al fondo già istituito dall'articolo 11-*quater* del decreto-legge n. 73 del 2021 e diretto a garantire l'indennizzo dei titolari di titoli di viaggio e voucher emessi dall'amministrazione straordinaria, nel quale trova copertura. In relazione all'utilizzo del predetto fondo, la RT riporta i dati relativi ai biglietti già emessi per il periodo post 15 ottobre 2021, nonché voucher e titoli analoghi:

- per quanto riguarda i biglietti già emessi per voli successivi al 15 ottobre 2021 e cancellati in conseguenza dell'annunciato avvio delle operazioni di volo di ITA, gli oneri sono stimati in 22,5 milioni di euro;
- per quanto riguarda i voucher e *virtual wallet* già resi a favore di passeggeri ed agenzie di viaggio, gli oneri sono stimati in 64,2 milioni di euro.

Al riguardo, in relazione al comma 1, si ricorda che alla norma ora oggetto di proroga non sono stati ascritti effetti finanziari e la RT precisava che la norma era priva di impatto finanziario per lo Stato, essendo volta a garantire la continuità della connettività fra il Regno Unito e l'aeroporto di Milano Linate.

In relazione all'aumento di capitale di cui all'ultimo periodo del nuovo comma 4, si ricorda che il citato articolo 79 del decreto-legge n. 18 del 2020 ha istituito, al comma 7, al fine del predetto aumento di capitale, un fondo con una dotazione di 3 miliardi di euro per il solo anno 2020 (con importi registrati in termini di SNF e fabbisogno; nullo è l'impatto in termini di indebitamento trattandosi di una partita finanziaria). In proposito, si rammenta che - secondo il comunicato³³ del 10 settembre 2021 in cui la Commissione UE ha dato notizia di aver concluso che il nuovo vettore aereo ITA non è il successore economico di Alitalia e che i conferimenti di capitale dell'Italia a ITA sono conformi al mercato e non costituiscono aiuti di Stato, essa ha fatto riferimento a conferimenti di capitale per un importo di 1,35 miliardi di euro che lo Stato italiano destinerà a ITA nei prossimi tre anni (di cui 700 milioni quest'anno). Anche alla luce di tali elementi andrebbero acquisite ulteriori informazioni circa lo sviluppo temporale dei conferimenti, che evidentemente si articolano lungo un più ampio arco

³³ 12 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/it/ip_21_4665/IP_21_4665_IT.pdf

temporale, e sui conseguenti riflessi sul saldo di cassa per tutto il triennio. Andrebbe inoltre chiarito se l'utilizzo solo parziale (circa il 45%) dello stanziamento disponibile sia idoneo a garantire comunque l'operatività e l'equilibrio finanziario della nuova compagnia aerea.

Pur rivestendo probabilmente soltanto profili ordinamentali come asserito dalla RT, andrebbe esclusa la sussistenza di effetti finanziari in conseguenza delle disposizioni di cui al medesimo nuovo comma 4 ai sensi delle quali il programma della procedura di amministrazione straordinaria viene adeguato immediatamente (anziché dopo conforme intervento dei Commissari) alla decisione della Commissione europea e il programma adottato dai Commissari straordinari è ad ogni effetto autorizzato.

Infine, con riferimento alle modifiche relative al fondo diretto a garantire l'indennizzo dei titolari di titoli di viaggio e voucher emessi dall'amministrazione straordinaria, che ampliano il novero dei titoli ammessi all'indennizzo, non si hanno rilievi da formulare, atteso che il fondo opera nei limiti delle risorse stanziato, che l'ampliamento dei titoli indennizzabili sembra molto contenuto e che i dati forniti dalla RT suggeriscono l'esistenza di un ulteriore, significativo margine di spesa (oltre 13 milioni di euro).

Articolo 7-bis ***(Istituzione della Giornata nazionale "Per non dimenticare")***

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, riconosce il giorno 8 ottobre come Giornata nazionale "Per non dimenticare" al fine di promuovere la sicurezza dei mezzi di trasporto in termini di tutela dell'incolumità delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni di trasporto dei passeggeri.

La Giornata nazionale non determina gli effetti civili di cui alla legge n. 260 del 1949, non comporta riduzioni dell'orario di lavoro negli uffici pubblici né, qualora cada in giorno feriale, costituisce giorno di vacanza o comporta riduzione di orario per le scuole di ogni ordine e grado, ai sensi degli articoli 2 e 3 della legge n. 54 del 1977.

In occasione della Giornata nazionale "Per non dimenticare" le istituzioni che hanno competenza nel settore, comprese le scuole di ogni ordine e grado, anche in coordinamento con le associazioni e con gli organismi operanti nel settore, possano organizzare in tutto il territorio nazionale cerimonie, iniziative e incontri al fine di ricordare le vittime degli incidenti e di sensibilizzare l'opinione pubblica alla sicurezza nel trasporto, alla centralità del passeggero, al rispetto della dignità umana e del valore della vita di ogni singolo individuo.

La norma reca una clausola di invarianza in base alla quale dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico finanza pubblica.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, attesa la presenza di una apposita clausola di invarianza finanziaria e che le istituzioni coinvolte hanno la facoltà di organizzare cerimonie o altre iniziative, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 8, commi 1, 2 e 3

(Disposizioni in materia di incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti e per i veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L)

Il comma 1, con riferimento alla disciplina in materia di incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti e veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L stabilisce che il termine ultimo del 31 dicembre 2021 per la fruizione del beneficio indicato dall'art. 1, comma 1031, legge n. 145 del 2018 sia riferito alla data di acquisto in luogo della data di immatricolazione.

Il comma 2 ridefinisce le modalità per la prenotazione dei contributi nell'apposita piattaforma informatica.

Il comma 3 nell'ambito delle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 1041, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, destinate a contributi per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, di autoveicoli le cui emissioni sono comprese nella fascia 0-60 grammi (g), consente una rimodulazione delle quote attribuite alle varie tipologie di incentivo previsto.

La RT, con riferimento ai primi due commi, afferma che la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, considerato che le agevolazioni rimangono erogabili nell'ambito delle risorse effettivamente disponibili e che la novella non incide sul termine entro cui è necessario effettuare l'acquisto del veicolo (31 dicembre 2021) ed opera comunque per un arco temporale limitato.

In merito al comma 3, la RT afferma che la disposizione, prevedendo una mera rimodulazione della destinazione del rifinanziamento disposto dall'articolo 73-*quinquies*, comma 2, lett. a), del decreto-legge n. 73 del 2021, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al riguardo, trattandosi di oneri ricompresi in un limite di spesa e di una rimodulazione di risorse già scontate nei tendenziali di spesa, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 8, comma 1-bis

(Incentivo economico per la riqualificazione elettrica su alcune categorie di veicoli)

Il comma 1-*bis*, inserito dalla Camera dei deputati, modifica l'art. 74-*bis* del decreto-legge n. 104 del 2020 che ha introdotto in via sperimentale, un incentivo economico per coloro che, entro il 31 dicembre 2021, omologano un sistema di riqualificazione elettrica su alcune categorie di veicoli pari al 60 per cento del costo di riqualificazione fino ad un massimo di euro 3.500, oltre a un contributo pari al 60 per cento delle spese relative all'imposta di bollo per l'iscrizione al pubblico registro automobilistico (PRA), all'imposta di bollo e all'imposta provinciale di trascrizione»..

Si prevede ora che l'incentivo sia riconosciuto ai proprietari dei veicoli delle categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G, immatricolati originariamente con motore termico, che installano su tali veicoli, entro il 31 dicembre 2021, un sistema di riqualificazione elettrica, omologato ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219. Si rinvia ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'adozione delle disposizioni applicative per il riconoscimento dei contributi.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, si osserva che il riconoscimento dell'incentivo è condizionato ora all'installazione del sistema di riqualificazione elettrica, entro il 31 dicembre 2021, e non più all'omologazione del veicolo, ciò potrebbe comportare un'accelerazione nel riconoscimento dei contributi, per cui erano stati stanziati 3 milioni nel 2020 e 12 milioni nel 2021. In ogni caso si ricorda che le risorse provengono dal fondo istituito dalla legge di bilancio 2019 (l. 145/2018, co. 1041) nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico che costituisce limite di spesa per la concessione del beneficio. Andrebbe quindi assicurato che a fronte di una maggiore richiesta di contributi rispetto a quanto previsto, sia possibile garantire il rispetto del limite di spesa. A tale proposito si ricorda che il contributo è riconosciuto. Si ricorda che il contributo è corrisposto all'acquirente dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto e le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano tale importo quale credito d'imposta.

Articolo 8, comma 3-bis ***(Contributo all'acquisto di un veicolo elettrico)***

Il comma 3-bis, introdotto dalla Camera dei deputati, novella le disposizioni della legge di Bilancio 2021 che hanno previsto il riconoscimento di un contributo pari al 40% delle spese sostenute e rimaste a carico dell'acquirente, destinato alle persone fisiche con ISEE inferiore a 30 mila euro, che acquistino, anche in locazione finanziaria, autoveicoli elettrici (categoria M1) nuovi di potenza inferiore a 150 kW con un prezzo di listino inferiore a 30.000 euro, al netto dell'IVA.

Le modifiche ai commi 77 e 78 dispongono che il contributo è concesso ad un solo soggetto per nucleo familiare e per un solo veicolo nel limite complessivo massimo di spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2021.

Si introducono poi i commi 78-bis e 78-ter in base ai quali il contributo è corrisposto all'acquirente dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano tale importo in forma di credito d'imposta, utilizzabile esclusivamente in compensazione, senza applicazione dei limiti di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, e all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, presentando il modello F24 esclusivamente tramite i servizi telematici messi a disposizione dall'Agenzia delle entrate.

Il comma 78-ter prevede che fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici conservino copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto, che deve essere ad esse trasmessa dal venditore.

Si prevede inoltre che per l'attuazione si applichino, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto interministeriale 20 marzo 2019, di attuazione dell'ecobonus ordinario.

Infine, si subordina l'efficacia delle disposizioni all'autorizzazione della Commissione europea.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, atteso che la norma limita il contributo ad un solo veicolo per nucleo familiare e nel limite massimo di spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2021, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 9

(Disposizioni urgenti in materia di efficientamento degli edifici adibiti a uffici giudiziari)

La norma introduce una disciplina per la semplificazione delle procedure gestite dal Commissario straordinario del Parco della Giustizia di Bari al fine della realizzazione del Parco della Giustizia di Bari. Tra l'altro si prevede che alla conferenza di servizi che approva il progetto di fattibilità tecnica ed economica del costruendo Parco partecipa, in rappresentanza delle amministrazioni statali, anche un rappresentante del Ministero della giustizia, oltre al Commissario.

La RT, oltre a descrivere la norma, afferma che la disposizione ha natura procedurale e non è suscettibile di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Per ciò che concerne il Commissario straordinario, la RT precisa che il DPCM di nomina del Commissario straordinario, in corso di perfezionamento, reca all'articolo 4 (Oneri), specifiche disposizioni che, in ragione dell'incarico attribuito, escludono la corresponsione di qualsiasi compenso o emolumento a favore del Commissario.

Con riferimento alla partecipazione del rappresentante del Ministero della giustizia ai lavori della conferenza di servizi, la relazione rappresenta che l'eventuale trattamento di missione potrà essere adeguatamente sostenuto nell'ambito degli stanziamenti iscritti, a legislazione vigente, nello stato di previsione del Ministero della giustizia.

Al riguardo, si osserva che l'articolo 4, comma 5, del decreto-legge n. 32 del 2019 prevede la corresponsione di compensi eventuali in favore del Commissario da stabilire con apposito DPCM. Considerato che la RT afferma che l'emanando DPCM di nomina del Commissario in esame non prevede la corresponsione di qualsiasi compenso o emolumento in suo favore, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 10

(Procedure di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e modalità di accesso ai servizi erogati in rete dalle pubbliche amministrazioni)

L'articolo, ai commi 1-6, definisce alcune procedure per l'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), prevedendo, in particolare, che le amministrazioni responsabili stabiliscano criteri di assegnazione delle risorse ulteriori rispetto a quelli ordinari previsti dalla disciplina di settore e idonei ad assicurare il rispetto delle condizionalità, degli obiettivi iniziali, intermedi e finali e dei cronoprogrammi previsti dal PNRR, nonché i relativi obblighi di monitoraggio.

In particolare, il comma 1 interviene sulle modalità operative per l'erogazione delle risorse finanziarie del fondo di bilancio "Next Generation UE" (NGEU), istituito dalla legge n. 178/2020 (legge di bilancio 2021). Ivi si dispone la sostituzione 1039 della legge, prevedendosi che le risorse NGUE siano attribuite alle amministrazioni od organismi titolari e/o attuatori di progetti, in relazione al fabbisogno finanziario di ciascuno di essi, con le procedure definite con il decreto di cui al comma 1042 della medesima legge. Le differenze rispetto alla disciplina previgente del comma 1039, risultano pertanto le seguenti: 1) la specifica previsione che le risorse vengano trasferite anche ai soggetti "attuatori" (e non solo ai soggetti "titolari" dei progetti); 2) la soppressione dell'inciso che prevedeva il trasferimento delle risorse "mediante giroconto su un conto aperto presso la Tesoreria

statale”. Da ciò consegue che la definizione delle modalità per il trasferimento delle risorse vengano rimesse esclusivamente al DM del MEF previsto dal comma 1042, non ancora emanato.

Il comma 2 prevede che il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze con cui sono state individuate le risorse finanziarie, come determinate nella decisione di esecuzione del Consiglio UE – ECOFIN recante “*Approvazione della Valutazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dell'Italia*”, venga aggiornato sulla base di eventuali riprogrammazioni del PNRR adottate secondo quanto previsto dalla normativa dell'Unione, e che le risorse del fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) necessarie all'attuazione del Piano siano assegnate annualmente sulla base del cronoprogramma finanziario degli interventi cui esse sono destinate.

Il comma 3 individua la base giuridica dell'attivazione da parte delle Amministrazioni responsabili delle procedure di attuazione dei singoli interventi previsti dal PNRR, anche ai fini dell'assunzione dei relativi impegni di spesa, stabilendo che essa è costituita dalla notifica della Decisione di Esecuzione del Consiglio UE – ECOFIN recante “*Approvazione della Valutazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dell'Italia*” e dal decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al precedente comma 2.

Il comma 4 prevede che le amministrazioni e i soggetti responsabili dell'attuazione possano utilizzare le “opzioni di costo semplificate” previste dagli articoli 52 e seguenti del Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021³⁴. Ove possibile, la modalità semplificata di cui al primo periodo è altresì estesa alla contabilizzazione e alla rendicontazione delle spese sostenute nell'ambito dei Piani di sviluppo e coesione di cui all'articolo 44 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58., ai fini della contabilizzazione e rendicontazione delle spese, salvo che sia diversamente previsto nel PNRR.

Il comma 5, come modificato in prima lettura, dispone che le amministrazioni responsabili, in sede di definizione dei provvedimenti recanti le procedure di attuazione degli interventi del PNRR, siano tenute a stabilire criteri di assegnazione delle risorse ulteriori rispetto ai criteri ordinari previsti dalla disciplina di settore ed idonei ad assicurare il rispetto delle condizionalità, degli obiettivi iniziali, intermedi e finali e dei cronoprogrammi previsti dal PNRR, nonché i relativi obblighi di monitoraggio, rendicontazione e controllo previsti dal Regolamento UE 241/2021 (istitutivo del Dispositivo di ripresa e resilienza) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021 anche sulla base di apposite “linee guida” da emanarsi con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze.

Il comma 6 prevede che nel caso in cui si renda necessario il recupero di somme nei confronti di regioni, province autonome di Trento e di Bolzano e degli enti locali, trovano applicazione le procedure di cui al comma 7-bis dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59. Al citato comma 7-bis non sono stati ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica.

³⁴ Secondo la Commissione europea: “Se si utilizzano opzioni semplificate in materia di costi (OSC), i costi ammissibili di un'operazione sono calcolati conformemente a un metodo predefinito che si basa sulle realizzazioni, sui risultati o su altri costi chiaramente individuati in anticipo con riferimento a un importo per unità o mediante applicazione di una percentuale. Le opzioni semplificate in materia di costi sono pertanto un metodo di calcolo dei costi ammissibili di un'operazione da utilizzare in alternativa al metodo tradizionale [...] Con le opzioni semplificate in materia di costi non è più necessario risalire, per ogni euro di spesa cofinanziata, ai singoli documenti giustificativi; questa caratteristica delle opzioni semplificate in materia di costi è fondamentale, giacché riduce notevolmente gli oneri amministrativi”. Cfr. Comunicazione della Commissione — orientamenti sull'uso delle opzioni semplificate in materia di costi nell'ambito dei fondi strutturali e di investimento europei (fondi sie) — versione riveduta (2021/C 200/01) “Guida alle opzioni semplificate in materia di costi (OSC): finanziamenti a tasso forfettario, tabelle standard di costi unitari, somme forfettarie”

La RT si limita a riferire che i commi da 1 a 6 recano procedure di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza di carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, per i profili di quantificazione, alla luce dei chiarimenti acquisiti nel corso della prima lettura in merito alla possibilità che l'attribuzione di risorse del "Fondo di rotazione per l'attuazione del *Next Generation EU-Italia*" non solo alle amministrazioni ed organismi titolari dei progetti ma anche agli enti attuatori dei progetti medesimi, comporti alterazione negli effetti di cassa apprezzabilmente diversa da ritenersi già scontati nei tendenziali per le medesime finalità³⁵, non ci sono particolari osservazioni.

Sul comma 2, che individua la fonte normativa per l'assegnazione delle risorse del FSC necessarie all'attuazione degli interventi PNRR e sul comma 3, che individua la "base giuridica" di riferimento per le amministrazioni chiamate ad attuare il PNRR, nonché sul comma 5, laddove la disposizione si limita ad individuare le modalità procedurali con cui le amministrazioni devono dar seguito a obblighi e condizioni già previsti a legislazione vigente, e sul comma 6 che estende l'applicazione (peraltro di carattere eventuale) di una disciplina di recupero di somme dovute da parte degli enti territoriali già prevista a legislazione vigente, alla quale non sono stati ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica, non ci sono osservazioni.

In merito al comma 4, che – ai fini della contabilizzazione e della rendicontazione delle spese – posto che la norma ivi prevista consente l'impiego di opzioni di costo "semplificate", come individuate dalla normativa unionale sui fondi europei e disciplinate secondo la normativa di dettaglio dettata dalla Commissione europea, considerato il rilievo procedurale delle disposizioni, non si formulano osservazioni.

Il comma 7 modifica il codice dell'Amministrazione digitale (CAD), prevedendo che le pubbliche amministrazioni, utilizzino esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica (CIE) e la carta nazionale dei servizi (CNS) ai fini dell'identificazione dei cittadini che accedono ai propri servizi in rete (c.d. *switch-off* per l'accesso ai servizi online della PA). Inoltre, si prevede che – con decreti del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per l'innovazione

³⁵ Sul punto, il Dipartimento della R.G.S. ha confermato che "la disposizione non comporta una dinamica di spesa diversa da quella già scontata sui saldi di finanza pubblica, posto che le risorse del "*Fondo Next Generation EU-Italia*" sono trasferite alle amministrazioni ed organismi titolari di interventi PNRR, come peraltro disposto dal decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 6 agosto 2021 di assegnazione delle risorse finanziarie previste per l'attuazione degli interventi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e ripartizione di traguardi e obiettivi per scadenze semestrali di rendicontazione. Saranno le amministrazioni titolari di interventi PNRR, a loro volta, nell'ambito delle risorse loro attribuite, a provvedere al trasferimento delle medesime ai soggetti attuatori perché diano esecuzione ai progetti di competenza. La dinamica di cassa, pertanto, rimane quella già scontata nei tendenziali.". A tale riguardo, il Governo ha confermato che "saranno le amministrazioni titolari di interventi PNRR, a loro volta, nell'ambito delle risorse loro attribuite, a provvedere al trasferimento delle medesime ai soggetti attuatori perché diano esecuzione ai progetti di competenza. La dinamica di cassa, pertanto, rimane quella già scontata nei tendenziali.". Cfr. Camera dei deputati, Bollettino dei Resoconti di Giunta e Commissioni, 13 e 20 ottobre 2021, doc. cit. pagina 120 e pagina 258.

tecnologica e la digitalizzazione – sia stabilita la data a decorrere dalla quale le pubbliche amministrazioni utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la carta nazionale dei servizi per consentire l'accesso delle imprese e dei professionisti ai propri servizi in rete. Al contempo, si stabilisce che con i medesimi decreti sia individuata la data a decorrere dalla quale i gestori di servizi pubblici e le società a controllo pubblico utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la carta nazionale dei servizi ai fini dell'identificazione degli utenti dei propri servizi *online*.

La RT assicura che la norma ha carattere ordinamentale, ripristinando peraltro il regime delle modalità di accesso ai servizi in rete della p.a. già disposto per effetto del D.lvo n. 82 del 2005 e dal decreto-legge n. 76 del 2020, vigente fino al 29 luglio 2021, e pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al riguardo, per i profili di quantificazione, va osservato che la norma ripristina una disposizione, alla cui introduzione (nel 2017) e alla cui successiva abrogazione (2021) non sono stati ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica.

In considerazione della circostanza che la norma dispone l'impiego delle modalità di identificazione digitale anche ai nuovi strumenti e a nuove finalità, prendendo atto delle rassicurazioni fornite in tal senso dal Governo³⁶, andrebbero comunque acquisiti elementi volti a confermare l'originaria assunzione di neutralità finanziaria anche ai nuovi campi di attuazione.

Commi 7-bis-7-quater (Semplificazione delle procedure per la messa in opera di infrastrutture lineari energetiche)

I commi 7-bis-7-quater, inseriti durante l'esame in prima lettura³⁷, aggiungono varie disposizioni di semplificazione per gli investimenti.

In particolare, il comma 7-bis aggiunge l'articolo 48-bis al decreto-legge n. 77/2021 (*Interventi sulle infrastrutture energetiche lineari*), il quale dispone che le procedure autorizzatorie semplificate e speciali previste dal medesimo D.L. n. 77 (artt. 44 e 48) per la realizzazione di talune opere pubbliche ferroviarie di particolare complessità, rientranti nell'attuazione del PNNR, possano applicarsi anche alla progettazione degli interventi di "modifica, potenziamento, rifacimento totale o parziale o nuova realizzazione delle infrastrutture lineari energetiche" strettamente connesse e funzionali all'infrastruttura ferroviaria.

Il comma 7-ter modifica poi l'art. 53 del DL n. 1 del 2012, in materia di allineamento alle norme europee della regolazione progettuale delle infrastrutture ferroviarie e stradali e disposizioni in materia di gallerie stradali, in particolare novellando il comma 2 che prevede attualmente che non possano essere applicati alla progettazione e costruzione delle nuove infrastrutture ferroviarie nazionali nonché agli adeguamenti di quelle esistenti, parametri e standard tecnici e funzionali più stringenti rispetto a quelli previsti dagli accordi e dalle norme dell'Unione europea. La norma fa peraltro salvi gli interventi finalizzati a garantire, più elevati livelli di sicurezza del sistema ferroviario e che non determinino

³⁶ Quest'ultimo si è limitato a riferire che la norma " non è suscettibile di determinare effetti finanziari, giacché non sono stati introdotti nuovi strumenti di identificazione digitale, atteso che – ai sensi dell'articolo 64, commi 2-quater e 2-nonies – CIE e CNS erano già previsti come modalità di identificazione insieme a SPID. Cfr. Camera dei deputati, Bollettino dei Resoconti di Giunta e Commissioni, 20 ottobre 2021, doc. cit. 258.

³⁷ Cfr. Camera dei deputati, Bollettino dei resoconti di giunta e commissioni, 20 ottobre 2021, pagina 83.

limitazioni all'interoperabilità o discriminazioni nella circolazione ferroviaria. Con la modifica del comma 7-ter, tale ultima previsione viene limitata alle sole infrastrutture già in esercizio.

Il comma 7-*quater* modifica infine l'articolo 13, comma 17-*bis*, del decreto-legge n. 183/2020, relativamente ai requisiti e di sicurezza delle gallerie ferroviarie. Si tratta della disposizione che rinvia ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'interno, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, l'approvazione delle "linee guida" finalizzate a garantire un livello adeguato di sicurezza ferroviaria mediante specifiche prescrizioni tecniche di prevenzione e di protezione da applicare alle infrastrutture ferroviarie e ai veicoli da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie. Con la modifica, si specifica che con le linee guida si provvederà altresì a definire le tempistiche di adeguamento a dette prescrizioni da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie.

Le disposizioni sono al momento tutte sprovviste di **RT**.

Al riguardo, per i profili di quantificazione, premesso che le norme si limitano ad estendere l'applicazione di alcune misure di semplificazione previste dalla legislazione anche alle procedure per la messa in opera di infrastrutture lineari energetiche, sempre che tali procedure siano connesse con gli interventi infrastrutturali ferroviari rientranti nelle previsioni di cui agli articoli 44 e 48 del decreto-legge "semplificazioni" n. 77/2021 nulla da osservare.

Ad ogni modo, ivi trattandosi di speciali procedure amministrative che, in alcuni casi, possono comportare tempistiche ridotte o necessità di maggior coordinamento fra amministrazioni, andrebbe acquisita conferma che le amministrazioni competenti possano fronteggiare gli adempimenti in questione nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, e che l'adozione delle medesime procedure non si suscettibile di determinare effetti di variazione negli effetti d'impatto sui saldi da ritenersi già scontati ai sensi della legislazione vigente in relazione alla realizzazione dei medesimi investimenti.

Articolo 10, commi 7-*quinquies*–7-*septies* (Possibilità di avvalersi dell'Istituto nazionale di promozione)

I commi 7-*quinquies*-7-*sexies*, inseriti nel corso dell'esame svoltosi in prima lettura, con il parere favorevole del rappresentante del Governo³⁸, recano disposizioni in favore delle pubbliche amministrazioni.

In particolare, il comma 7-*quinquies* dispone al fine di assicurare l'efficace e tempestiva attuazione degli interventi pubblici previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, che fino al 31 dicembre 2026 le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo n. 165 del 2001, possono avvalersi direttamente di CDP S.p.A. e di sue società direttamente o indirettamente controllate per attività di assistenza e supporto tecnico operativo, per la gestione di fondi e per attività ad esse connesse, strumentali o accessorie. I rapporti tra le parti sono regolati sulla base di apposite convenzioni, anche in relazione alla remunerazione dell'attività svolta, concluse sulla base e in conformità con l'accordo quadro stipulato tra il Ministero dell'economia e delle finanze e CDP S.p.A..

³⁸ Camera dei deputati, Bollettino dei resoconti di giunta e commissioni, 25 ottobre 2021, pagina 22.

Le amministrazioni possono sottoscrivere le suddette convenzioni nei limiti delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nell'ambito dei rispettivi bilanci, anche a valere sui quadri economici degli investimenti che concorrono a realizzare.

Il comma 7-*sexies* per le medesime finalità di cui al comma 7-*quinquies* ed al fine di rafforzare il settore del venture capital, il Ministero dello sviluppo economico, nel rispetto delle condizioni previste dai punti da 29 a 45 della Comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04 (recante orientamenti sugli aiuti di Stato destinati a promuovere gli investimenti per il finanziamento del rischio), è autorizzato a sottoscrivere, fino ad un ammontare pari a euro 2 miliardi, secondo la disciplina dei relativi regolamenti di gestione, quote o azioni di uno o più fondi per il *venture capital*, come definiti dall'articolo 31, comma 2, del decreto-legge n. 98 del 2011, o di uno o più fondi che investono in fondi per il venture capital, ivi incluse quote o azioni di fondi di *venture debt* o di uno o più fondi che investono in fondi per il *venture debt*, istituiti dalla società che gestisce anche le risorse di cui all'articolo 1, comma 116, della legge di bilancio 2019 (legge n. 145 del 2018), a condizione che altri investitori professionali, ivi incluso l'Istituto nazionale di promozione di cui all'articolo 1, comma 827, della legge di stabilità 2016 (legge n. 208 del 2015), sottoscrivano risorse aggiuntive per almeno il 30 per cento dell'ammontare della sottoscrizione del Ministero medesimo e fermo restando il rispetto dei richiamati punti della Comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04. A tal fine è pertanto autorizzato il versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro il 31 dicembre 2021, dell'importo di 2.000 milioni di euro delle somme iscritte in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, ai sensi dell'articolo 27, comma 17, del decreto-legge n. 34 del 2020³⁹, per la successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico relativo all'articolo 1, comma 209, della legge n. 145 del 2018. La normativa di attuazione recante le modalità di investimento del Ministero dello sviluppo economico attraverso il fondo di sostegno al *venture capital* disciplina anche le conseguenze del mancato investimento di almeno il 60 per cento del patrimonio del fondo entro cinque anni dalla chiusura anche parziale del primo periodo di sottoscrizione.

Il comma 7-*septies*, per le medesime finalità di cui al comma 7-*quinquies*, limitatamente agli strumenti e agli interventi in favore delle piccole e medie imprese, stabilisce che le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo n. 165 del 2001, possono avvalersi anche di Mediocredito Centrale S.p.A.

L'integrazione è al momento sprovvista di **RT**.

Al riguardo, per i profili di quantificazione inerenti, sui commi 7-*quinquies* – 7-*sexies*, premesso che le norme ivi previste recano *in primis* un'autorizzazione in favore del Ministero dello sviluppo economico alla sottoscrizione, fino ad un ammontare pari a euro 2 miliardi, da destinarsi alla sottoscrizione di quote o azioni di uno o più fondi e che a tal fine si autorizza il versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro il 31 dicembre 2021, dell'importo di 2.000 milioni di euro delle somme ad oggi iscritte in conto "residui" nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, ai sensi all'articolo 27, comma 17, del DL n. 34 del 2020 ("*Patrimonio destinato*") per la successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa del relativo

³⁹ Si ricorda che l'articolo 27 del DL n. 34 del 2020 ha autorizzato Cassa Depositi e Prestiti a costituire un patrimonio destinato denominato "Patrimonio Rilancio" (di seguito "Patrimonio Destinato"), cui sono apportati beni e rapporti giuridici dal MEF. Il Patrimonio Destinato può essere articolato in comparti. A fronte di tali apporti, sono emessi da CDP, a valere sul Patrimonio Destinato e in favore del MEF, strumenti finanziari di partecipazione prevedendo che la loro remunerazione sia condizionata all'andamento economico del Patrimonio Destinato.

stato di previsione del dicastero dello sviluppo economico, va debitamente evidenziato che in relazione alla citata norma sono stati suo tempo associati effetti di maggiori spese in conto capitale, in misura pari a 44 miliardi nel 2020, in termini di solo saldo netto da finanziare ⁴⁰.

Pertanto, in merito agli effetti d'impatto attesi sui saldi dalle misure in esame, andrebbero solo richiesti elementi di chiarificazione circa gli effetti d'impatto prevedibili in termini di fabbisogno per effetto della devoluzione di quota parte delle risorse, nel limite di 2 miliardi per il 2021.

Inoltre, in merito alle altre disposizioni indicate dall'articolo *7-quinquies* e *7-septies* che consentono alle PA di avvalersi, rispettivamente, fino al 31 dicembre 2026, di CDP S.p.A. e delle società direttamente o indirettamente controllate dalla medesima, per attività di assistenza e supporto tecnico operativo per la gestione di fondi e per attività ad esse connesse, strumentali o accessorie, sulla base di apposite convenzioni e, limitatamente agli strumenti e agli interventi in favore delle piccole e medie imprese, anche di Mediocredito centrale Spa, andrebbe confermato che tale avvalimento potrà trovare attuazione potendo a tal fine avvalersi le medesime Amministrazione delle sole risorse già previste nei propri bilanci dalla legislazione vigente. Sul punto, si richiama l'articolo 19 della legge di contabilità.

Articolo 10, comma 7-octies

(Cumulo degli incarichi di presidente della Commissione VIA-VAS e di presidente della Commissione VIA per i progetti PNRR-PNIEC)

La disposizione, introdotta nel coso dell'esame svoltosi in prima lettura⁴¹, integra la normativa che disciplina il caso in cui al presidente della Commissione VIA-VAS sia attribuita anche la presidenza della Commissione VIA per i progetti PNRR-PNIEC, al fine di chiarire che la finalità della norma è anche quella di evitare qualsiasi effetto decadenziale.

L'integrazione è al momento sprovvista di **RT**.

Al riguardo, ritenuto il carattere ordinamentale della norma, non ci sono osservazioni.

Articolo 11

(Rifinanziamento della componente prestiti e contributi del Fondo 394/81)

Il comma 1, per l'attuazione della linea progettuale «Rifinanziamento e Ridefinizione del fondo 394/81 gestito da Simest», Missione 1, Componente 2, investimento 5.1, nell'ambito delle risorse a tal fine attribuite dal PNRR, istituisce nell'ambito del Fondo rotativo di cui all'articolo 2, comma 1, del decreto-legge n. 251 del 1981 (cd. Fondo 394/81 - denominazione corrispondente alla legge di conversione del decreto n. 251 -, fondo rotativo istituito presso il Mediocredito centrale, destinato alla

⁴⁰ Nota di lettura n. 161, Vol. I, pagina 104.

⁴¹ Camera dei deputati, Bollettino dei resoconti di giunta e commissioni, 25 ottobre 2021, pagina 22.

concessione di finanziamenti a tasso agevolato alle imprese esportatrici a fronte di programmi di penetrazione commerciale) le seguenti sezioni:

- a) «Sezione Prestiti», per la concessione di finanziamenti a tasso agevolato ai sensi dell'articolo 6 del decreto-legge n. 112 del 2008, con dotazione finanziaria pari a 800 milioni di euro per l'anno 2021;
- b) «Sezione Contributi» per le finalità di cui all'articolo 72, comma 1, lettera *d*), del decreto-legge n. 18 del 2020 (concessione di cofinanziamenti a fondo perduto fino al 10% dei finanziamenti concessi a valere sul predetto fondo 394/81. Tali cofinanziamenti sono concessi tenuto conto delle risorse disponibili e nei limiti e alle condizioni previsti dalla vigente normativa europea in materia di aiuti di Stato. Fino al 31 dicembre 2021 i cofinanziamenti a fondo perduto sono concessi fino al limite del 25% dei finanziamenti concessi, tenuto conto delle risorse disponibili e dell'ammontare complessivo delle domande di finanziamento presentate nei termini e secondo le condizioni stabilite con una o più delibere del Comitato agevolazioni) con dotazione finanziaria pari a 400 milioni di euro per l'anno 2021, da utilizzare per cofinanziamenti a fondo perduto fino al 50% dei finanziamenti a tasso agevolato concessi a valere sullo stanziamento di cui alla lettera *a*) del presente comma.

Il comma 2 esenta i finanziamenti agevolati a valere sulla sezione di cui al comma 1, lettera *a*), a domanda del richiedente, dalla prestazione della garanzia, in deroga alla vigente disciplina relativa al fondo 394/81.

Il comma 3 stabilisce che il Comitato agevolazioni di cui all'articolo 1, comma 270, della legge n. 205 del 2017 (organo interministeriale che gestisce il fondo 394/81), definisce con proprie delibere termini, modalità e condizioni per la realizzazione della linea progettuale di cui al comma 1 in conformità ai requisiti previsti per tale intervento e al punto MIC2-26 dell'allegato della decisione di esecuzione del Consiglio relativa all'approvazione della valutazione del PNRR dell'Italia⁴² e in particolare:

- a) la natura e la portata dei progetti sostenuti che devono essere in linea con gli obiettivi del regolamento (UE) 2021/241, e garantire la conformità agli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio «non arrecare un danno significativo» dei progetti sostenuti nell'ambito della misura mediante l'uso di una prova di sostenibilità, ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) 2020/285;
- b) un elenco di esclusione e il requisito di conformità alla pertinente normativa ambientale nazionale e dell'Unione europea;
- c) il tipo di interventi sostenuti;
- d) i beneficiari interessati, con prevalenza di piccole e medie imprese (PMI), e i relativi criteri di ammissibilità.

Il comma 4 autorizza il Comitato agevolazioni a disporre, con proprie delibere, trasferimenti di risorse dalla sezione del Fondo di cui al comma 1, lettera *b*), alla sezione del Fondo di cui al comma 1, lettera *a*), al fine del pieno utilizzo delle risorse.

Il comma 5 provvede alla copertura degli oneri derivanti dal comma 1, pari a 1,2 miliardi di euro per l'anno 2021, a valere sul fondo di rotazione per l'attuazione del *Next Generation EU-Italia* di cui all'articolo 1, comma 1037, della legge n. 178 del 2020, secondo le modalità di cui ai commi da 1038 a 1050 del medesimo articolo 1.

Il prospetto riepilogativo non considera le norme.

⁴² V. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST_10160_2021_ADD_1_REV_2&from=EN, pagg. 170-171.

La RT afferma che le due sezioni del fondo 394/81 sono istituite a valere sulle risorse assegnate alla misura del PNRR e non comportano quindi oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato. Con riferimento alla possibilità di esenzione dalla prestazione della garanzia, a domanda del richiedente e in deroga alla vigente disciplina relativa al fondo, la RT afferma che tale norma diminuisce i costi finanziari a carico delle imprese e favorisce un più semplice e rapido accesso alle risorse del fondo. Con riferimento alla possibilità di disporre trasferimenti di risorse dalla sezione relativa alla componente “contributi” alla sezione relativa alla componente “prestiti”, la RT afferma che la norma non ha effetti negativi sulle finanze pubbliche e, anzi, prevedendo l'eventuale passaggio di risorse dalla componente a fondo perduto a quella rotativa, e non viceversa, al fine del pieno utilizzo delle risorse, può consentire il rientro di fondi che altrimenti non sarebbero stati restituiti. La disposizione è atta a consentire una piena utilizzazione delle risorse messe a disposizione per la misura in esame dal PNRR ed è quindi volta a minimizzare l'eventualità di conseguenze sfavorevoli per la finanza pubblica derivanti dalla mancata utilizzazione dei fondi.

Al riguardo, si prende atto che l'onere è definito in termine di limite massimo di spesa (1,2 miliardi di euro complessivi) e che lo stesso viene posto di fatto a carico delle risorse del PNRR. In particolare, è previsto l'utilizzo del fondo di rotazione istituito dalla legge di bilancio 2021 utilizzato a fini di anticipazione, con successivo ripiano a carico delle risorse europee destinate al PNRR. Si ricorda che le spese finanziate dal predetto fondo possono determinare un impatto sul saldo di indebitamento netto che, se sussistente, per convenzione contabile, si considera compensato dalle sovvenzioni europee, anche a prescindere dalla coincidenza temporale tra erogazioni del fondo e trasferimenti dalla UE. Tale compensazione non si determina invece laddove le nuove spese siano finanziate da prestiti europei (c.d. “prestiti additivi”) tenuto conto che tale componente, di natura finanziaria, è priva di effetti sull'indebitamento e non è quindi suscettibile di produrre i menzionati effetti di compensazione.

Tanto premesso, si osserva che con specifico riferimento alla componente dell'onere in esame riferita alla concessione di finanziamenti a tasso agevolato (800 milioni di euro, con possibilità di incrementi dovuti alla prevista facoltà di trasferimento di risorse dalla sezione relativa alla componente “contributi” alla sezione relativa alla componente “prestiti”), andrebbero acquisiti ulteriori elementi di valutazione circa l'impatto atteso sul saldo di indebitamento netto.

In proposito, alla luce di quanto previsto dal PNRR, dovrebbe trattarsi di prestiti per cui l'impatto sul saldo di deficit sarebbe neutrale sia per quanto attiene alle risorse utilizzate (configurabili come operazioni finanziarie) sia con riferimento all'utilizzo delle stesse (tenuto conto che anche la concessione dei prestiti alle imprese è di natura finanziaria e, quindi, priva di impatto sul deficit). In quest'ultima ipotesi potrebbe comunque determinarsi un miglioramento del saldo ovvero uno spazio per ulteriori utilizzi a carico del PNRR, qualora l'utilizzo a fini di spesa delle risorse europee risulti

già scontata nel conto economico della P.A. (e, quindi, ai fini del deficit), ferma restando l'esigenza di copertura sugli altri saldi di finanza pubblica.

In merito alla suindicata ricostruzione andrebbero acquisiti più puntuali elementi di valutazione, chiarendo altresì gli effetti attesi in termini di fabbisogno (comprensivi di quelli derivanti dalla restituzione dei finanziamenti agevolati da parte delle imprese), che vengono valutati come nulli dal prospetto riepilogativo, anche considerandolo unitamente agli effetti sui saldi relativi al comma 1037 della legge di bilancio per il 2021, il che merita un adeguato approfondimento in quanto, a prescindere dalle convenzioni contabili relative alla rappresentazione delle grandezze finanziarie rilevanti in ambito europeo, nel caso in cui dovesse verificarsi un disallineamento temporale tra acquisizione delle risorse ed utilizzo delle stesse, si dovrebbero determinare effetti negativi sul saldo di fabbisogno nelle annualità nelle quali l'utilizzo eccede l'acquisizione delle risorse.

A tale proposito, il Governo ha confermato durante l'esame in prima lettura che le relative spese sono già scontate sui saldi di finanza pubblica⁴³.

In ordine a quanto disposto dal comma 2, si ricorda che già l'articolo 48, comma 2, lettera d), del decreto-legge n. 34 del 2020 (cd. "Rilancio") aveva previsto la possibilità per le imprese richiedenti di essere esentate dalla prestazione della garanzia. La misura, inizialmente valida fino al 31 dicembre 2020, è stata successivamente estesa fino al 30 giugno 2021 dall'articolo 1, comma 1142, lettera c), della legge di bilancio 2021. Sebbene a tali disposizioni non siano stati ascritti effetti finanziari, si segnala il maggior rischio assunto dalla gestione pubblica nell'erogazione di prestiti senza garanzia, per cui andrebbe quantificata sulla base dei dati storici la quota di finanziamenti che potrebbero non essere restituiti e per cui, in mancanza di garanzia, si determinerà una perdita per il fondo rotativo.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si evidenzia che per i 400 milioni destinati come cofinanziamenti a fondo perduto si dovrebbe determinare un corrispondente impatto sull'indebitamento netto. Infatti, le risorse provenienti dalla UE per questa misura dovrebbero avere la natura di prestiti e non di sovvenzioni⁴⁴ per cui esse non avrebbero alcun effetto compensativo in termini di indebitamento netto, effetto tuttavia necessario a fronte di oneri derivanti dall'erogazione di contributi a fondo perduto.

Tale effetto compensativo, non può rinvenirsi nell'utilizzo del fondo di rotazione per l'attuazione del Next Generation EU-Italia istituito dall'articolo 1, comma 1037, della legge di bilancio 2021 (legge n. 178 del 2020)⁴⁵ posto che le relative risorse sono

⁴³ Cfr. Camera dei deputati, 13 ottobre 2021, resoconto Commissione Bilancio, allegato Documentazione depositata dal Governo, p.121.

⁴⁴ Cfr. Allegato riveduto della Decisione di esecuzione del Consiglio relativa all'approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza dell'Italia, Fascicolo interistituzionale: 2021/0168 (NLE), p.547 e anche Dossier Camera e Senato, Servizio Studi, [Documentazione di finanza pubblica n. 28/1](#), p. 122

⁴⁵ Fondo iscritto nel capitolo 8003 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze con una dotazione di 32.766,6 milioni di euro per l'anno 2021, di 40.307,4 milioni per l'anno 2022 e di 44.573 milioni per l'anno 2023 in termini di saldo netto da finanziare

state computate, ai fini dei saldi di finanza pubblica, solo in termini di saldo netto dal finanziare, come risulta dalla RT allegata al disegno di legge di bilancio 2021.

A tale proposito, risulta quindi inconferente quanto affermato dal Governo in prima lettura⁴⁶ per cui le risorse del fondo di rotazione per l'attuazione del Next Generation EU-Italia di cui all'articolo 1, comma 1037 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, costituiscono risorse a fondo perduto.

Articolo 12, comma 1

(Disposizioni urgenti in materia di progettazione territoriale e investimenti)

La norma, modificata dalla Camera dei deputati, introduce l'articolo 6-*quater* al decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, che reca disposizioni per il rilancio della progettazione territoriale nei comuni delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia, Umbria e Marche, nonché in quelli ricompresi nella mappatura aree interne, in vista dell'avvio del ciclo di programmazione 2021/2027 dei fondi strutturali e del Fondo sviluppo e coesione e della partecipazione ai bandi attuativi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). A tale fine è istituito, nello stato di previsione del MEF, il "Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale" con la dotazione complessiva di 161.515.175 euro di cui 16.151.518 euro per il 2021 e 145.363.657 euro per il 2022. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per lo sviluppo e la coesione – programmazione 2021-2027.

Al Fondo accedono tutti i Comuni con popolazione complessiva inferiore a 30.000 abitanti, ricompresi nelle aree sopra indicate, sulla base delle classi demografiche e secondo l'assegnazione di cui alla seguente Tabella A.

Tabella A

Classi demografiche	Importo complessivo da ripartire tra gli enti beneficiari (euro)
Fino a 1.000 abitanti	21.431.924,65
Tra 1.001 e 5.000 abitanti	47.598.642,81
Tra 5.001 e 10.000 abitanti	27.019.124,25
Tra 10.001 e 20.000 abitanti	23.952.225,54
Tra 20.001 e 30.000 abitanti	9.631.582,75
Province	19.000.000
Città metropolitane	7.000.000
Premialità	5.881.675
Totale	162.515.175

Le risorse del Fondo sono ripartite con DPCM assicurando una premialità ai comuni aggregati nelle Unioni. Le risorse sono impegnate dagli enti beneficiari mediante la messa a bando, entro e non oltre sei mesi dalla pubblicazione del decreto di riparto delle risorse, di premi per l'acquisizione di proposte progettuali, secondo le procedure di evidenza pubblica.

L'Autorità responsabile della gestione del Fondo è l'Agenzia per la coesione territoriale. L'Agenzia, nell'ambito delle proprie competenze, senza oneri ulteriori, assicura, inoltre, ogni utile supporto agli enti beneficiari per il celere ed efficace accesso al Fondo e provvede al monitoraggio dell'utilizzo delle risorse che è attuato con il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

⁴⁶ Cfr. Camera dei deputati, 13 ottobre 2021, resoconto Commissione Bilancio, allegato Documentazione depositata dal Governo, p.123.

Sono definiti alcuni requisiti che dovranno caratterizzare le proposte progettuali al fine di essere vagliate dagli enti beneficiari.

Le proposte progettuali selezionate sono acquisite in proprietà dagli enti beneficiari e possono essere poste a base di successive procedure strumentali alla loro concreta realizzazione o utilizzate per la partecipazione degli enti beneficiari ad avvisi o altre procedure di evidenza pubblica attivate da altre amministrazioni nazionali o dell'Unione europea.

Per lo sviluppo delle progettazioni che hanno a oggetto i lavori, l'ente beneficiario, ove non si avvalga di procedure di appalto integrato, affida al vincitore la realizzazione dei successivi livelli di progettazione, con procedura negoziata senza bando, sempre che il soggetto sia in possesso dei requisiti di capacità tecnico-professionale ed economica necessari.

Si stabilisce che ove gli enti beneficiari, con popolazione fino a 5.000 abitanti, abbiano elaborato un documento di indirizzo della progettazione, le risorse in esame possono essere in via alternativa impegnate a mezzo dell'affidamento di incarichi tesi alla redazione di studi di fattibilità tecnica economica.

In attuazione dei commi 7 e 8, l'ente beneficiario, per garantire la qualità della progettazione e della conseguente realizzazione dell'intervento, può avvalersi della Agenzia del demanio – Struttura per la progettazione di beni ed edifici pubblici, la quale opera senza oneri diretti per le prestazioni professionali rese agli enti territoriali richiedenti.

Le proposte progettuali acquisite dagli enti beneficiari sono considerate direttamente candidabili alla selezione delle operazioni previste dai programmi operativi regionali e nazionali di gestione dei Fondi strutturali e dai Piani di sviluppo e coesione finanziati dal FSC, nell'ambito del ciclo di programmazione 2021/2027, sempre che siano coerenti con gli assi prioritari, le priorità d'investimento e gli obiettivi specifici di riferimento fissati dai programmi e dai piani predetti.

Nel portale istituzionale Opencoesione sono raccolte e rese immediatamente accessibili tutte le informazioni dell'iniziativa, anche ai fini del controllo e del monitoraggio sociale dei processi di ideazione, progettazione e realizzazione degli interventi.

Con una modifica inserita dalla Camera dei deputati si stabilisce che, all'interno del Comitato direttivo dell'Agenzia per la coesione territoriale è assicurata una adeguata rappresentanza delle amministrazioni territoriali, attraverso la designazione di quattro componenti da parte della Conferenza unificata, due in rappresentanza delle regioni e due in rappresentanza delle autonomie locali.

Il comma-12-ter, introdotto dalla Camera dei deputati, apporta alcune modifiche all'articolo 32 del decreto-legge n. 90 del 2014 al fine di garantire il rispetto dei tempi di attuazione del PNNR e il pieno utilizzo dei relativi fondi, nonché di favorire una riduzione degli oneri per le imprese coinvolte. In particolare, viene inserita la previsione di attribuire al Prefetto la possibilità di ordinare alla stazione appaltante che i pagamenti all'operatore economico siano disposti al netto dell'utile derivante dalla conclusione del contratto quantificato nel 10% del corrispettivo. Tale importo dovrà essere accantonato in un apposito fondo in modo da assicurarne una distinzione da un punto di vista contabile.

Il prospetto riepilogativo non risulta aggiornato alle modifiche apportate dalla Camera dei deputati.

La RT originaria, non aggiornata alle modifiche introdotte dalla Camera dei deputati, oltre a descrivere la norma, precisa che le attività poste in capo all'Agenzia per la coesione territoriale dalla norma sono svolte dalla stessa senza oneri ulteriori nell'ambito delle proprie competenze e quindi delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

Inoltre, la RT sottolinea che le attività di monitoraggio non determinano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in quanto il sistema informativo utilizzato è già pienamente operativo.

Allo stesso modo, la RT evidenzia che lo svolgimento delle attività eventualmente richieste ai sensi del comma 9 all'Agenda del demanio – Struttura per la progettazione di beni ed edifici pubblici di cui all'articolo 1, commi da 162 a 170, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, comporta l'esecuzione di compiti già previsti da norme vigenti e che quindi l'Agenda del demanio opera senza oneri diretti per le prestazioni professionali rese agli enti territoriali richiedenti ai sensi dell'articolo 1, comma 163, della predetta legge n. 145/2018.

La RT specifica, poi, che le attività previste sul portale istituzionale Opencoesione non determinano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La RT infine fornisce la quantificazione della dotazione del Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale, specificando che i Comuni delle Regioni del Mezzogiorno con popolazione inferiore a 30.000 abitanti sono 2.422 (dati ISTAT popolazione residente 2019); i comuni del Centro e del Nord classificati come aree interne nell'ambito della mappatura 2014-20 sono 2.232.

La ripartizione dei comuni sulla base della popolazione residente consente di ipotizzare un numero medio di concorsi da finanziare per ogni comune e di conseguenza il numero totale di concorsi da finanziare. In particolare, si ipotizza che i comuni con meno di mille abitanti effettuino 2 concorsi entro la scadenza, quelli fino a cinquemila abitanti ne finanzino 3 e via dicendo, fino a 8 concorsi in media per i comuni con popolazione compresa tra 20.000 e 30.000 abitanti.

Popolazione al 2019	N. di comuni	Media concorsi per comune	Totale concorsi da finanziare
Fino a 1.000 abitanti	1.496	2	2.992
Fino a 5.000 abitanti	2.215	3	6.645
Fino a 10.000 abitanti	533	4	2.132
Fino a 20.000 abitanti	315	6	1.890
Fino a 30.000 abitanti	95	8	760
Totale	4.654	3	14.419

Considerando un monte premi medio a concorso pari a 5mila euro per i comuni con meno di 5mila abitanti e di 10mila euro per i comuni con popolazione compresa tra 5mila e 30mila abitanti, la RT ipotizza un costo pari a 96.005.000 euro (9.637progetti*5.000euro + 4.782progetti*10.000euro).

Ai premi va aggiunto il costo delle commissioni di valutazione: la RT ipotizza che ogni commissione sia composta da un componente interno all'amministrazione e da 2 professionisti esterni che beneficiano di un gettone di presenza pari a 150 euro a testa per un totale di 5 sedute. L'importo totale da destinare ai costi delle commissioni per i 14.419 progetti è dunque pari a 21.628.500 euro.

La RT fornisce poi il dato del numero delle Unioni (557) che raggruppano circa 3mila comuni (il 37% rispetto al totale dei circa 7.900 comuni italiani). Ipotizzando che la percentuale dei Comuni destinatari del contributo facenti parti di un'unione di comuni è pari a quella nazionale, ne deriva che i comuni destinatari della premialità prevista dal comma 3 saranno circa 1.700, cui destinare il 5% del fondo e un contributo medio di premialità pari a circa 3.500€.

Il totale delle risorse da destinare al fondo è pari ad euro 123.515.175 euro, così ripartite.

Voce di spesa	Importo in €	Quota del fondo
Premi dei concorsi	96.005.000 €	78%
Commissioni di valutazione	21.628.500 €	18%
Premialità per Comuni aggregati in Unione	5.881.675 €	5%
Totale Fondo	123.515.175 €	100%

Infine, la RT evidenzia che il profilo temporale di spesa – alla luce dei tempi tecnici per l'avvio e la valutazione dei concorsi – prevede che una quota pari al 10% del fondo, pari a 12.351.518 euro, sia allocata sull'annualità 2021, il rimanente 90% pari a 111.163.658 euro sull'annualità 2022.

La documentazione depositata dal Governo nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati ha confermato la disponibilità delle risorse per il perseguimento delle finalità che la disposizione si propone senza che tale utilizzo pregiudichi le attività intraprese a legislazione vigente.

Al riguardo, alla luce delle modifiche introdotte alla Camera dei deputati che hanno incrementato il fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale di ulteriori 38 milioni con copertura a valere sul fondo sviluppo e coesione, andrebbe chiarita la disponibilità delle risorse sul predetto fondo e l'assenza di pregiudizi nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente. Inoltre, al fine di escludere effetti finanziari differenti sui saldi di finanza pubblica rispetto a quelli scontati a legislazione vigente andrebbe assicurato che lo sviluppo temporale della nuova spesa sia coerente con le dinamiche già previste per il FSC.

Articolo 12, comma 1-bis
(Procedure di valutazione di impatto ambientale per le opere di cui all'Allegato IV del DL. n. 77/2021)

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, interviene sulle opere di cui all'Allegato IV del D.L. n. 77/2021⁴⁷ stabilendo che, qualora alla data di entrata in vigore della legge di conversione del

⁴⁷ Si tratta delle seguenti opere: 1) Realizzazione asse ferroviario Palermo-Catania-Messina; 2) Potenziamento linea ferroviaria Verona - Brennero (opere di adduzione); 3) Realizzazione della linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria; 4) Realizzazione della linea ferroviaria Battipaglia-Potenza-Taranto; 5) Realizzazione della linea ferroviaria Roma-Pescara; 6) Potenziamento della linea ferroviaria Orte-Falconara; 7) Realizzazione delle opere di derivazione della Diga di Campolattaro (Campania); 8) Messa in sicurezza e ammodernamento

presente decreto, il progetto di fattibilità tecnica ed economica sia stato già trasmesso all'autorità competente ai fini dell'espressione della valutazione di impatto ambientale (VIA), le relative procedure di VIA dovranno essere svolte nei tempi previsti per i progetti di cui al comma 2-*bis* dell'articolo 8 del D.lgs. n. 152/2006 dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS. Inoltre, nella trattazione dei procedimenti di sua competenza la Commissione sopra citata dà precedenza, su ogni altro progetto, ai progetti di cui all'Allegato IV del D.L. n. 77/2021.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 13 ***(Misure di agevolazioni per i comuni)***

Il comma 1, integrando l'articolo 1, comma 1, del decreto-legge n. 91 del 2017, estende la misura "Resto al Sud" (che prevede per i soggetti di età compresa tra i 18 ed i 55 anni residenti nelle regioni meridionali e che costituiscono nuove imprese l'accesso a finanziamenti a fondo perduto o a tasso zero⁴⁸) ai territori insulari dei comuni di Campo nell'Elba, Capoliveri, Capraia, Giglio, Marciana, Marciana Marina, Ponza, Porto Azzurro, Portoferraio, Portovenere, Rio, Ventotene, localizzati nelle isole minori del Centro-Nord, nonché alle isole minori lagunari e lacustri, sempre a valere sulle risorse disponibili assegnate ai sensi dei commi 16 e 17 del medesimo articolo 1 del decreto-legge n. 91 del 2017.

Il comma 1-*bis*, integrando l'articolo 1, comma 10, del medesimo decreto-legge n. 91, include fra le attività imprenditoriali finanziabili anche quelle del commercio, finora agevolabili soltanto se riguardanti i beni prodotti nell'attività di impresa.

Il prospetto riepilogativo non ascrive alla norma effetti sui saldi di finanza pubblica.

del sistema idrico del Peschiera (Lazio); 9) Interventi di potenziamento delle infrastrutture del Porto di Trieste (progetto Adriagateway); 10) Realizzazione della Diga foranea di Genova.

⁴⁸ Ciascun richiedente riceve un finanziamento fino ad un massimo di 50.000 mila euro. Nel caso in cui l'istanza sia presentata da più soggetti già costituiti o che intendano costituirsi in forma societaria, ivi incluse le società cooperative, l'importo massimo del finanziamento erogabile è pari a 50.000 mila euro per ciascun socio, fino ad un ammontare massimo complessivo di 200.000 euro. I finanziamenti sono così articolati: a) 35% come contributo a fondo perduto erogato dal soggetto gestore della misura; b) 65% sotto forma di prestito a tasso zero, concesso da istituti di credito in base alle modalità definite da un'apposita convenzione. Il prestito è rimborsato entro otto anni complessivi dalla concessione del finanziamento, di cui i primi due anni di pre-ammortamento. Il prestito beneficia di un contributo in conto interessi per la durata del prestito, corrisposto dal soggetto gestore della misura agli istituti di credito che hanno concesso il finanziamento e di una garanzia nella misura stabilita con decreto per la restituzione dei prestiti erogati dagli istituti di credito. All'attuazione delle disposizioni sono state inizialmente destinate le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione - programmazione 2014-2020, per un importo complessivo fino a 1.250 milioni di euro, previa rimodulazione delle assegnazioni già disposte con apposita delibera del CIPE, nonché eventuale riprogrammazione delle annualità del Fondo per lo sviluppo e la coesione, da ripartire in importi annuali massimi fino a: 36 milioni di euro per l'anno 2017; 280 milioni di euro per l'anno 2018; 462 milioni di euro per l'anno 2019; 308,5 milioni di euro per l'anno 2020; 92 milioni di euro per l'anno 2021; 22,5 milioni di euro per l'anno 2022; 18 milioni di euro per l'anno 2023; 14 milioni di euro per l'anno 2024; 17 milioni di euro per l'anno 2025.

La RT, relativa all'iniziale versione del testo (priva del riferimento alle isole minori lagunari e lacustri, nonché della disposizione di cui al comma 1-*bis*), afferma che la misura non comporta ulteriori oneri poiché il finanziamento delle iniziative localizzate nei territori cui la misura agevolativa viene estesa graverà sull'attuale dotazione del fondo per un importo complessivo fino a 1.250 milioni di euro dei quali sono stati finalizzati 433 milioni (dati Invitalia aggiornati a maggio 2021).

Il possibile "assorbimento" della misura "Resto al Sud" da parte dei Comuni delle isole minori del Centro-Nord Italia, identificati sulla base dell'elenco redatto dall'ANCIM (Associazione nazionale comuni isole minori), è stato stimato così come di seguito riportato:

- 1) Abitanti nei comuni delle isole minori del Centro-Nord rientranti nella fascia di età (18-55 anni) eleggibili alle agevolazioni: 19.105 (dati ISTAT aggiornati al 1° gennaio 2020);
- 2) Stima delle domande che saranno presentate su base annua ed aventi ad oggetto iniziative imprenditoriali localizzate nei comuni delle isole minori del Centro-Nord: 40 (160 in 4 anni);
- 3) Stima delle iniziative approvate su base annua a valere sulle suddette domande: 16 (64 in 4 anni);
- 4) Stima degli investimenti potenzialmente attivabili su base annua dalle iniziative di cui al punto 3: 1.120.000 di euro (4,48 milioni in 4 anni), cui si aggiungono complessivamente circa 280.000 euro annui di contributo a copertura del fabbisogno di circolante (1.120.000 euro in 4 anni);
- 5) Stima dell'ammontare necessario ad assicurare sostegno agevolativo ai predetti investimenti: 5.600.000 euro in 4 anni.

Per giungere alla stima delle domande presentate (punto 2) si è preso in considerazione il numero di istanze provenienti dai comuni delle isole minori già rientranti nei territori obiettivo della misura (205) e lo si è rapportato alla popolazione residente nei suddetti territori ed eleggibile alle agevolazioni (86.694 abitanti di età compresa tra i 18 ed i 55 anni). Ne è risultato un rapporto pari allo 0,24%, per una media annua dello 0,08%, che è stata poco più che raddoppiata (0,2%) nello stimare l'indice di pervasività dello strumento agevolativo nei comuni delle isole minori del Centro-Nord in considerazione di quanto segue: ampliamento della platea dei potenziali fruitori della misura, mediante l'innalzamento del limite di età da 45 a 55 anni, introdotto con la legge di bilancio 2021 (l'innalzamento del limite di età non ha ancora prodotto i suoi effetti, che non sono rintracciabili nel campione preso in esame); maggiore propensione imprenditoriale nei territori del centro-nord; trend crescente di domanda (considerata la recente estensione della misura agli over 45 e, soprattutto, l'innalzamento del fondo perduto dal 35% al 50%); forte attrattiva turistica dei territori in oggetto, in grado di catalizzare investimenti imprenditoriali anche da parte di soggetti non residenti. La stima degli investimenti attivabili (punto 4) è la risultante di un'ipotesi di importo medio dei programmi di spesa agevolati pari a 70.000 euro, sostanzialmente in linea con quello attuale. Riassumendo: l'importo

necessario per l'estensione della misura alle isole minori è pari a 1,4 milioni di euro l'anno per i prossimi quattro anni e le risorse disponibili sul fondo sono pari a oltre 800 milioni di euro (di cui oltre 700 già disponibili da anni precedenti nel 2021, 22,5 milioni di euro per l'anno 2022; 18 milioni di euro per l'anno 2023; 14 milioni di euro per l'anno 2024; 17 milioni di euro per l'anno 2025). Ciò posto, ai fini della copertura economica la dotazione ad oggi prevista è ampiamente sufficiente a far fronte alle necessità finanziarie legate all'estensione territoriale della misura, senza necessità di ulteriore finanziamento.

Al riguardo, si prende atto della quantificazione degli oneri, derivanti dall'estensione delle misure denominate “Resto al Sud” ai comuni insulari ubicati nel centro-nord, operata dalla RT, che stima effetti valutati in circa 1,4 milioni di euro annui dal 2022 al 2025, che possono essere considerati appropriati sulla base del confronto effettuato. Andrebbe tuttavia chiarita l'origine della stima (numero 3) circa la percentuale di domande accolte, indicata pari al 40% di quelle presentate, giacché la RT non si esprime sul punto e tale parametro è ovviamente decisivo nella quantificazione. Atteso che l'articolo 1 del decreto-legge n. 91 del 2017 prevede che le istanze di finanziamento possano essere richieste solo fino ad esaurimento delle risorse stanziare e che dalla RT emerge che vi è ancora un ampio margine di disponibilità della dotazione, non vi sono osservazioni da formulare nel presupposto – sul quale appare utile una conferma – che non risulti comunque alterata la dinamica di spesa già scontata ai fini dei tendenziali.

In ordine alle disposizioni aggiunte dalla Camera dei deputati, si osserva che l'estensione dell'ambito territoriale di applicazione alle isole minori lagunari e lacuali, includendo probabilmente tutte le isole della laguna veneta esclusa Venezia, appare abbastanza significativa da richiedere un aggiornamento della quantificazione effettuata.

Inoltre, sempre con riferimento alle modifiche approvate in prima lettura, andrebbero forniti dati e chiarimenti per valutare la perdurante congruità delle risorse stanziare rispetto al cospicuo ampliamento delle attività produttive finanziabili, derivante dall'inclusione nel relativo elenco di qualsiasi attività di vendita (finora la previsione era limitata alla vendita dei beni prodotti nell'attività di impresa).

Il comma 2, modificando l'articolo 1 della legge n. 160 del 2019, stabilisce (lettera *a*) che per il 2021 il termine di cui al primo periodo del comma 32 è fissato al 31 dicembre 2021 e (lettera *b*) che per il medesimo anno 2021 il termine di cui al primo periodo del comma 34 è fissato al 31 gennaio 2022.

Il primo differimento (dal 15 settembre) inerisce al termine entro il quale i comuni beneficiari dei contributi per investimenti (si tratta di 500 milioni di euro annui dal 2020 al 2024) destinati ad opere pubbliche in materia di efficientamento energetico e di sviluppo territoriale sostenibile sono tenuti ad iniziare l'esecuzione dei lavori.

Il secondo differimento (dal 31 ottobre) scaturisce dal primo e concerne il termine per la revoca del contributo, in caso di inadempienza rispetto all'inizio dei lavori o di un parziale utilizzo delle risorse.

Con la lettera *b-bis*) si dispone, intervenendo sul comma 54 dell'articolo 1 della legge n. 160 del 2019, che, a decorrere dal 2022, almeno il 40% delle risorse per la messa in sicurezza del territorio a rischio idrogeologico, di strade, ponte e viadotti, nonché degli edifici (rispetto a questi si mira anche all'efficientamento energetico) sia assicurato agli enti locali delle regioni del Mezzogiorno.

Il prospetto riepilogativo non considera le norme.

La RT, riferita alla versione iniziale del comma, ai sensi della quale il differimento dei termini era comunque infrannuale, afferma che le norme non comportano ulteriori oneri finanziari, in quanto le somme previste a favore dei comuni beneficiari sono già state accantonate. Scopo della disposizione in esame è infatti quello di concedere ai comuni il tempo per reperire i materiali, attualmente irreperibili o reperibili a costi molto elevati rispetto al normale valore di mercato, necessari per realizzare gli interventi oggetto dei contributi statali.

Al riguardo, si osserva che il differimento dei termini sopra descritti potrebbe determinare effetti di cassa, per quanto gli stessi non siano comunque scontati nei tendenziali. Infatti, fermo restando che verosimilmente i tendenziali di finanza pubblica non sono definiti ipotizzando che una quota delle risorse stanziata sia soggetta a revoca, lo spostamento dal 2021 al 2022 del termine per la revoca del contributo in caso di inadempienza potrebbe determinare lo slittamento dal 2021 al 2022 del versamento all'entrata del bilancio dello Stato delle somme oggetto di revoca, con effetti complessivi nulli, ma onerosi per il 2021 e corrispondentemente virtuosi per il 2022. Nulla da osservare sulla lettera *b-bis*).

Il comma *2-bis*, modificando i commi 140 e 141 dell'articolo 1 della legge n. 145 del 2018, stabilisce che per il 2022 il termine per la richiesta dei contributi da parte dei comuni per gli investimenti relativi a opere pubbliche di messa in sicurezza degli edifici e del territorio è fissato al 15 febbraio 2022 (15 settembre 2021 a legislazione vigente). Conseguentemente anche il termine per l'assegnazione del contributo spettante a ciascun ente richiedente è differito per il 2022 dal 15 novembre 2021 al 28 febbraio 2022.

Il comma *2-ter*, modificando l'articolo 39, comma 3, del decreto-legge n. 104 del 2020, fa decorrere dal 2023 (e non più dal 2022) le tre annualità previste per ridurre (in percentuali variabili dall'80 al 100%, in base all'entità del ritardo nella trasmissione della certificazione della perdita di gettito correlata alla pandemia) le risorse attribuite per la compensazione delle perdite da covid-19 patite dagli enti locali, a valere sul fondo sperimentale di riequilibrio, sui trasferimenti compensativi o sul fondo di solidarietà comunale.

La RT non considera le disposizioni, aggiunte dalla Camera dei deputati.

Al riguardo, nulla da osservare sul comma *2-bis* atteso che alla vigente versione del comma (che prevede appunto la decorrenza dal 2022 della restituzione del

contributo, in tutto o in parte) non erano stati ascritti effetti finanziari, giacché riguardante una fattispecie meramente eventuale.

Sul comma 2-ter si rileva che la norma in esame comporta la diversa articolazione temporale di taluni incassi da sanzione, che normalmente non sono scontati ai fini dei tendenziali.

Articolo 13-bis

(Proroga dell'utilizzo delle risorse straordinarie connesse all'emergenza Covid-19)

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, estende fino al 31 dicembre 2021 il termine entro il quale gli enti locali possono deliberare le variazioni di bilancio che riguardano le risorse trasferite agli enti locali sulla base delle certificazioni attestanti la perdita di gettito connessa all'emergenza epidemiologica da COVID-19 negli anni 2020 e 2021, di cui all'articolo 1, comma 827, della legge n. 178 del 2020, e all'articolo 39, comma 2, del decreto-legge n. 104 del 2020, a valere sul fondo appositamente istituito per garantire l'esercizio delle funzioni fondamentali degli enti locali. Le variazioni di bilancio sono effettuate con deliberazione dell'organo esecutivo.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 13-ter

(Disposizioni in materia di protezione civile nelle isole minori)

La norma, introdotta dalla Camera dei deputati, stabilisce che i sindaci dei comuni delle isole minori sul cui territorio abbiano sede uno o più comuni, per l'esercizio delle funzioni ad essi spettanti in qualità di autorità territoriale di protezione civile, possono, anche congiuntamente, istituire un apposito organismo consultivo per l'esercizio delle loro attribuzioni in materia. I sindaci, nell'ambito dell'organismo consultivo, possono designare i rappresentanti delle rispettive amministrazioni e possono essere supportati nelle attività di protezione civile da soggetti dotati di competenze scientifiche tecniche e amministrative dirette alla identificazione degli scenari di rischio connessi con i rispettivi territori. Ai componenti dei predetti organismi non spetta alcun compenso, indennità, gettone di presenza, rimborso spese o altro emolumento comunque denominato.

Per favorire il tempestivo intervento in vista o in occasione degli eventi emergenziali di protezione civile i comuni delle isole minori possono prevedere la costituzione di un fondo per le attività di protezione civile di competenza comunale.

Entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore del presente provvedimento, i comuni delle isole minori che non vi abbiano ancora provveduto predispongono il piano di protezione civile, con il supporto della regione competente.

I comuni provvedono alle attività di cui al presente articolo e all'eventuale costituzione del fondo sopra menzionato nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente nei rispettivi bilanci.

I sindaci dei comuni delle isole minori, il cui territorio ricade in ambiti interessati dal rischio vulcanico, sentite le autorità di protezione civile nazionale e regionale e le locali autorità marittime, in caso di crisi vulcaniche possono regolamentare ovvero contingentare l'accesso alle stesse, al fine di assicurare le condizioni di sicurezza dei cittadini, anche in riferimento alle capacità di accoglienza delle isole e dei rispettivi ambiti portuali.

Si dispone che all'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo si provveda nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica

La RT non considera la norma

Al riguardo, con riferimento alle attività in capo ai comuni a carattere obbligatorio previste dalla norma (predisposizione del piano di protezione civile entro 180 giorni) andrebbe assicurato che le predette attività possano essere svolte senza aggravio di oneri per i bilanci comunali, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 14 ***(Cabina di regia edilizia scolastica)***

La norma integra la composizione della Cabina di regia per l'edilizia scolastica con l'inserimento di un rappresentante dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione.

La RT afferma che la norma mira a includere nella Cabina di regia sopra descritta il Ministro per il Sud e la coesione territoriale e che, in considerazione della sua natura ordinamentale, non comporta oneri per il bilancio dello Stato.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 15 ***(Disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale)***

La norma modifica la disciplina relativa alla perequazione infrastrutturale, recata all'articolo 22 della legge n. 42 del 2009 (delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione), con l'intento di semplificarne le procedure. Le modifiche confermano l'impianto presente nel testo previgente, risultante dalle modifiche introdotte con la legge di bilancio per il 2021 (legge n. 178 del 2020), basato sulla ricognizione della dotazione infrastrutturale del Paese, sull'individuazione del divario tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale e sulla conseguente adozione di misure volte ad assorbirlo, attraverso interventi finanziati da un fondo con una dotazione pari a 4,6 miliardi di euro, già previsto dalla normativa vigente e confermato dalla presente disposizione.

Risulta, invece, modificato l'ultimo periodo del nuovo comma 1-ter, con cui si prevede che il Dipartimento per gli Affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri possa stipulare una apposita convenzione per il supporto tecnico-operativo alle attività di competenza nel limite massimo di 200.000 euro per il 2021.

Agli oneri derivanti dalla norma in esame pari a 200.000 euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo esigenze indifferibili.

Il prospetto riepilogativo ascrive alla norma i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

(milioni di euro)

Comma	Descrizione Norma	Spesa/ Entrata	Natura	Saldo netto da finanziare				Fabbisogno e Indebitamento netto			
				2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
1	Convenzione del Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri per il supporto tecnico per il supporto tecnico – operativo alle proprie attività di competenza	S	C	0,2				0,2			
1	Riduzione Fondo esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200 della legge n. 190/2014	S	C	-0,2				-0,2			

La RT descrive la norma.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 16

(Disposizioni urgenti in materia di Commissari straordinari)

Il comma 3-*sexies* prevede, nelle more del recupero della piena funzionalità tecnica della Funivia Savona-San Giuseppe di Cairo, per garantire il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, che ai lavoratori di cui all'articolo 94-*bis*, comma 1, del decreto-legge n. 18 del 2020 (lavoratori dipendenti da imprese del territorio savonese impossibilitati a prestare attività lavorativa a causa della frana che ha colpito la predetta funivia), possa essere concessa dall'INPS, dal 16 novembre 2021 al 31 agosto 2022, un'ulteriore indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa, in continuità con l'indennità di cui al medesimo articolo 94-*bis*, comma 1. Entro il limite di durata massima di cui al primo periodo, l'indennità di cui al presente comma continua ad essere erogata anche in caso di sopravvenuta risoluzione del rapporto di lavoro dovuta alla cessazione dell'attuale concessione. La misura di cui al presente comma è incompatibile con i trattamenti di integrazione salariale, compresi quelli a carico dei fondi di solidarietà di cui al titolo II del decreto legislativo n. 148 del 2015, e con l'indennità NASpI ed è riconosciuta nel limite massimo di spesa di 187.500 euro per l'anno 2021 e di 1 milione di euro per l'anno 2022. A tali oneri si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili destinate alle sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, funivie ed ascensori in servizio pubblico ed autolinee non di competenza delle regioni.

La RT non è presente.

Secondo la nota della RGS depositata alla Camera dei deputati il 27 ottobre, era pervenuta dal MIMS una RT non aggiornata e che non evidenziava la copertura finanziaria sui saldi di finanza pubblica. Pertanto la stessa RGS aveva espresso il proprio parere contrario per mancanza di copertura finanziaria, suggerendo, nel caso si volesse comunque garantire l'integrazione salariale dei dipendenti, l'approvazione del testo nella versione poi recepita dalla Commissione e ora in esame.

Al riguardo, premesso che - come nelle precedenti, analoghe disposizioni riguardanti i lavoratori in questione - non vengono forniti dati sull'ampiezza della

platea dei beneficiari e sulle retribuzioni di riferimento, si prende atto dell'onere indicato, che comunque è configurato in termini di tetto di spesa, che appare coerente con le precedenti quantificazioni (onere pari a circa 125.000 euro mensili) e che è correttamente distribuito fra il 2021 e il 2022.

Si rappresenta che gli oneri in termini di indebitamento e fabbisogno dovrebbero attestarsi ovviamente su valori inferiori (non comprendendo quelli per la contribuzione figurativa), presumibilmente pari, sulla scorta di quanto riportato nell'allegato 3 riferito al decreto-legge n. 18 del 2020, a 112.000 euro per il 2021 e a 600.000 euro per il 2022.

Considerando che la stessa Nota della RGS afferma la disponibilità delle occorrenti risorse in bilancio, che la norma consente di individuare le poste specifiche su cui operare la riduzione e che le somme in questione, riguardando la sovvenzione dell'esercizio dei trasporti indicati, sono di parte corrente come gli oneri, non vi sono rilievi da formulare sulla copertura individuata.

Articolo 16, commi 1, 2 e 3 ***(Disposizioni urgenti in materia di Commissari straordinari)***

Il comma 1 nel modificare l'articolo 1 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, prevede la proroga del regime commissariale per la ricostruzione del ponte Polcevera di Genova "comunque non oltre il termine del 31 dicembre 2024". Per gli oneri di funzionamento della struttura di supporto del Commissario straordinario era stata autorizzata la spesa di 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2018, 2019 e 2020.

Il comma 2 provvede agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 375.000 euro per l'anno 2021 e a 1.500.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024:

- quanto a 375.000 euro per l'anno 2021 e a 1.500.000 euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- quanto a 1.500.000 euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Infine, il comma 3 abroga il comma 8 dell'articolo 10 del decreto-legge n. 32 del 2019 che dispone che la concessione del contributo per la ricostruzione privata in taluni comuni colpiti da eventi sismici deve essere annotata nei registri immobiliari, su richiesta del Commissario straordinario, in esenzione da qualsiasi tributo o diritto, sulla base del titolo di concessione, senza alcun'altra formalità.

Il prospetto riepilogativo ascrive alla norma i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

(milioni di euro)

Comma	lettera	Descrizione Norma	Spesa/ Entrata	Natura	Saldo netto da finanziare				Fabbisogno e Indebitamento netto			
					2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
2		Proroga al 31 dicembre 2024 dell'attività del Commissario straordinario per la ricostruzione del Ponte Morandi	S	C	0,4	1,5	1,5	1,5	0,4	1,5	1,5	1,5
2	a)	Riduzione Tabella A MIT	S	C	-0,4		-1,5	-1,5	-0,4		-1,5	-1,5
2	b)	Riduzione Fondo riaccertamento residui perenti del MIMS di cui art.34-ter, c.5, L. 196/2009	S	C		-1,5				-1,5		

La RT, oltre a descrivere ampiamente la norma oggetto di modifica e il ruolo e i compiti del Commissario straordinario in esame, afferma che, in merito al comma 3, l'abrogazione del comma 8 dell'articolo 10 del D.L. n. 31/2019 non riveste alcun rilievo sotto il profilo finanziario, in quanto la prevista esenzione – trattandosi di formalità di natura straordinaria – è stata a suo tempo rilevata come di rinuncia a maggior gettito. Ne consegue per la RT che il venir meno di tale agevolazione non determina, conseguentemente, alcun effetto finanziario negativo.

La documentazione depositata dal Governo nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati ha confermato che il fondo di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge n. 196 del 2009, presenta le occorrenti risorse disponibili e che l'utilizzo delle stesse non compromette la realizzazione di programmi di spesa già avviati dal Ministero.

Al riguardo, attesi i chiarimenti forniti dal Governo, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 16, comma 2-bis **(Zona logistica semplificata - Porto e retroporto di Genova)**

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, prevede la possibilità di istituire ulteriori siti retroportuali ai soli fini di rendere loro applicabili le procedure semplificate di cui all'articolo 5, comma 1, lettera a), del decreto-legge n. 91 del 2017 che dispone termini acceleratori e semplificati per procedure e regimi amministrativi relativi alle attività economiche e d'impresa.

L'istituzione dei siti retroportuali viene affidata a un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (anziché al Ministero delle infrastrutture) secondo una proposta contenente un piano di sviluppo strategico che specifica la delimitazione delle zone interessate, in coerenza con le zone portuali.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, atteso che all'istituzione dei siti retroportuali recata dall'articolo 7, comma 1, del decreto-legge n. 109 del 2018 non sono stati ascritti effetti finanziari,

non si formulano osservazioni con riferimento alla norma in esame che prevede la possibilità di istituire ulteriori siti retroportuali.

Articolo 16, commi da 3-bis a 3-quinquies (Olimpiadi di Cortina)

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, al fine di assicurare la tempestiva realizzazione entro il 31 dicembre 2024 degli interventi di adeguamento della pista olimpica di bob e slittino "Eugenio Monti" di Cortina d'Ampezzo, prevede che l'amministratore delegato della società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A. sia nominato commissario straordinario. Per lo svolgimento delle attività in esame al commissario straordinario non spetta alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso di spese.

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è stabilita la quota percentuale del quadro economico dell'intervento eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico e la tipologia delle spese ammissibili. Per il supporto tecnico, il Commissario si può avvalere, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle Regioni o da altri soggetti inclusi nell'elenco ISTAT delle amministrazioni pubbliche, i cui oneri sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare nell'ambito della percentuale individuata ai sensi del primo periodo. Il Commissario straordinario può nominare un sub-commissario. L'eventuale compenso del sub-commissario, da determinare in misura non superiore a 100.000 euro annui (ai sensi dell'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98), è posto a carico del quadro economico dell'intervento da realizzare, nell'ambito della quota percentuale individuata ai sensi del primo periodo.

Alle controversie relative alle procedure di progettazione, approvazione e realizzazione dell'intervento in oggetto, si applicano le previsioni dell'articolo 3, comma 12-ter, del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16 che, a sua volta, stabilisce che alle controversie si applichi l'articolo 125 del codice del processo amministrativo (non caducazione del contratto in caso di sospensione o annullamento dell'affidamento e risarcimento del danno solo per equivalente), in ogni caso senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Per l'avvio dell'attività di progettazione e di realizzazione dell'intervento in esame è riconosciuto un contributo pari a complessivi 24,5 milioni di euro, di cui euro 500.000 per l'anno 2021 ed euro 12 milioni per ciascuno degli anni 2022 e 2023, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 773, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 che autorizza, con riferimento a tutte le aree olimpiche, la spesa di 45 milioni di euro per l'anno 2021 e di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023.

Il Dipartimento per lo sport della Presidenza del Consiglio dei Ministri pone in essere le iniziative necessarie a garantire il completamento del finanziamento dell'intervento in questione entro il 30 giugno 2022

La RT non considera la norma.

Al riguardo, in merito alla riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 773, della legge n. 178 del 2020, andrebbe assicurata la disponibilità delle risorse da utilizzare a copertura degli oneri e l'assenza di qualsiasi pregiudizio nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse.

Inoltre, al fine di escludere oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica, andrebbe valutata la portata normativa della previsione che attribuisce al Dipartimento

per lo sport della Presidenza del Consiglio dei Ministri di porre in essere le iniziative necessarie a garantire il completamento del finanziamento dell'intervento in esame entro il 30 giugno 2022. Infatti, la norma sembra prefigurare l'insufficienza delle risorse già stanziata che andrebbero dunque "completate".

Articolo 16, comma 3-septies e 3-octies
(Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A. e semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche)

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, dispone che al collegio sindacale della società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A., non si applicano le previsioni di cui all'articolo 2397, primo comma, secondo periodo, del codice civile relative al divieto di nomina di due sindaci supplenti.

Inoltre, si dispone che sulle somme attribuite alla società per lo svolgimento delle sue funzioni, quelle previste nei quadri economici destinate ai servizi di ingegneria e architettura restino nella disponibilità della società che può svolgere direttamente i suddetti servizi o affidarli a soggetti terzi, secondo le procedure previste dal codice dei contratti pubblici.

Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri possono essere individuati gli interventi, tra quelli ricompresi nel piano predisposto dalla Società, caratterizzati da elevata complessità progettuale o procedurale, sottoposti alla procedura semplificata di cui all'articolo 44 del decreto-legge n. 77 del 2021.

Infine, si apportano modifiche procedurali all'articolo 44 del decreto-legge n. 77 del 2021 in materia di VIA per i progetti finanziati dal PNRR, dal PNIEC o dal PNC.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 16, comma 3-novies
(Compensazioni per revisione dei prezzi dei materiali nei contratti pubblici)

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, interviene sulle norme contabili previste dall'art. 1-septies del decreto-legge n. 73 del 2021, volto a fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi di alcuni materiali da costruzione verificatisi nel primo semestre del 2021. In particolare, si dispone la possibilità di annotazione nel libretto delle misure, sotto la responsabilità del direttore dei lavori, delle lavorazioni eseguite, in alternativa alla prevista contabilizzazione delle medesime lavorazioni, al fine di determinare la compensazione delle variazioni dei prezzi dei materiali impiegati.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 16-bis
(Misure urgenti per il completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna)

La norma, nel modificare l'articolo 3, comma 3-bis, del decreto-legge n. 133 del 2014, prevede che per il completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna, gli adempimenti previsti dal

relativo decreto di finanziamento possano essere compiuti entro il 31 dicembre 2022, a condizione che gli enti titolari dei codici unici di progetto, entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, trasmettano al sistema di monitoraggio le informazioni necessarie per la verifica dell'avanzamento dei progetti.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, si osserva che la norma, per l'intervento in esame, proroga al 31 dicembre 2022 il termine per gli adempimenti previsti dal decreto di finanziamento del medesimo intervento. Atteso che tale estensione appare suscettibile di modificare la manifestazione temporale della spesa, andrebbero forniti chiarimenti circa gli effetti che tale proroga potrà determinare sui saldi di finanza pubblica.

Articolo 16-ter

(Modifiche all'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77)

La norma, introdotta dalla Camera dei deputati, modifica il comma 3 dell'art. 48 del decreto-legge n. 77 del 2021 al fine di inserirvi la previsione in base alla quale le stazioni appaltanti, ai soli fini di trasparenza, danno evidenza nei rispettivi siti web istituzionali dell'avvio delle procedure negoziate senza previa pubblicazione di un bando di gara previste dal medesimo comma 3 nel quadro delle semplificazioni introdotte in materia di affidamento dei contratti pubblici PNRR e PNC.

La RT non considera la norma.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare.

Ultimi dossier del Servizio del Bilancio

Ott 2021

[Nota di lettura n. 257](#)

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (**Atto del Governo n. 292**)

"

[Nota di lettura n. 258](#)

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/944 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 giugno 2019, relativa a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica e che modifica la direttiva 2012/27/UE, nonché recante disposizioni per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 943/2019 sul mercato interno dell'energia elettrica e del regolamento (UE) 941/2019 sulla preparazione ai rischi nel settore dell'energia elettrica e che abroga la direttiva 2005/89/CE (**Atto del Governo n. 294**)

"

[Nota di lettura n. 259](#)

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2397 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2017, relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna e che abroga le direttive 91/672/CEE e 96/50/CE del Consiglio (**Atto del Governo n. 304**)

"

[Nota di lettura n. 261](#)

Modifiche al regolamento di organizzazione degli uffici centrali di livello dirigenziale generale del Ministero dell'interno (**Atto del Governo n. 301**)

"

[Nota di lettura n. 263](#)

A.S. 2405: "Conversione in legge del decreto-legge 17 agosto 2021, n. 117, recante disposizioni urgenti concernenti modalità operative precauzionali e di sicurezza per la raccolta del voto nelle consultazioni elettorali dell'anno 2021" (Approvato dalla Camera dei deputati)

"

[Nota di lettura n. 264](#)

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2018/1972 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, che istituisce il codice europeo delle comunicazioni elettroniche (rifusione) (**Atto del Governo n. 289**)

"

[Nota di lettura n. 265](#)

A.S. 2409: "Conversione in legge del decreto-legge 8 ottobre 2021, n. 139, recante disposizioni urgenti per l'accesso alle attività culturali, sportive e ricreative, nonché per l'organizzazione di pubbliche amministrazioni e in materia di protezione dei dati personali"

"

[Nota di lettura n. 266](#)

Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE (**Atto del Governo n. 293**)

"

[Nota breve n. 24](#)

Documento programmatico di bilancio 2022

"

[Nota di lettura n. 268](#)

Regolamento in materia di disciplina dell'elenco pubblico delle organizzazioni e associazioni di cui agli articoli 840-*bis* del codice di procedura civile e 196-*ter* delle disposizioni per l'attuazione del codice di procedura civile (**Atto del Governo n. 313**)

"

[Nota di lettura n. 267](#)

A.S. 2426: "Conversione in legge del decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146, recante misure urgenti in materia economica e fiscale, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili"

Il testo del presente dossier è disponibile in formato elettronico alla URL <http://www.senato.it/documentazione/bilancio>