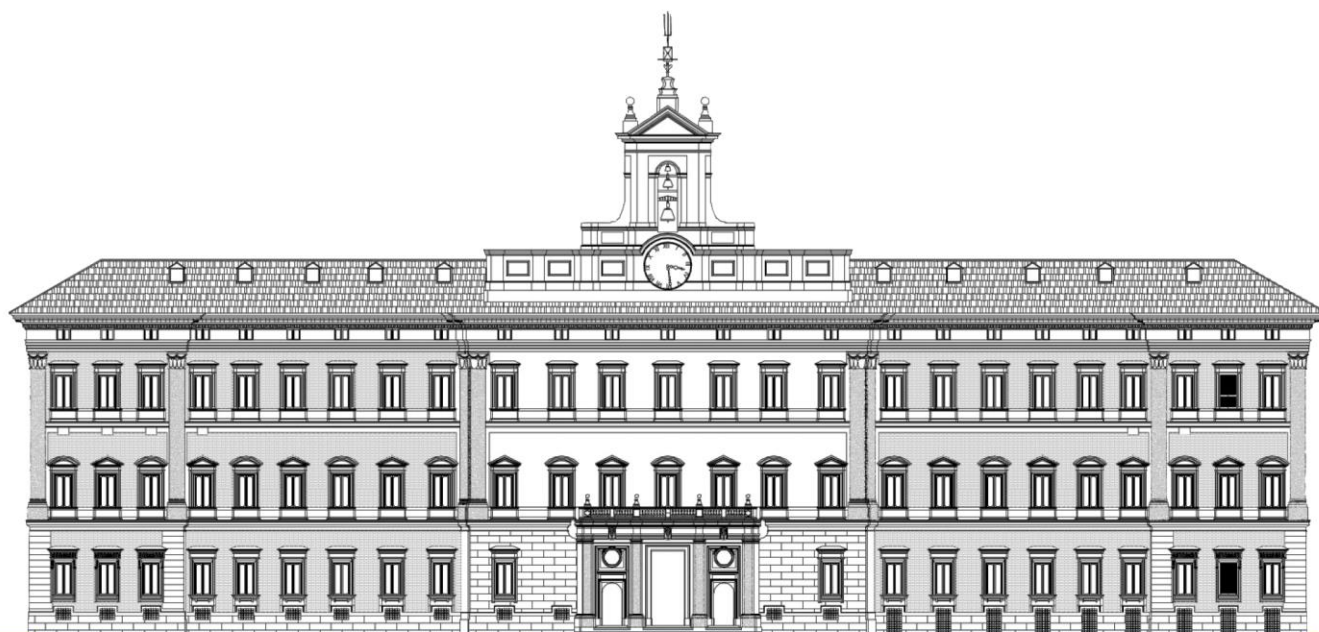




Camera dei deputati

XVIII LEGISLATURA



Verifica delle quantificazioni

A.C. 3278

Disposizioni urgenti in materia di infrastrutture, dei
trasporti e della circolazione stradale

(Conversione in legge del DL 121/2021)

N. 379 – 5 ottobre 2021



Camera dei deputati

XVIII LEGISLATURA

Verifica delle quantificazioni

A.C. 3278

Disposizioni urgenti in materia di infrastrutture, dei
trasporti e della circolazione stradale

(Conversione in legge del DL 121/2021)

N. 379 – 5 ottobre 2021

La verifica delle relazioni tecniche che corredano i provvedimenti all'esame della Camera e degli effetti finanziari dei provvedimenti privi di relazione tecnica è curata dal Servizio Bilancio dello Stato.

La verifica delle disposizioni di copertura è curata dalla Segreteria della V Commissione (Bilancio, tesoro e programmazione).

L'analisi è svolta a fini istruttori, a supporto delle valutazioni proprie degli organi parlamentari, ed ha lo scopo di segnalare ai deputati, ove ne ricorrano i presupposti, la necessità di acquisire chiarimenti ovvero ulteriori dati e informazioni in merito a specifici aspetti dei testi.

SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO – Servizio Responsabile

☎ 066760-2174 / 066760-9455 – ✉ bs_segreteria@camera.it

SERVIZIO COMMISSIONI – Segreteria della V Commissione

☎ 066760-3545 / 066760-3685 – ✉ com_bilancio@camera.it

INDICE

PREMESSA	5
VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI	5
ARTICOLO 1, COMMA 1.....	5
MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA.....	5
ARTICOLO 1, COMMA 2.....	8
FONDO PER LA REALIZZAZIONE DI SPAZI ADIBITI ALLA SOSTA	8
ARTICOLO 1, COMMI 3 E 4	10
AUTORIZZAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE DI PROVA	10
ARTICOLO 1, COMMA 6.....	11
NORME IN MATERIA DI ACCERTAMENTI RELATIVE ALLA REVISIONE DEI VEICOLI	11
ARTICOLO 2, COMMI 1 E 2	14
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI.....	14
ARTICOLO 3, COMMI 1-4.....	16
PIANO NAZIONALE DI IMPLEMENTAZIONE DEL SISTEMA EUROPEO DI GESTIONE DEL TRAFFICO FERROVIARIO (ERTMS)	16
ARTICOLO 3, COMMA 5.....	18
FONDO PER LA FORMAZIONE DI PERSONALE IMPIEGATO IN ATTIVITÀ DELLA CIRCOLAZIONE FERROVIARIA.....	18
ARTICOLO 3, COMMI 6-8.....	20
SERVIZIO DI TRASPORTO FERROVIARIO TIRANO (ITALIA)-CAMPOCOLOGNO (SVIZZERA).....	20
ARTICOLO 3, COMMA 9.....	22
MISURE IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.....	22
ARTICOLO 4, COMMA 2.....	23
AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE	23
ARTICOLO 4, COMMA 3.....	24
AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO.....	24
ARTICOLO 4, COMMA 4.....	27
FONDO PER LA COMPENSAZIONE DEI DANNI SUBITI DAL SETTORE DEL TRASPORTO MARITTIMO	27
ARTICOLO 4, COMMA 5.....	30

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI LAVORO PORTUALE E DI TRASPORTI MARITTIMI	30
ARTICOLO 4, COMMA 6.....	32
PROROGA DELLA SCADENZA DELLE CERTIFICAZIONI E DEI COLLAUDI DEI MOTOPESCHERECCI	32
ARTICOLO 5, COMMI DA 1 A 3	33
ISTITUZIONE DEL CENTRO PER L'INNOVAZIONE E LA SOSTENIBILITÀ IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ (CISMI).....	33
ARTICOLO 5, COMMI 4 E 5	36
DISPOSIZIONI SUL COMITATO SPECIALE DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI.....	36
ARTICOLO 5, COMMI DA 6 A 9	41
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI COMMISSIONE NAZIONALE PER IL DIBATTITO PUBBLICO.....	41
ARTICOLO 5, COMMA 10.....	48
INCENTIVI PER FUNZIONI TECNICHE SVOLTE DA DIPENDENTI DI AMMINISTRAZIONI AGGIUDICATRICI DI CONTRATTI PUBBLICI	48
ARTICOLO 5, COMMA 11.....	50
COMITATO CENTRALE PER L'ALBO NAZIONALE DEGLI AUTOTRASPORTATORI.....	50
ARTICOLO 6, COMMI DA 1 A 7	51
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI AGENZIA NAZIONALE PER SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI (ANSFISA).....	51
ARTICOLO 6, COMMI 8 E 9	57
COMMISSIONE PERMANENTE PER LE GALLERIE	57
ARTICOLO 7	58
DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI TRASPORTO AEREO	58
ARTICOLO 8	61
INCENTIVI ACQUISTO DI VEICOLI MENO INQUINANTI E DI CATEGORIA ML, ML SPECIALI, NL E L	61
ARTICOLO 9	63
DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI EFFICIENTAMENTO DEGLI EDIFICI ADIBITI A UFFICI GIUDIZIARI.....	63
ARTICOLO 10, COMMI 1-6.....	63
PROCEDURE DI ATTUAZIONE DEL PNRR.....	63
ARTICOLO 10, COMMA 7.....	66

ACCESSO AI SERVIZI EROGATI IN RETE DALLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI	66
ARTICOLO 11.....	68
RIFINANZIAMENTO DELLA COMPONENTE PRESTITI E CONTRIBUTI DEL FONDO 394/81	68
ARTICOLO 12.....	72
DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI PROGETTAZIONE TERRITORIALE E INVESTIMENTI.....	72
ARTICOLO 13, COMMA 1	75
MISURE IN FAVORE DEI GIOVANI IMPRENDITORI DEI TERRITORI INSULARI DEL CENTRO-NORD	75
ARTICOLO 13, COMMA 2	78
MODIFICA DELLA PROCEDURA DI ATTRIBUZIONE DI CONTRIBUTI PER GLI INVESTIMENTI AI COMUNI	78
ARTICOLO 14.....	79
CABINA DI REGIA EDILIZIA SCOLASTICA.....	79
ARTICOLO 15.....	80
DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI PEREQUAZIONE INFRASTRUTTURALE	80
ARTICOLO 16.....	82
DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI COMMISSARI STRAORDINARI	82

Informazioni sul provvedimento

A.C.	3278
Titolo:	Conversione in legge 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
Iniziativa:	governativa
Iter al Senato	No
Relazione tecnica (RT):	presente
Relatori per le Commissioni di merito:	Paita, per la IX Commissione Rotta, per l'VIII Commissione
Gruppi:	IV PD
Commissioni competenti:	VIII (Ambiente) e IX (Trasporti)

PREMESSA

Il disegno di legge reca la conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 (decreto “infrastrutture e trasporti”).

È oggetto della presente nota il testo iniziale del provvedimento.

Il provvedimento è corredato di relazione tecnica, cui è allegato un prospetto riepilogativo degli effetti finanziari.

Si esaminano di seguito le disposizioni considerate dalla relazione tecnica nonché le altre disposizioni che presentano profili di carattere finanziario.

VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI

ARTICOLO 1, comma 1

Modifiche al Codice della strada

Le norme modificano il D. Lgs. 285/1992 recante il Codice della strada.

In particolare, le disposizioni:

- modificano 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. Contestualmente, viene modificato 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 [lettera *a*) e lettera *e*)];
- modificano l'articolo 61, incrementando la lunghezza totale degli autoarticolati, degli autosnodati e dei filosnodati da 16,50 a 18 metri. 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 [lettera *b*)];
- modificano 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 [lettera *c*)];
- modificano 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 [lettera *d*)];
- modificano 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 [lettera *f*)];
- introducono 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 [lettera *g*)].

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

La **relazione tecnica** afferma quanto segue:

- relativamente alla lettera *a*) (riserva di spazi di sosta per alcune categorie di veicoli), che trattandosi di una mera facoltà per i comuni, dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Riguardo 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 *b*) (lunghezza di autoarticolati, autosnodati e filosnodati), che 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), che 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;
- per quanto attiene alla lettera *d*), che 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;
- relativamente alla lettera *f*) (inasprimento delle sanzioni previste per chi utilizza impropriamente gli stalli riservati alle persone disabili), nulla aggiunge al contenuto delle norme;
- per quanto attiene 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), che essendo una mera facoltà dei comuni, tale disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri.

In merito ai profili di quantificazione, con riferimento alla riserva di posti destinati alla sosta di determinati veicoli [lettera *a*)] e alla realizzazione di spazi per la sosta di conducenti in possesso del cosiddetto "permesso rosa" [lettera *g*)], non si formulano osservazioni atteso che, come ricordato dalla RT, trattasi di una mera facoltà in capo ai comuni, che potranno eventualmente provvedervi nell'ambito dei rispettivi equilibri di bilancio.

Per quanto attiene alla previsione di sanzioni pecuniarie, si rileva che le stesse o sono innovative rispetto all'apparato sanzionatorio previgente o comportano un incremento di quelle

già previste. In proposito, non vi sono osservazioni da formulare atteso che le eventuali maggiori entrate non sono comunque ascritte dal prospetto riepilogativo a miglioramento dei saldi di finanza pubblica.

ARTICOLO 1, comma 2

Fondo per la realizzazione di spazi adibiti alla sosta

Normativa previgente. L'articolo 1, comma 819, della L. 178/2020 ha istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un Fondo con una dotazione di 3 milioni di euro per l'anno 2021 e di 6 milioni di euro per l'anno 2022, destinato all'erogazione di contributi in favore dei comuni che, con ordinanza adottata entro il 30 giugno 2021, provvedono a istituire spazi riservati destinati alla sosta gratuita dei veicoli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria muniti di contrassegno speciale ovvero delle donne in stato di gravidanza.

Le norme modificano l'articolo 1, commi 819 e 820, della L. 178/2020, come segue:

- prorogano 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 da parte dei comuni;
- 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 Fondo di cui al comma 819 della L. 178/2020;
- le risorse del suddetto Fondo 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;
- prevedono 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 (oltre che con il ministro dell'economia).

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

La **relazione tecnica** 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. Peraltro, 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.

In merito 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.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva che la norma interviene sui contributi (di cui al comma 819 dell'articolo 1 della legge di bilancio per il 2021) da erogare - nei limiti delle risorse disponibili per ciascuno degli anni 2021 e 2022 - in favore dei comuni che istituiscono spazi di sosta gratuita per determinate categorie di persone a mobilità ridotta.

In particolare, la norma ora in esame proroga (da giugno a ottobre 2021) il termine per l'adozione delle ordinanze comunali ed amplia le categorie di persone per la cui sosta gratuita i comuni possono accedere ai contributi statali.

Ciò posto, non si formulano osservazioni tenuto conto che: la disposizione mantiene fermo il limite di spesa complessivo già fissato dalla disposizione novellata; i contributi statali sono comprimibili entro detto limite di spesa in quanto i comuni richiedenti non vantano un diritto di credito automatico verso il Ministero per effetto delle ordinanze di sosta gratuita, ove assunte; la proroga del termine di ammissibilità delle ordinanze e l'ampliamento delle categorie di persone interessate non incidono, pertanto, sull'onere complessivo che rimane limitato dalla norma novellata, potendo al più incidere sulla ripartizione delle risorse fra gli enti locali richiedenti; i comuni, infine, nell'individuare le soste gratuite (per le quali è riscontrabile un

minor gettito extratributario) rimangono assoggettati agli ordinari vincoli di finanza pubblica, cui la norma in esame non deroga: il meccanismo incentivante di cui trattasi, infatti, non comporta per i comuni alcun obbligo di provvedere bensì una mera facoltà, esercitabile al sussistere delle pertinenti disponibilità di bilancio.

ARTICOLO 1, commi 3 e 4

Autorizzazione alla circolazione di prova

Le norme 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 (comma 3).

Entro novanta giorni, si provvede all'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 (comma 4).

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

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

In merito ai profili di quantificazione, non vi sono osservazioni da formulare attesa la natura ordinamentale delle disposizioni in esame.

ARTICOLO 1, comma 6

Norme in materia di accertamenti relative alla revisione dei veicoli

Normativa vigente. L'articolo 92, comma 4-*septies*, del DL 18/2020, introdotto dall'articolo 49, comma 5-*septies*, del DL 76/2020, prevede che fino al 31 dicembre 2021¹ gli accertamenti previsti nell'ambito delle revisioni possano essere svolti anche dagli ispettori. Ai predetti ispettori è riconosciuto, per lo svolgimento dell'attività, un compenso, a carico esclusivo dei richiedenti la revisione, determinato secondo le modalità di cui all'articolo 19, commi 1, 2, 3 e 4, della L. 870/1986.

A tale disposizione non sono stati ascritti oneri sui saldi di finanza pubblica.

Le norme introducono i commi da 4-*octies* a 4-*undecies* all'articolo 92 del DL 18/2020. In particolare, le disposizioni:

- prevedono 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 L. 56/2019 (*cpv.* 4-*octies*).

Si tratta del DPCM 24 aprile 2020 "Determinazione dei compensi da corrispondere ai componenti delle commissioni esaminatrici e della Commissione per l'attuazione del progetto di riqualificazione delle pubbliche amministrazioni (RIPAM)", che prevede un sistema di compensi e gettoni di presenza, applicabili anche ad altri concorsi e, a determinate condizioni, ad altre amministrazioni. I relativi dettagli sono esaminati dalla relazione tecnica, cui si rinvia (*vedi infra*);

- 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 sono a carico dei richiedenti (*cpv.* 4-*nonies*);
- 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. 35/2010 (ossia dal D.M. 27 settembre 2000 "Determinazione dei diritti a carico dei candidati agli esami per consulente alla sicurezza per i trasporti di merci pericolose", che indica in allegato i diritti che i candidati devono versare: si rinvia alla relazione tecnica – v. *infra* – per una loro indicazione). 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

¹ Il termine è stato differito dal 31 marzo al 31 dicembre 2021 dall'articolo 11-*sexies*, comma 4, del DL 52/2021.

commissioni esaminatrici e delle indennità da corrispondere ai componenti delle medesime commissioni (*cpv. 4-decies*);

- 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 (*cpv. 4-undecies*).

Il **prospetto riepilogativo** ascrive alla norma i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica:
(milioni di euro)

	SFN				Fabbisogno				Indebitamento netto			
	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
Maggiori spese correnti												
Avvio commissioni esaminatrici esame abilitazione ispettori per controlli tecnici su veicoli e rimorchi	0,2				0,2				0,2			
Minori spese correnti												
Riduzione Tabella A MIT	0,2				0,2				0,2			

La **relazione tecnica** 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:

(euro)	
	Compenso lordo base
Presidente	550
Commissario	500
Segretario	450
Totale (Presidente, 2 commissari e 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 relazione tecnica, 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.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva che l'onere recato dalle novelle in esame – 200 mila euro al fine di consentire l'avvio delle attività delle commissioni esaminatrici – risulta coerente con i dati e gli elementi forniti dalla relazione tecnica. Ciò anche in considerazione del fatto che lo svolgimento nel 2021 delle prove, che interessano secondo i dati riportati dalla

RT 1.800 candidati, dovrebbe prevedere un gettito, derivante dal pagamento dei diritti, di circa 223.000 (1.800 partecipanti per 123,95 euro di diritti *pro capite*). Al riguardo, non vi sono pertanto osservazioni da formulare, nel presupposto – sul quale appare utile una conferma - che sia assicurato anche l'allineamento temporale tra l'acquisizione delle predette risorse e le spese da effettuare. La relazione tecnica fornisce, inoltre, ulteriori dati a sostegno della possibilità, per gli anni successivi al 2021, di coprire i costi delle commissioni esaminatrici con le tariffe poste a carico dei richiedenti.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si evidenzia che l'articolo 1, comma 6, capoverso, comma 4-*undecies*, provvede agli oneri, pari a 200.000 euro per l'anno 2021, derivanti dall'avvio dell'attività delle commissioni esaminatrici per l'esame di abilitazione degli ispettori che svolgono gli accertamenti periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, 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. Al riguardo non si hanno osservazioni da formulare, posto che il predetto accantonamento reca le occorrenti disponibilità, anche alla luce dell'utilizzo del medesimo accantonamento disposto dagli articoli 5, commi 3, 5 e 9, e 16, comma 2, lettera a), del provvedimento in oggetto.

ARTICOLO 2, commi 1 e 2

Disposizioni in materia di infrastrutture autostradali

Normativa previgente. L'articolo 13, comma 3, del DL del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, prevede che, per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale sia pervenuto a scadenza, il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2020 e all'anno 2021 sia differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari predisposti. Entro il 30 marzo 2020 i concessionari presentano al concedente le proposte di aggiornamento dei piani economico finanziari. L'aggiornamento dei piani economici finanziari presentati nel termine del 30 marzo 2020 è perfezionato entro e non oltre il 31 luglio 2021.

Le norme modificano l'articolo 13, comma 3, del DL 163/2019, prorogando 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, il cui periodo

regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza nel termine del 30 marzo 2020 (comma 1).

Si prevede altresì la proroga di due anni delle 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 (comma 2).

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

La **relazione tecnica** 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.

La RT afferma altresì che trattasi di disposizione di natura ordinamentale, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Parimenti, in relazione al comma 2, la RT afferma che la disposizione in esame è di natura ordinamentale e che da essa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, con riferimento alla proroga di cui al comma 1, atteso che la stessa è legata al termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2020 e all'anno 2021, andrebbe chiarito se dall'eventuale ulteriore differimento del termine per l'adeguamento di dette tariffe possa derivare una diminuzione di entrate, rispetto alle previsioni, per i soggetti concessionari appartenenti al perimetro della p.a.

In relazione al comma 2, che proroga le concessioni relative ai servizi di distribuzione di carbolubrificanti e ai servizi di ristoro sulla rete autostradale, appare opportuno acquisire la valutazione del Governo circa la compatibilità con la disciplina UE sui contratti pubblici, al fine di escludere eventuali procedure di infrazione.

ARTICOLO 3, commi 1-4

Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS)

Le norme, 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 (commi 1 e 2).

Tali risorse non sono destinate al finanziamento dei costi di sviluppo, certificazione, omologazione ed eventuali riomologazioni su reti estere dei cosiddetti "veicoli tipo", fermi macchina o sostituzione operativa dei mezzi di trazione.

Gli importi sono destinati al finanziamento degli interventi di rinnovo o ristrutturazione dei veicoli, per l'adeguamento del relativo sottosistema di bordo di classe "B" al sistema ERTMS rispondente alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità indicate nella Tabella A2.3 dell'allegato A del regolamento (UE) 2016/9 I 9 della Commissione europea, e alle norme tecniche previste al punto 12.2 dell'Allegato 1A al decreto dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie n. 1/2016 del 13 dicembre 2016. Possono beneficiare del finanziamento gli interventi realizzati a partire dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto ed entro il 31 dicembre 2026, sui veicoli che risultino iscritti in un registro di immatricolazione istituito presso uno Stato membro UE, che circolano sul territorio nazionale e soltanto nel caso che in cui detti interventi non risultino già finanziati dai contratti di servizio in essere con lo Stato o le regioni.

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 (comma 3).

Per dette finalità si provvede, nei limiti di 60 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, 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 (comma 4).

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

(milioni di euro)

	SFN				Fabbisogno				Indebitamento netto			
	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
Maggiori spese in conto capitale												
Fondo per finanziare costi implementazione sistema ERTMS		60,0	60,0	60,0		60,0	60,0	60,0		60,0	60,0	60,0
Minori spese in conto capitale												
Utilizzo delle risorse per contributi in conto Impianti a Ferrovie dello Stato Spa		60,0	60,0	60,0		60,0	60,0	60,0		60,0	60,0	60,0

La **relazione tecnica** 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".

In merito ai profili di quantificazione, non vi sono osservazioni da formulare alla luce dei dati riportati dalla RT in merito alla quantificazione degli oneri. Per i profili di copertura finanziaria si rinvia alle considerazioni di seguito riportate.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si evidenzia che il comma 4 dell'articolo 3 provvede agli oneri derivanti dall'istituzione del Fondo per finanziare i costi di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario *European Rail Traffic Management*

System (ERTMS), nei limiti di 60 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, mediante l'utilizzo delle risorse di cui all'articolo 1, comma 86, della legge n. 266 del 2005, destinate, a titolo di contributi in conto impianti, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, per la realizzazione degli investimenti relativi alla rete tradizionale (capitolo 7122 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze)².

Tutto ciò premesso, appare necessario che il Governo assicuri la sussistenza delle occorrenti risorse finanziarie disponibili e che l'utilizzo delle stesse non sia comunque suscettibile di compromettere la realizzazione di programmi di spesa già avviati dalle amministrazioni interessate.

ARTICOLO 3, comma 5

Fondo per la formazione di personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria

Le norme, al fine di incrementare la sicurezza del trasporto ferroviario, modificano l'articolo 47, comma 11-*quinquies*, del DL 50/2017, 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 DL 109/2018, 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:

² Si tratta, in particolare, di contributi quindicennali di 100 milioni di euro annui a decorrere dal 2007 concessi in favore di Ferrovie dello Stato SpA o a società del gruppo medesimo a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

(milioni di euro)

	SFN				Fabbisogno				Indebitamento netto			
	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
Maggiori spese correnti												
Proroga Fondo per la formazione del personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria	2,0				2,0				2,0			
Minori spese correnti												
Riduzione autorizzazione di spesa Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali	2,0				2,0				2,0			

La **relazione tecnica** specifica che la riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 12, comma 18, del DL 109/2018 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 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.

In merito ai profili di quantificazione, alla luce dei chiarimenti contenuti nella RT, non vi sono osservazioni da formulare, essendo l'onere limitato allo stanziamento previsto.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si evidenzia che il comma 5 dell'articolo 3 provvede agli oneri, pari a 2 milioni di euro per il 2021, relativi alla proroga per l'anno 2021 del termine di operatività del fondo istituito dall'articolo 47, comma 11-*quinquies*, del decreto-legge n. 50 del 2017 e destinato alla formazione del personale impiegato in attività relative

alla circolazione ferroviaria, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 12, comma 18, del decreto-legge n. 109 del 2018 (capitolo 1267 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili).

In proposito si segnala che il citato comma 18 ha autorizzato, tra l'altro, una spesa pari a 14,1 milioni di euro per l'anno 2019 e a 22,3 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2020 per l'istituzione e il funzionamento dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) e che tali somme sono confluite sul capitolo 1227 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili³. La relazione tecnica relativa al provvedimento in esame sottolinea che la riduzione di 2 milioni di euro per l'anno 2021 dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 12, comma 18, del decreto-legge n. 109 del 2018 non pregiudica le attività dell'Agenzia, poiché al momento non sono state ancora effettuate le assunzioni autorizzate e finanziate dal citato articolo 12, con conseguente risparmio delle spese di funzionamento previste.

Al riguardo, non si hanno pertanto osservazioni da formulare.

ARTICOLO 3, commi 6-8

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

Le norme, 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 (comma 6).

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

³ Al riguardo si evidenzia che, prima dell'istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, tale capitolo conteneva le somme destinate all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, di cui il citato comma 18 dell'articolo 12 del decreto-legge n. 109 del 2018 prevede la soppressione. Pertanto sul medesimo capitolo risultano allocate le somme già assegnate all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie nonché le somme autorizzate dal citato comma 18 in favore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Si segnala inoltre che, in base al decreto di ripartizione in capitoli del bilancio dello Stato, sul citato capitolo risultano allocate risorse pari a 31.986.476 euro annui per ciascuno degli anni dal 2021 al 2023.

provvede con le risorse disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica (comma 8).

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

La **relazione tecnica** 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.

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.

In merito ai profili di quantificazione, non si formulano osservazioni in merito alla proroga dell'autorizzazione alla circolazione ferroviaria, tenuto conto che le disposizioni in esame hanno l'effetto di autorizzare tale esercizio con norma primaria anziché con atto amministrativo, e alla luce di quanto chiarito dalla relazione tecnica, secondo cui per l'esercizio del servizio non è prevista alcuna corresponsione di corrispettivi o sovvenzioni.

Per quanto riguarda, invece, i potenziali oneri a carico del Comune di Tirano, si rileva che la relazione tecnica, da un lato, ne afferma la natura eventuale, dall'altro afferma che "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". Da quest'ultima affermazione sembra quindi emergere il carattere costante di tali oneri, apparentemente in contrasto con

l'asserita natura eventuale degli stessi. L'ipotesi di neutralità finanziaria potrebbe tuttavia risultare confermata qualora le spese (relative alla sicurezza stradale) già sostenute negli anni passati risultino tali da indurre a ritenere che la proroga dell'autorizzazione della ferrovia Tirano-Campolongo effettivamente non comporti nuovi o maggiori oneri rispetto a quanto già previsto dalla legislazione previgente: in merito a tale questione andrebbero dunque acquisiti ulteriori elementi volti a corroborare l'assunzione di invarianza finanziaria riferita alla norma in esame.

ARTICOLO 3, comma 9

Misure in materia di trasporto pubblico locale

Le norme modificano l'articolo 51 del DL 73/2021, che ha incrementato di 450 milioni di euro per il 2021 il Fondo, di cui all'articolo 1, comma 816, della L. 178/2020, destinato a consentire l'erogazione di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, anche destinati a 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).

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

La **relazione tecnica** afferma che la disposizione in esame 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.

In merito ai profili di quantificazione, non vi sono osservazioni da formulare atteso che la disposizione si limita a prevedere un'ulteriore finalità di utilizzo nell'ambito di risorse già stanziata a legislazione vigente e configurate come limite di spesa.

ARTICOLO 4, comma 2

Autorità di sistema portuale

Le norme modificano l'Allegato A alla L. 84/1994, recante disposizioni in materia portuale. In particolare, le modifiche includono 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.

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

La **relazione tecnica** 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 le disposizioni, pertanto, rivestono nel suo complesso carattere ordinamentale e non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva che le disposizioni in esame ampliano le competenze dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna e dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Dette autorità (ASP) sono incluse nel perimetro delle amministrazioni pubbliche ai fini del conto economico consolidato e, ai sensi dell'articolo 13 della legge n. 84 del 1994, si finanziano mediante canoni concessori, eventuali proventi, gettito delle tasse sulle merci sbarcate ed imbarcate, contributi da enti pubblici, entrate diverse e diritti di porto.

Dopo l'ultima riforma delle ASP (D. Lgs. n. 169/2016), le competenze delle Autorità sono già state oggetto di modifica in due circostanze:

- l'art. 1 del DPR n. 57/2018 ha inserito il Porto di Monfalcone nell'ASP del Mar Adriatico Orientale: il regolamento era assistito da specifica clausola di invarianza. La RT affermava che "L'inserimento del porto di Monfalcone ... non comporterà alcun incremento di costi, in quanto la ... Autorità di Sistema portuale

opererà con le risorse strumentali e umane vigenti, attualmente previste all'interno della stessa. Analogamente, le risorse finanziarie non potranno che essere inizialmente quelle vigenti, già presenti nei bilanci di detti Enti, e a regime quelle che deriveranno dagli introiti derivanti dal gettito delle tasse portuali e dalle concessioni rilasciate dalla AdSP citata relativamente al porto di Monfalcone. L'inserimento del porto di Monfalcone ... è, in definitiva, attuabile nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente”;

- l'art. 22-*bis* del DL 119/2018 ha suddiviso l'ASP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio e dello Stretto in due distinte ASP (senza però ampliare il numero dei porti): alla norma non sono stati ascritti effetti per la finanza pubblica e la relativa RT si è limitata ad affermarne la neutralità senza però fornire ulteriori elementi.

Più in generale, l'articolo 6, comma 2-*bis*, della legge del 1994, introdotto dalla predetta riforma del 2016, consente - con regolamento governativo - di modificare l'allegato A della legge (recante, appunto, l'elenco delle ASP e dei relativi porti), al fine di consentire l'inserimento di nuovi porti nelle ASP e il loro trasferimento dall'una all'altra. A detta disposizione (assistita dalla clausola di neutralità riferita all'intero provvedimento di riforma) non sono stati ascritti effetti finanziari, ma la relazione tecnica riferita al relativo schema di decreto legislativo⁴ non fornisce ulteriori elementi.

Dalla predetta ricostruzione emerge che, in via generale, l'inserimento di nuovi porti nelle ASP o il loro trasferimento è stato considerato finanziariamente neutrale; tuttavia, nel caso in esame, tenuto conto che la relazione tecnica si limita ad affermare il carattere ordinamentale e neutrale della norma, sarebbe utile acquisire dal Governo ulteriori elementi al fine di poter confermare che, anche nel caso in esame, l'inserimento di nuovi porti nelle due ASP interessate non comporti nuovi o maggiori oneri per gli enti che vedono ampliate l'ambito di riferimento delle proprie competenze.

ARTICOLO 4, comma 3

Autorità di Sistema portuale dello Stretto

Le norme assegnano 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 L. 196/2009 del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

I relativi interventi sono monitorati dalla predetta Autorità portuale.

⁴ AG 303 della XVII leg.

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.

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

(milioni di euro)

	SFN				Fabbisogno				Indebitamento netto			
	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
Maggiori spese in conto capitale												
Assegnazione di risorse all'Autorità del sistema portuale dello Stretto	2,0	30,0	5,0		2,0	30,0	5,0		2,0	30,0	5,0	
Minori spese in conto capitale												
Riduzione Fondo per il riaccertamento straordinario dei residui passivi perenti	2,0	30,0	5,0		2,0	30,0	5,0		2,0	30,0	5,0	

La **relazione tecnica** 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.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva che: gli oneri annui sono configurati come limiti di spesa; la relazione tecnica fornisce indicazioni circa le spese attese per l'attuazione delle misure progettate e, comunque, le relative attività, non afferendo a diritti di prestazione, risultano, in linea di principio, comprimibili nel quadro delle risorse disponibili. Sotto questo profilo non si formulano dunque osservazioni.

Ciò premesso, appare utile acquisire conferma circa la tempistica della realizzazione delle suddette opere, che il prospetto riepilogativo classifica di natura capitale, coerentemente con le finalità indicate dalla norma. Infatti, il predetto prospetto sviluppa gli oneri in maniera identica nei tre esercizi 2021-2023 per tutti e tre i saldi di finanza pubblica: ciò farebbe infatti supporre che i lavori previsti siano completati nel medesimo arco temporale, mentre abitualmente la spesa per interventi infrastrutturali è caratterizzata da sfasamenti temporali tra lo stanziamento e l'erogazione per cassa delle risorse.

Per quanto riguarda le risorse poste a copertura, si rinvia alla parte seguente, relativa ai profili di copertura finanziaria.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si evidenzia che il comma 3 dell'articolo 4 provvede agli oneri derivanti dal contributo erogato all'Autorità di Sistema portuale dello Stretto per la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari ad aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina, nonché i servizi ai pendolari, 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, mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte capitale 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.

In merito a tale modalità di copertura, si rammenta che l'articolo 34-ter, comma 5, della legge n. 196 del 2009, prevede che, con legge di bilancio, le somme corrispondenti all'ammontare dei residui passivi perenti eliminati, all'esito del riaccertamento annuale della sussistenza delle partite debitorie iscritte nel conto del patrimonio dello Stato, possano essere reiscritte, in tutto o in parte, in bilancio su base pluriennale su apposti fondi da istituire con la medesima legge negli stati di previsione delle amministrazioni interessate. Per quanto riguarda il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, le risorse finanziarie di parte capitale rivenienti dal riaccertamento dei residui passivi perenti sono state iscritte nel capitolo 7191 dello stato di previsione del medesimo Ministero che, come si evince dalla legge di assestamento per l'anno 2021, reca uno stanziamento, in termini di competenza, pari a euro 85.546.605 per il 2021, a euro 107.678.419 per il 2022 e a euro 48.182.914 per il 2023.

Ciò posto, appare necessario che il Governo assicuri che il Fondo in esame rechi le occorrenti risorse finanziarie disponibili e che l'utilizzo delle stesse non comprometta la realizzazione di programmi di spesa già avviati dall'amministrazione interessata.

ARTICOLO 4, comma 4

Fondo per la compensazione dei danni subiti dal settore del trasporto marittimo

Normativa previgente. L'articolo 89 del DL 104/2020 ha 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, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio (comma 1).

Lo stanziamento per il 2021, non previsto nel testo iniziale della norma, è stato aggiunto dalla legge di bilancio per il 2021 (comma 665).

Con decreto interministeriale sono stabiliti i criteri e le modalità per il riconoscimento della compensazione, di cui al comma 1, alle 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, per l'intero anno.

Le norme modificano l'articolo 89, comma 2, del DL 104/2020, prevedendo che il riconoscimento della compensazione 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.

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

La **relazione tecnica** 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 relazione tecnica 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".

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), si 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.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva che le disposizioni in esame ampliano parzialmente la platea delle imprese armatoriali che possono richiedere una compensazione per la riduzione dei ricavi tariffari sopportati a causa delle misure restrittive dovute alla pandemia da Covid-19, di cui all'articolo 89 del DL 104/2021, a valere sulle risorse dell'apposito Fondo (50 milioni di euro nel 2020 e 20 milioni nel 2021). La RT informa che l'allargamento della platea avrà per effetto una riduzione dei ristori *pro capite* (la cui percentuale sulla perdita di fatturato scenderà dal 17 al 15 per cento). Sulla base di questo presupposto, non si formulano osservazioni tenuto conto che la misura opera nel quadro di un limite di spesa e la norma prevede un meccanismo attuativo idoneo a garantirne l'osservanza in fase applicativa.

Fermo restando quanto sopra detto, sarebbe comunque utile acquisire conferma circa la tempistica delle erogazioni e i correlati effetti finanziari. Infatti la norma istitutiva della misura compensativa - posta in essere ad agosto 2020 – stanziava 50 milioni per il medesimo anno 2020 (spesa corrente, con effetti identici sui tre saldi). Successivamente, la legge di bilancio per il 2021 ha stanziato ulteriori 20 milioni per l'anno 2021, e la relazione tecnica non informava di eventuali ritardi applicativi. La relazione tecnica alla norma attualmente in esame chiarisce, ora, che l'inclusione tra i beneficiari delle imprese armatoriali UE e SEE costituisce "condizione inderogabile per ottenere l'autorizzazione da parte della Commissione europea" alla misura di ristoro: ciò evidenzia che la misura non è ancora stata attuata, per mancanza di autorizzazione; tale indicazione risulta suffragata dal ddl di rendiconto 2020 dello Stato (C 3258, approvato e in corso di pubblicazione) che, al cap. 1269/MIT (presso il quale è allocato il pertinente Fondo) annovera la somma di 50 milioni fra i residui di stanziamento. Circa la predetta ricostruzione sarebbe utile acquisire elementi di valutazione e di conferma.

ARTICOLO 4, comma 5

Disposizioni in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi

Le norme modificano l'articolo 199 del DL 34/2020 in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi.

In particolare, le disposizioni:

- modificano 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 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. A tal scopo le suddette Autorità possono utilizzare il proprio avanzo di amministrazione, limitatamente all'anno 2020 [lettera a)];
- modificano 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 [lettere b) e c)];
- introducono il comma 10-*sexies*, prevedendo che le eventuali risorse residue del Fondo di cui alla lettera a) del comma 7 (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 [lettera d)].

Il comma 7 ha istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un Fondo con una dotazione complessiva di euro 50 milioni per l'anno 2020, destinato:

- a) nella misura di complessivi euro 26 milioni 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 a tali fini, nonché a finanziare il riconoscimento da parte delle Autorità marittime, relativamente ai porti non sede di Autorità di sistema portuale, dei benefici previsti dalla lettera b) del medesimo comma 1;
- b) nella misura di complessivi euro 24 milioni all'erogazione, per il tramite del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dell'indennizzo concesso alle società cooperative per le ridotte prestazioni di ormeggio.

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

La **relazione tecnica** afferma quanto segue:

- in relazione alla lettera *a)* 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;
- per quanto attiene alla lettera *d)*, 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)*.

In merito ai profili di quantificazione, con riferimento alla facoltà di ridurre i canoni da parte delle Autorità di sistema portuale e dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, anche per il 2021, di cui alla lettera *a)*, si rileva che la stessa è subordinata alle disponibilità di bilancio. Secondo l'interpretazione che emerge anche dalla RT, appare esclusa, con riferimento alla predetta estensione temporale, la possibilità di utilizzare gli eventuali avanzi di amministrazione (ammessa invece per il 2020). Sulla base di tale presupposto non si formulano quindi osservazioni.

Con riferimento alle lettere *b)* e *c)*, che specificano la tipologia di introiti da prendere in considerazione ai fini della determinazione dei contributi in favore delle Autorità in conseguenza dei mancati introiti inerenti i diritti portuali, si prende atto di quanto affermato dalla RT relativamente all'esclusione di tali introiti dall'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato e non si formulano osservazioni tenuto conto che le misure, anche dopo le modifiche in esame, continuano ad operare nel quadro di un limite di spesa.

Per quanto riguarda la lettera *d)*, relativa al Fondo di cui all'articolo 199, comma 7, del DL 34/2020, destinato a finanziare il riconoscimento dei benefici concessi dalle Autorità di sistema portuale o dall'Autorità portuale di Gioia Tauro, si evidenzia che le modifiche si limitano a prevedere che le eventuali risorse residue possano essere utilizzate, nell'anno 2021, per una finalità diversa, ferme restando le risorse già stanziare: la RT chiarisce che le risorse sono già scontate sui saldi di finanza pubblica anche per l'anno 2021. Sulla base di tale presupposto, non si hanno quindi osservazioni da formulare.

ARTICOLO 4, comma 6

Proroga della scadenza delle certificazioni e dei collaudi dei motopescherecci

Le norme modificano l'articolo 103-*bis* del DL 18/2020, prorogando dal 31 agosto al 31 dicembre 2021 il termine entro il quale tutti i contratti di arruolamento dei membri dell'equipaggio o del personale dei servizi ausiliari di bordo vengono stipulati dal comandante della nave ovvero dall'armatore o da un suo procuratore.

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

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

In merito ai profili di quantificazione, non vi sono osservazioni da formulare attesa la natura ordinamentale della proroga in esame, che prolunga l'efficacia di una disposizione cui non sono stati ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica.

ARTICOLO 5, commi da 1 a 3

Istituzione del Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI)

La norma istituisce presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) il Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI) quale struttura di missione non dirigenziale operante alle dirette dipendenze del Ministro. Al CISMI è assegnato un contingente complessivo di 20 unità di personale (5 ricercatori, 5 tecnologi, 4 primi ricercatori, 4 primi tecnologi, 1 dirigente tecnologo e 1 dirigente di ricerca) da individuare, con collocamento fuori ruolo, tra il personale degli Enti pubblici di ricerca. Tale personale mantiene il trattamento economico in godimento presso l'amministrazione di appartenenza che è posto integralmente a carico del MIMS. All'attività di coordinamento del CISMI è preposto il dirigente di ricerca individuato all'interno del suddetto contingente. Il MIMS può, inoltre, avvalersi, nel limite di spesa di euro 47.000 euro per il 2021 e di euro 140.000 a decorrere dal 2022, di un massimo di 4 esperti o consulenti esterni alla pubblica amministrazione⁵ (comma 1).

Nello svolgimento della propria attività, il CISMI può stipulare, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, apposite convenzioni con enti e istituti di ricerca specializzati e cura i rapporti con organismi internazionali, europei e nazionali nelle materie di competenza MIMS (comma 2).

Ai fini dell'attuazione del comma 1, è autorizzata la spesa di euro 741.985 per il 2021 e di euro 2.225.954 [*annui, si intende*] a decorrere dal 2022. Al relativo onere si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente riferito al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (comma 3).

Il prospetto riepilogativo ascrive alle norme i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

⁵ Tali esperti sono nominati ai sensi dell'art. 7, comma 6, del D.lgs. n. 65/2001 e con gli stessi viene stipulato un contratto di lavoro autonomo.

	Saldo netto da finanziare				Fabbisogno				Indebitamento netto			
	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
Maggiori spese correnti												
Istituzione presso il MIMS del ruolo separato dei ricercatori e dei tecnologi e istituzione del CISMI - spese di personale (commi 1 e 2)	0,7	2,0	2,0	2,0	0,7	2,0	2,0	2,0	0,7	2,0	2,0	2,0
Maggiori entrate fiscali contributive												
Istituzione presso il MIMS del ruolo separato dei ricercatori e dei tecnologi e istituzione del CISMI – effetti riflessi (commi 1 e 2)					0,3	1,0	1,0	1,0	0,3	1,0	1,0	1,0
Maggiori spese correnti												
Istituzione presso il MIMS del ruolo separato dei ricercatori e dei tecnologi e istituzione CISMI - spese di consulenza (commi 1 e 2)	0,05	0,14	0,14	0,14	0,05	0,14	0,14	0,14	0,05	0,14	0,14	0,14
Istituzione presso il MIMS del ruolo separato dei ricercatori e dei tecnologi e istituzione CISMI - spese di funzionamento (commi 1 e 2)	0,03	0,11	0,11	0,11	0,03	0,11	0,11	0,11	0,03	0,11	0,11	0,11
Minori spese correnti												
Riduzione Tabella A MIT (comma 3)	0,7	2,2	2,2	2,2	0,7	2,2	2,2	2,2	0,7	2,2	2,2	2,2

La relazione tecnica ribadisce il contenuto delle norme e con riguardo al personale comandato o collocato in posizione di fuori ruolo, espone una tabella (per la cui consultazione si rinvia al testo della relazione tecnica) in cui sono riportati i valori utilizzati ai fini della quantificazione dei relativi oneri. La relazione tecnica precisa 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.

Gli oneri relativi al personale fuori ruolo e alle esigenze di funzionamento vengono stimati a regime (dal 2022) secondo gli importi riportati a seguire.

(euro)

Qualifica	Numero unità	Onere pro-capite	Onere complessivo
Dirigente di ricerca	1	141.417,99	141.417,99
Dirigente tecnologo	1	141.417,99	141.417,99
Primo ricercatore	5	105.559,78	527.798,88
Primo tecnologo	5	105.559,78	527.798,88
Ricercatore	4	80.205,01	320.820,04
Tecnologo	4	80.205,01	320.820,04
Totale	20		1.980.073,82
Spese di funzionamento (cancelleria, missioni, trasferte e altro)			105.880,00
Totale			2.085.953,82

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

Sulla base di quanto sopra evidenziato, gli oneri riferiti al 2021 sono, pertanto, pari a circa un terzo di quelli previsti a regime.

Con riguardo al numero massimo di 4 esperti o consulenti la relazione tecnica rappresenta che è stato stimato un costo medio di euro 35.000 per ciascun esperto o consulente, evidenziando che, relativamente al 2021, la spesa è stata stimata avendo riguardo all'ultimo quadrimestre dell'anno.

In merito ai profili di quantificazione, per quanto riguarda gli oneri correlati all'attività di consulenti ed esperti presso il CISMI non si formulano osservazioni. Per quanto riguarda gli oneri riferiti al personale assegnato al medesimo Centro in posizione di fuori ruolo, si prende atto dei dati e degli elementi di quantificazione forniti dalla relazione tecnica circa i quali andrebbero tuttavia acquisiti chiarimenti: la norma, infatti, prevede che il personale in posizione di fuori ruolo mantenga il trattamento economico in godimento presso l'amministrazione di appartenenza e che questo sia posto a carico del Ministero delle infrastrutture; ciò posto, non appaiono evidenti le ragioni per le quali la relazione tecnica computa l'intero onere retributivo già corrisposto a legislazione previgente anziché le sole, eventuali, componenti aggiuntive che potrebbero derivare dall'applicazione della norma in esame. Rispetto a tale impostazione, andrebbero quindi forniti chiarimenti.

Con riguardo agli oneri relativi al personale fuori ruolo previsti per il 2021, considerato che questi sono pari a un terzo di quelli previsti per ciascun anno a regime a decorrere dal 2022, andrebbe, altresì, confermato che la loro assegnazione presso il CISMI decorra - analogamente a quanto espressamente riferito dalla relazione tecnica in merito all'attività dei consulenti e esperti - a partire dall'ultimo quadrimestre del 2021.

Con riferimento alle spese di funzionamento, che la relazione tecnica imputa, tra l'altro, a spese di cancelleria, missioni e trasferte, andrebbero forniti i dati sottostanti la relativa stima che viene determinata, a regime, in euro 105.880 annui.

Ai sensi del quanto previsto dalla legge di contabilità e finanza pubblica andrebbero altresì acquisiti ulteriori dati ed elementi valutazione volti a verificare la previsione di neutralità finanziaria recata dal comma 2 in merito alla possibilità da parte del Cismi di stipulare convenzioni con enti e istituti di ricerca specializzati.

Con riguardo, infine, alle risorse poste a copertura degli oneri recati dalla norma (comma 4), ne andrebbe confermata l'effettiva disponibilità al netto di quelle destinate a far fronte ad interventi già programmati e ad impegni già assunti.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si evidenzia che il comma 3 dell'articolo 5 provvede agli oneri, pari a euro 741.985 per l'anno 2021 e ad euro 2.225.954 a decorrere dall'anno 2022, derivanti dall'istituzione presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili della struttura di missione denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (Cismi), 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. Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare, posto che il predetto accantonamento reca le occorrenti disponibilità, anche tenuto conto delle ulteriori riduzioni derivanti dagli articoli 1, comma 6, 5, commi 5 e 9, e 16, comma 2, lettera a), del provvedimento in oggetto.

ARTICOLO 5, commi 4 e 5

Disposizioni sul Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici

Normativa previgente. L'art. 45 del DL n. 77/2021 ha istituito presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con durata fino al 31 dicembre 2026, un Comitato speciale di 28 componenti (comma 1). Ai componenti del Comitato - fermo restando il limite ai trattamenti economici a carico delle finanze pubbliche fissato dall'art. 23-ter, comma 1, del DL n. 201/2011 - è corrisposta un'indennità pari al 25 per cento

dell'ammontare complessivo del trattamento economico percepito presso l'amministrazione di appartenenza e comunque non superiore alla somma onnicomprensiva di 35.000 euro annui comprensiva degli oneri a carico dell'amministrazione (comma 3). Il prospetto riepilogativo e la relazione tecnica, con riguardo all'onere riferito alla suddetta indennità, evidenziano un effetto di maggiore spesa corrente di 490.000 euro nel 2021 e di 980.000 euro annui dal 2022 al 2026.

La norma reca specifiche modifiche all'art. 45 del DL n. 77/2021 che istituisce presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, fino al 31 dicembre 2026, un Comitato speciale per l'espressione di pareri su interventi infrastrutturali di particolare complessità o di rilevante impatto realizzativo. La norma, in particolare:

- integra la composizione del Comitato speciale con un dirigente di livello generale del Ministero della difesa (comma 4, lettera *a*)).

Nello specifico viene portato da 6 a 7 il numero dei componenti del Comitato scelti tra dirigenti di livello generale in servizio presso le amministrazioni dello Stato;

- dispone, confermando quanto previsto nel testo previgente della norma, che agli esperti chiamati a partecipare alle attività del Comitato non spettano indennità e gettoni di presenza. Rispetto al testo previgente, viene, altresì, riconosciuto agli esperti il solo rimborso 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 (comma 4, lettera *b*)).

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 del fondo di parte corrente riferito al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. All'attuazione del comma 4, lettera *a*), per il 2021 e del comma 4, lettera *b*), si provvede con le risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente (comma 5).

Il prospetto riepilogativo ascrive alle norme i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

	Saldo netto da finanziare				Fabbisogno				Indebitamento netto			
	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
Maggiori spese correnti												
Integrazione del Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici con un rappresentante del Ministero della difesa (commi 4, lett. a))		0,04	0,04	0,04		0,04	0,04	0,04		0,04	0,04	0,04
Minori spese correnti												
Riduzione Tabella A MIT (comma 5)		0,04	0,04	0,04		0,04	0,04	0,04		0,04	0,04	0,04

La relazione tecnica ribadisce il contenuto delle norme e in relazione alle spese del Comitato speciale, rammenta che la relazione tecnica relativa al DL n. 77/2021, in merito all'articolo 45, quantifica il costo annuo massimo di ogni membro del Comitato in euro 35.000 con un costo annuo complessivo, per 28 membri, di euro 980.000, mentre, per sei mesi del 2021, le spese del Comitato sono quantificate in euro 490.000.

L'integrazione del Comitato con un rappresentante designato del Ministero della difesa (comma 4, lettere a)) comporta, pertanto, oneri pari a euro 35.000 annui per ciascun anno dal 2022 al 2026.

Relativamente al 2021, il relativo onere trova adeguata copertura nell'ambito delle risorse già previste a legislazione vigente per il medesimo anno (euro 490.000). Tenuto conto, infatti, che l'iter di istituzione del Comitato non si è ancora perfezionato e che, pertanto, questo non risulta ancora 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.

Ipotizzando che la costituzione del Comitato possa perfezionarsi a far dal 1° settembre 2021, si registrerebbe un risparmio pari a circa **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 il 2021 è quantificato in circa **euro 12 mila** (pari a 4 mesi, ossia $35.000 / 12 = 2.917$, donde $2.917 \times 4 = 11.667$).

Nel prospetto riportato a seguire viene evidenziata la sufficiente disponibilità di risorse previste a legislazione vigente per la copertura relativa al 2021 degli oneri aggiuntivi derivanti dall'ulteriore membro del Comitato speciale.

(euro)

Componenti Comitato (testo previgente)	Unità	Indennità	Costo annuale	Costo 6 mesi (1° luglio-31 dicembre)	Costo 4 mesi (1° settembre-31 dicembre)	Risparmio spesa da mancata istituzione del Comitato (1° luglio-31 agosto)
Consigliere di Stato	1	35.000	35.000	17.500	11.667	5.833
Consigliere Corte dei Conti	1	35.000	35.000	17.500	11.667	5.833
Avvocato di Stato	1	35.000	35.000	17.500	11.667	5.833
Dirigente generale Amm. dello Stato	6	35.000	210.000	105.000	70.000	35.000
Rapp. Conf. unificata	3	35.000	105.000	52.500	35.000	17.500
Rapp. Ordini professionali	3	35.000	105.000	52.500	35.000	17.500
Esperto scelto tra docenti universitari	13	35.000	450.000	227.500	151.667	75.833
Totale	28		980.000	490.000	326.667	163.333

Relativamente alla modifica apportata dal comma 4, lett. b), la relazione tecnica evidenzia che questa 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, DPR n. 513/1978, legge n. 417/78 e DPR n. 395/88) ed è stata stimata una spesa massima annuale pari a euro 18.000 (6 mila euro nel 2021 per 4 mesi). Nella tabella seguente si riporta il dettaglio dei valori considerati.

(euro)	
Riunioni annuali	18
Numero medio esperti per riunione	2
Importo medio per singola missione	500,00
Importo annuo	18.000,00
Importo 4 mesi	6.000,00

L'importo medio per singola missione di euro 500 viene dettagliato nei seguenti termini.

(euro)	
Vitto (2 pasti al giorno)	120,2 (61,1 x 2)
Alloggio albergo 4 stelle	150,0
Viaggio andata/ritorno(stima tratta alta velocità Roma-Milano)	190,0 (95,0 x2)
Taxi	38,0
Totale	500,2

In merito ai profili di quantificazione, non si formulano osservazioni in merito al comma 4, lett. a), che integra la composizione del Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori

pubblici con un dirigente generale del Ministero della difesa, alla luce dei dati e degli elementi di valutazione forniti dalla relazione tecnica. Con riguardo 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 riportato dalla relazione tecnica relativa al DL n. 77/2021 che disciplina la costituzione e la composizione del suddetto Comitato.

Con riferimento agli oneri relativi al 2021, che la norma pone a valere delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente, si prende atto di quanto affermato dalla relazione tecnica; 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 relazione tecnica relativa al DL n. 77/2021).

Pertanto, considerato che l'art. 45 del DL 77/2021 istituisce, per lo svolgimento dell'attività istruttoria del Comitato speciale, un'apposita struttura di supporto, andrebbe acquisita una valutazione del Governo volta ad escludere che la disposta integrazione della composizione del Comitato possa determinare anche la necessità di un eventuale ulteriore potenziamento della relativa struttura di supporto.

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.

Con riguardo al comma 4, lett. b), che 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 relazione tecnica.

Per i profili di copertura, si rinvia al paragrafo seguente.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si evidenzia che il comma 5 dell'articolo 5 provvede agli oneri, pari a 35.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, derivanti dall'inserimento di un ulteriore componente all'interno del Comitato speciale istituito in seno al Consiglio superiore dei lavori pubblici, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, relativo al bilancio 2021-2023. Al riguardo, da un punto di vista sostanziale, non si hanno osservazioni da formulare, posto che il predetto accantonamento reca le occorrenti disponibilità, anche alla luce dell'utilizzo del medesimo accantonamento disposto dagli articoli 1, comma 6, 5, commi 3 e 9, e 16, comma 2, lettera a), del provvedimento in oggetto. Da un punto di vista formale, invece, appare necessario introdurre un'apposita disposizione volta ad autorizzare il Ministro dell'economia e delle finanze ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ARTICOLO 5, commi da 6 a 9

Disposizioni in materia di Commissione nazionale per il dibattito pubblico.

Normativa previgente. L'art. 22, comma 2, del D.lgs. n. 50/2016 ha istituito, senza oneri a carico della finanza pubblica, la "Commissione nazionale per il dibattito pubblico" presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il compito di raccogliere e pubblicare informazioni sui dibattiti pubblici in corso di svolgimento o conclusi relativi alle grandi opere infrastrutturali e di architettura di rilevanza sociale, aventi impatto sull'ambiente, sulle città e sull'assetto del territorio e di proporre raccomandazioni per lo svolgimento del dibattito pubblico sulla base dell'esperienza maturata. Per la partecipazione alle attività della commissione non sono dovuti compensi, gettoni, emolumenti, indennità o rimborsi di spese comunque denominati.

La norma modifica il comma 2 dell'art. 22 del D.lgs. n. 50/2016, eliminando la clausola di neutralità finanziaria ivi prevista, al fine di riconoscere ai componenti della Commissione nazionale per il dibattito pubblico (15 componenti) un rimborso delle spese per missioni effettuate, nei limiti previsti per il personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), con oneri complessivi non superiori a 18.000 euro per il 2021 ed a 36.000 euro a decorrere dal 2022 (comma 6).

Il DPCM n. 76/2018, recante regolamento sulla modalità di svolgimento, tipologie e soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico, prevede (articolo 4) che la "Commissione nazionale per il dibattito

pubblico” sia composta da 15 membri (2, di cui uno con funzioni di Presidente, designati dal Ministro delle infrastrutture; 3 designati dal Presidente del Consiglio; 5 designati, rispettivamente, dal Ministro dell'ambiente, dal Ministro dello sviluppo economico, dal Ministro dei beni culturali, dal Ministro della giustizia e dal Ministro della salute; 5 nominati dalla Conferenza Unificata) cui si aggiungono un numero massimo di 3 esperti che possono essere nominati dal Ministro delle infrastrutture.

Viene, altresì, previsto che a decorrere dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame, con riferimento al personale non dirigenziale del MIMS, vengano incrementati, nei limiti di cui al comma 9 e in deroga ai limiti finanziari previsti dalla normativa vigente:

- l'indennità di amministrazione, per complessivi euro 1.986.272,57 per il 2021 ed euro 5.958.817,70 (*annui, si intende*) a decorrere dal 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione (comma 7, lett. a));
- il fondo risorse decentrate del personale⁶, di euro 2.446.641,12 per il 2021 ed euro 7.339.923,35 (*annui, si intende*) a decorrere dal 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione (comma 7, lett. b)).

Inoltre, i fondi per la retribuzione di posizione e la retribuzione di risultato relativi al personale dirigenziale del MIMS, sono incrementati, con la medesima summenzionata decorrenza:

- nella misura di complessivi euro 203.578,47 per il 2021 ed euro 610.735,40 (*annui, si intende*) a decorrere dal 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione, per il personale di livello dirigenziale generale (comma 8, lett. a));
- nella misura di complessivi euro 843.366,54 per il 2021 ed euro 2.530.099,62 (*annui, si intende*) a decorrere dal 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione, per il personale di livello dirigenziale non generale (comma 8, lett. b)).

Agli oneri derivanti dai commi 6, 7 e 8, quantificati in complessivi euro 5.497.859 per il 2021 ed in complessivi euro 16.475.576 a decorrere dal 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente riferito al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (comma 9).

Il prospetto riepilogativo ascrive alle norme i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

⁶ Di cui all'art. 76 del CCNL del comparto funzioni centrali 2016-2018 relativo al MIMS.

	Saldo netto da finanziare				Fabbisogno				Indebitamento netto			
	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
Maggiori spese correnti												
Riconoscimento rimborso spese componenti della Commissione nazionale per il dibattito pubblico (commi 6)	0,02	0,04	0,04	0,04	0,02	0,04	0,04	0,04	0,02	0,04	0,04	0,04
Incremento indennità di amministrazione personale di ruolo MIMS (comma 7, lett. a))	2,0	6,0	6,0	6,0	2,0	6,0	6,0	6,0	2,0	6,0	6,0	6,0
Incremento fondo risorse decentrate personale MIMS (comma 7, lett. b))	2,4	7,3	7,3	7,3	2,4	7,3	7,3	7,3	2,4	7,3	7,3	7,3
Incremento fondi retribuzione di posizione e retribuzione di risultato dirigenti generali MIMS (comma 8, lett. a))	0,2	0,6	0,6	0,6	0,2	0,6	0,6	0,6	0,2	0,6	0,6	0,6
Incremento fondi retribuzione di posizione e retribuzione di risultato dirigenti non generali MIMS (comma 8, lett. b))	0,8	2,5	2,5	2,5	0,8	2,5	2,5	2,5	0,8	2,5	2,5	2,5
Maggiori entrate fiscali e contributive												
Incremento indennità di amministrazione personale di ruolo MIMS-effetti riflessi (comma 7, lett. a))					1,0	2,9	2,9	2,9	1,0	2,9	2,9	2,9
Incremento fondo risorse decentrate personale MIMS-effetti riflessi (comma 7, lett. b))					1,2	3,6	3,6	3,6	1,2	3,6	3,6	3,6
Incremento fondi retribuzione di posizione e retribuzione di risultato dirigenti generali MIMS-effetti riflessi (comma 8, lett. a))					0,1	0,3	0,3	0,3	0,1	0,3	0,3	0,3
Incremento fondi retribuzione di posizione e retribuzione di risultato dirigenti non generali MIMS-effetti riflessi (comma 8, lett. b))					0,4	1,2	1,2	1,2	0,4	1,2	1,2	1,2
Minori spese correnti												
Riduzione Tabella A MIT (comma 5)	5,5	16,5	16,5	16,5	5,5	16,5	16,5	16,5	5,5	16,5	16,5	16,5

La relazione tecnica ribadisce il contenuto delle norme e in merito al comma 6 afferma che la quantificazione del relativo onere (18.000 euro per il 2021 e 36.000 euro a decorrere dal 2022) è stata elaborata ipotizzando lo svolgimento da parte della Commissione nazionale per il dibattito pubblico di n. 1 riunione ogni trimestre (per il 2021 sono state considerate 2 riunioni) e l'importo medio di 500 euro di rimborso per ogni singolo componente per le spese sostenute per ogni missione effettuata (ovvero n. 2 riunioni per il 2021 e n. 4 riunioni per il 2022 per ogni singolo membro della Commissione), ipotizzando prudenzialmente che i 15 componenti della Commissione e i 3 esperti eventualmente nominati dal Ministro provengano da località diverse da Roma, ove ha sede la Commissione.

Nelle tabelle seguenti vengono riportati i valori utilizzati ai fini della quantificazione degli oneri derivanti dal comma 6.

(euro)	
Riunioni/missioni	4
Importo per singola riunione/missione	500,00
Numero componenti	18
Importo dal 2022	36.000,00
Importo 2021	18.000,00

L'importo medio per singola missione di euro 500 viene dettagliato nei seguenti termini.

(euro)	
Vitto (2 pasti al giorno)	120,2 (61,1 x 2)
Alloggio albergo 4 stelle	150,0
Viaggio andata/ritorno (stima tratta alta velocità Roma-Milano)	190,0 (95,0 x 2)
Taxi	38,0
Totale	500,2

Con riguardo ai commi 7 e 8, ai fini della quantificazione dei relativi oneri, la relazione tecnica riferisce che si è proceduto a incrementare:

1. del 20% l'indennità di amministrazione del personale non dirigenziale (comma 7, lett. a));
2. le 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 (comma 7, lett. b));
3. del 5% il fondo per la retribuzione di posizione e di risultato del personale dirigenziale generale (comma 8, lett. a));
4. del 20% il fondo per la retribuzione di posizione e di risultato del personale dirigenziale non generale (comma 8, lett. b)).

La relazione tecnica riporta nelle tabelle da 1 a 4 i dati e i parametri relativi alla quantificazione degli oneri relativi ai commi 7 e 8.

Per la loro consultazione delle Tabelle 1 e 2 si rinvia al testo della relazione tecnica.

Nella tabella 2, con riguardo all'incremento dell'indennità d'amministrazione (comma 7, lett. *a*)), la relazione tecnica, ai fini della quantificazione del relativo onere (euro 1.986.272,57 per il 2021 ed euro 5.958.817,70 a decorrere dal 2022) evidenzia, in particolare, che l'onere a regime (euro 5.958.817,70) risulta dalla differenza tra il quadro complessivo delle retribuzioni-lordo Stato delle Aree (I, II e III articolate nelle varie fasce stipendiali), comprensive dell'indennità d'amministrazione in parola, riferite all'assetto previgente (euro 260.899.989,85) e quello risultante dall'intervento disposto dalla norma in esame (euro 266.858.807,55).

Da quanto riportato dalla relazione tecnica, si deduce che ai fini del computo dell'onere retributivo in termini Lordo Stato, la complessiva aliquota prevista per il computo della componente fiscale (IRAP) e contributiva a carico dell'amministrazione è pari al 38,38 %. Il numero complessivo dei dipendenti riferiti alle Aree è pari a 6.994 unità.

Nella tabella 1, con riguardo all'incremento delle risorse del fondo risorse decentrate (FRD) (comma 7, lett. *b*)) la relazione tecnica, ai fini della quantificazione del relativo onere (euro 2.446.641,12 per il 2021 ed euro 7.339.923,35 a decorrere dal 2022) evidenzia, in particolare, che a fronte di importo medio *pro capite* riconosciuto in base al previgente assetto, pari ad euro 410,24 euro (lordo Stato), si prevede un incremento di tale importo di euro 1.049,46 (lordo Stato) che moltiplicato per il numero dei dipendenti delle Aree (6.994 unità) determina un onere a regime di euro 7.339.923.

Nella tabella 4 (riportata a seguire) con riferimento all'incremento del fondo per la retribuzione di posizione e di risultato del personale dirigenziale generale (comma 8, lett. *a*)), la relazione tecnica, ai fini della quantificazione del relativo onere (euro 203.578,47 per il 2021 ed euro 610.735,40 a decorrere dal 2022) evidenzia, in particolare, che a fronte di un numero di 39 unità di personale dirigenziale generale, l'importo complessivo del fabbisogno di spesa è pari ad euro 5.943.090,54 che, depurato delle dotazioni vigenti del Fondo, indicate dalla relazione tecnica con riferimento al 2020 in euro 5.332.355,14, determinano un onere a regime di euro 610.735,40.

Tabella 4.

(euro)				
Fondi per la retribuzione di posizione e di risultato del personale dirigenziale generale				
Risorse per RPFV e RR (Lordo Stato) con gli attuali valori di RPV e RR		unità		
Spesa Totale (Lordo Stato)	5.641.140,34	3	Livello A	72.000
Totale Fondo 2020 "valore ricondotto al limite 2016"	5.332.355,14	20	Livello B	64.000
Differenza in più o meno	-308.785,20	13	Livello C	58.000
		3	Livello D	44.000
Totale		39		
Risorse per RPFV e RR (Lordo Stato) con nuovi valori di RPV e RR (+5%)		unità		
Spesa Totale (Lordo Stato)	5.943.090,54	4	Livello A	75.600
Totale Fondo 2020 "valore ricondotto al limite 2016"	5.332.355,14	19	Livello B	67.200
Differenza in più o meno	-610.735,40	13	Livello C	60.900
		3	Livello D	46.200
Totale		39		

Nella tabella 3 (riportata a seguire) con riferimento all'incremento del fondo per la retribuzione di posizione e di risultato del personale dirigenziale non generale (comma 8, lett. b)), la relazione tecnica, ai fini della quantificazione del relativo onere (euro 843.366,54 per il 2021 ed euro 2.530.099,62 a decorrere dal 2022) evidenzia, in particolare, che a fronte di un numero di 195 unità di personale dirigenziale non generale, l'importo complessivo del fabbisogno di spesa è pari ad euro 10.989.528,16 che, depurato delle dotazioni vigenti del Fondo, indicate dalla relazione tecnica con riferimento al 2020 in euro 8.459.428,54, determinano un onere a regime di euro 2.530.099,62.

Tabella 3.

(euro)

(euro)

Fondi per la retribuzione di posizione e di risultato del personale dirigenziale non generale				
Risorse per RPFV e RR (Lordo Stato) con attuali valori di RP Fascia A e fascia B				
Spesa annua per RPFV (Lordo Stato)			7.677.507,14	
Spesa annua per RR (Lordo Stato)			1.472.474,63	
Spesa per indennità riass.le Riconosciuta ai Dir. ex RID gravante sul fondo			9.492,65	
Spesa prevista per incarichi <i>ad interim</i>				
Totale fabbisogno per RPFV e RR (Lordo Stato)			9.159.474,41	
Totale Fondo 2020 “valore ricondotto al limite 2016”			8.459.428,54	
Differenza residuale mancante			-700.045,87	
Risorse per RPFV e RR (Lordo Stato) con nuovi valori di RP Fascia A e fascia B (+20 %)				
Spesa annua per RPFV (Lordo Stato)			9.213.056,72	
Spesa annua per RR (Lordo Stato)			1.766.978,79	
Spesa per indennità riass.le Riconosciuta ai Dir. ex RID gravante sul fondo			9.492,65	
Spesa prevista per incarichi <i>ad interim</i>				
Totale fabbisogno per RPFV e RR (Lordo Stato)			10.989.528,16	
Totale Fondo 2020 “valore ricondotto al limite 2016”			8.459.428,54	
Differenza residuale mancante			-2.530.099,62	
Fasce	Valori attuali	unità	Nuovo valore (+20 %)	Spesa complessiva per RP
Fascia A	29.785,50	145	35.742,60	5.182.677,00
Fascia B	24.585,30	50	29.502,36	1.475.118,00

La relazione tecnica fornisce in una tabella finale, rielaborata a seguire, il riepilogo delle voci considerate.

(euro)

Incremento fondi personale del MIMS	2021 (quattro mesi)	Dal 2022
Incremento indennità amministrazione	1.986.272,57	5.958.817,70
Incremento Fondo risorse decentrate	2.446.641,12	7.339.923,35
Fondo RP e RR Dirigenti generali	203.578,47	610.735,40
Fondo RP e RR Dirigenti non generali	843.366,54	2.530.099,62
Totale	5.479.858,69	16.439.576,07

(euro)

	2021 (quattro mesi)	Dal 2022
Incremento fondi personale del MIMS	5.479.858	16.439.576
Rimborso spese Commissione nazionale per il dibattito pubblico	18.000	36.000
Totale Oneri	5.497.859	16.475.576

In merito ai profili di quantificazione non si formulano osservazioni in merito ai commi 6 e 7 in quanto gli oneri recati dalle relative disposizioni appaiono verificabili alla luce dei dati e degli elementi riportati dalla relazione tecnica.

Con riguardo agli oneri recati dal comma 8, lett. *a)* e *b)*, relativi all'incremento dei fondi per la retribuzione di posizione e la retribuzione di risultato relativi al personale dirigenziale di livello generale (euro 203.578.47 per il 2021 ed euro 610.735,40 a decorrere dal 2022) e di livello non generale (euro 843.366,54 per il 2021 ed euro 2.530.099,62 a decorrere dal 2022) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, si evidenzia che i dati e gli elementi forniti dalla relazione tecnica consentono la verifica delle relative quantificazioni con esclusivo riguardo alle componenti dell'onere riferite alla retribuzione di posizione. Si rileva, pertanto, l'opportunità di acquisire ulteriori elementi al fine di consentire un'esaustiva verifica dei profili di quantificazione riferiti agli oneri sopra indicati.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si evidenzia che il comma 9 dell'articolo 5 provvede agli oneri, pari a euro 5.497.859 per l'anno 2021 e ad euro 16.475.576 a decorrere dall'anno 2022, concernenti la Commissione nazionale per il dibattito pubblico e il personale in servizio presso Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili diverso da quello appartenente al ruolo dirigenziale, 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. Al riguardo non si hanno osservazioni da formulare, posto che il predetto accantonamento reca le occorrenti disponibilità, anche alla luce dell'utilizzo del medesimo accantonamento disposto dagli articoli 1, comma 6, 5, commi 3 e 5, e 16, comma 2, lettera *a)*.

ARTICOLO 5, comma 10

Incentivi per funzioni tecniche svolte da dipendenti di amministrazioni aggiudicatrici di contratti pubblici

Normativa previgente. L'art. 113 del D.lgs. n. 50/2016 (codice dei contratti pubblici) prevede che, a valere sugli stanziamenti previsti per i singoli appalti di lavori, servizi e forniture negli stati di previsione della spesa o nei bilanci delle stazioni appaltanti, le amministrazioni aggiudicatrici destinano ad un apposito fondo risorse finanziarie in misura non superiore al 2 per cento modulate sull'importo dei lavori, servizi e forniture, posti a base di gara, per le specifiche funzioni tecniche, indicate dalla norma, svolte dai dipendenti delle stesse (comma 2). L'ottanta per cento delle risorse finanziarie di tale fondo è ripartito, per ciascuna opera o lavoro, servizio, fornitura sulla base di apposito regolamento adottato dalle amministrazioni interessate, tra il responsabile unico del procedimento e i soggetti che svolgono le funzioni tecniche nonché tra i loro collaboratori. Gli importi sono comprensivi anche degli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'amministrazione (comma 3).

La norma 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.

Il prospetto riepilogativo non considera la norma.

La relazione tecnica afferma che la disposizione ha natura ordinamentale e, pertanto, non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Inoltre, evidenzia che i pagamenti cui la stessa fa riferimento concernono risorse economiche accantonate e che gravano sui pertinenti piani economici delle singole opere.

La relazione tecnica precisa, inoltre, che la disposizione disciplina il pagamento delle funzioni tecniche dei dipendenti delle amministrazioni aggiudicatrici con riguardo ad un periodo temporale rispetto al quale il Consiglio di Stato ha evidenziato l'esistenza di un "vuoto normativo". Con pareri rilasciati al Ministero dei beni culturali e al Ministero della giustizia, il Consiglio di Stato 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'art. 113, comma 3, del D.lgs. n. 50/2016.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva che la norma ha ad oggetto i regolamenti con cui le stazioni appaltanti disciplinano il cosiddetto "fondo incentivante" per gli appalti, da ripartire in favore dei dipendenti che svolgono funzioni tecniche. La relazione tecnica e la relazione illustrativa chiariscono che, a seguito dell'abrogazione della previgente disciplina, si era creato un "vuoto normativo" in quanto i regolamenti delle amministrazioni aggiudicatrici sono stati abrogati a seguito dell'entrata in vigore del nuovo codice dei contratti pubblici del 2016. La norma in esame, dunque, attribuisce ai "nuovi" regolamenti efficacia retroattiva in quanto gli stessi potranno applicarsi anche agli appalti avviati fra l'entrata in vigore del nuovo codice degli appalti (2016) e l'entrata in vigore dei nuovi regolamenti. Ne consegue che le risorse del "fondo incentivante" potranno essere ripartite fra gli aventi diritto.

Sul punto, la relazione tecnica informa che i pagamenti cui la disposizione fa riferimento concernono risorse economiche accantonate e che gravano sui pertinenti piani economici delle singole opere, e pertanto è neutrale per la finanza pubblica.

Alla luce di quanto affermato dalla relazione tecnica, la disposizione dunque sembrerebbe avere, per le stazioni appaltanti, il solo effetto di "sbloccare" pagamenti già dovuti e a valere su somme già stanziare: circa l'esattezza di tale interpretazione (che escluderebbe la possibilità di effettuare pagamenti ulteriori non già dovuti) andrebbe acquisita la valutazione del Governo. Inoltre, qualora risultasse confermata la predetta interpretazione, i pagamenti "sbloccati" potrebbero essere anche risalenti ad esercizi finanziari già decorsi (potenzialmente a ritroso fino al 2016) e potrebbero essere erogati integralmente nell'annualità di entrata in vigore dei "nuovi" regolamenti: in proposito andrebbero dunque acquisiti dati ed elementi di valutazione circa l'eventualità 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.

ARTICOLO 5, comma 11

Comitato Centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori

Normativa previgente. L'art. 10 del D.lgs. n. 284/2005 prevede che il Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori opera in posizione di autonomia contabile e finanziaria, nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Comitato centrale è composto, tra gli altri, da un rappresentante per ciascuna delle associazioni di categoria degli autotrasportatori, nonché un rappresentante per ciascuna delle associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo giuridicamente riconosciute dal Ministero competente, in possesso di specifici requisiti indicati dalla medesima disposizione ai punti da 1 a 7 (comma 1, lett. f)). L'art. 16 del D.lgs. n. 284/2005 prevede che dall'attuazione del medesimo decreto legislativo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

L'art. 9 del DPR n. 134/2010, recante regolamento contabile del Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori, prevede che il Comitato possa deliberare sui gettoni di presenza e sui rimborsi delle spese da corrispondere ai componenti del Comitato stesso nell'ambito delle risorse effettivamente disponibili ed in conformità alla normativa vigente. È in ogni caso fatto divieto di autorizzare tali spese a valere su risorse di origine diversa da quelle previste all'art. 2, comma 1, lett. a), del medesimo decreto (quote annue di iscrizione all'Albo, al cui versamento sono soggette le imprese iscritte all'Albo stesso). Per le sedute del Comitato centrale i gettoni sono determinati, sulla base dell'effettiva partecipazione alle riunioni, fermi restando i limiti previsti dalla normativa vigente. Ai componenti del Comitato centrale spetta il trattamento di missione previsto dalla normativa vigente.

La norma modifica l'art. 10, comma 1, lett. f), del D.lgs. n. 274/2005, disciplinante la componente del Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, facente riferimento alle associazioni di categoria degli autotrasportatori e alle associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo. In particolare, viene precisato che tale componente sia “un rappresentante espressione” delle medesime associazioni, laddove il testo previgente della norma prevede “un rappresentante per ciascuna” delle associazioni (lettera a)). Viene, altresì, modificato uno dei requisiti richiesti dal summenzionato comma 1, lett. f) alle suddette associazioni ai fini della loro rappresentanza all'interno del Comitato centrale (lettera b)).

Il prospetto riepilogativo non considera la norma.

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

La relazione tecnica precisa che in base al testo previgente dell'art. 10, comma 1, lett. f), del D.lgs. n. 284/2005, fanno parte del Comitato centrale, tra l'altro, ben 13 Associazioni di categoria degli

autotrasportatori, ivi compresi i rappresentanti del movimento cooperativo. La relazione tecnica evidenzia che 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 defaticante 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 norma è finalizzata 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.

In merito ai profili di quantificazione, si evidenzia che in base a quanto confermato dalla relazione tecnica, la norma è finalizzata a ridurre il numero dei rappresentanti delle Associazioni di categoria degli autotrasportatori e del movimento cooperativo in seno al Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori. Al riguardo, non si formulano osservazioni tenuto conto di quanto affermato dalla relazione tecnica circa la neutralità finanziaria e la natura ordinamentale della disposizione.

ARTICOLO 6, commi da 1 a 7

Disposizioni in materia di Agenzia nazionale per sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA)

La norma reca disposizioni sull'Agenzia nazionale per sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) prevedendo, in particolare:

- 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 gallerie⁷ 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

⁷ Di cui all'art. 4, del D.lgs. n. 264/2006.

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)];
- la 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 (comma 2).

Il testo vigente dell'art. 12, comma 3, lett. a), del nuovo codice della strada prevede che possano svolgere le summenzionate funzioni il personale dell'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, dell'Amministrazione centrale e periferica del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Dipartimento per i trasporti terrestri appartenente al medesimo Ministero e dal personale dell'A.N.A.S.

Viene, inoltre, previsto che gli USTIF del MIMS 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, a decorrere dal 1° gennaio 2022, vengano trasferiti all'Agenzia. Conseguentemente, la dotazione organica del personale del MIMS, 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. Le risorse umane trasferite includono il personale di ruolo dirigenziale e non dirigenziale, nonché il personale a tempo determinato con incarico dirigenziale che risulta in servizio alla data di entrata in vigore della legge di conversione del provvedimento in esame. Al personale non dirigenziale trasferito 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 (comma 5).

Agli oneri derivanti dai commi 1, lett. 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. Alla

compensazione dei relativi effetti finanziari, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, pari 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 pluriennali, di cui all'art. 6, comma 2, del DL n. 154/2008 (comma 7).

Il prospetto riepilogativo ascrive alle norme i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

	Saldo netto da finanziare				Fabbisogno				Indebitamento netto			
	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
Maggiori spese correnti												
Trasferimento del personale MIMS nei ruoli di ANSFISA ed istituzione di una posizione di livello dirigenziale generale presso ANSFISA [commi 1, lett. e) e f)])						1,4	1,4	1,4		1,4	1,4	1,4
Maggiori entrate fiscali e contributive												
Trasferimento del personale MIMS nei ruoli di ANSFISA ed istituzione di una posizione di livello dirigenziale generale presso ANSFISA- effetti riflessi [commi 1, lett. e) e f)])						0,7	0,7	0,7		0,7	0,7	0,7
Minori spese in conto capitale												
Riduzione del fondo per l'attualizzazione di contributi pluriennali (comma 7)					0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7

La relazione tecnica ribadisce il contenuto delle norme e con riguardo a specifiche disposizioni precisa quanto segue.

Con riferimento al comma 1, lett. e) e f), e al comma 5, precisa che a fronte di un incremento della dotazione organica di ANSFISA di 99 unità (1 dirigente generale, 6 dirigenti non generali e 92 unità di personale delle Aree) si determina una riduzione di quella del MIMS di 98 unità (6 dirigenti non generali e 92 unità di personale delle Aree), corrispondenti al personale USTIF.

La relazione tecnica evidenzia che la disposizione comporta maggiori oneri a decorrere dal 2022 quantificati in euro 1.355.309, derivanti dall'ampliamento di un 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 (92 unità) che si intende trasferire, che trovano copertura a valere sulle risorse disponibili nel bilancio della medesima Agenzia. La relazione tecnica riporta, altresì, la tabella 1 (per la cui consultazione si rinvia al testo della relazione tecnica) in cui vengono indicate le risorse disponibili nel bilancio dell'Agenzia (euro 37.593.523) e il quadro degli oneri di personale riferito all'attuale dotazione organica di ANSFISA (569 unità) (euro 36.056.569). La relazione tecnica evidenzia che l'importo che residua in bilancio (euro 1.536.954) risulta idoneo a coprire i maggiori oneri recati dalla disposizione che vengono quantificati in euro 1.355.308,47 come dettagliati nella tabella seguente (tabella 2).

Tabella 2

(euro)

Personale	Ministero	Ansfisa	Differenza	2022
Dirigente generale (1)		220.090,58	220.090,58	220.090,58
Dirigenti non generali (6)	647.425,76	1.012.453,23	365.027,47	365.027,47
Personale Aree funzionali (92)	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 (99)	4.739.087,51	6.094.395,98	1.355.308,47	1.355.308,47

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

Per la consultazione degli elementi sottostanti la quantificazione dei suddetti importi si rinvia alla tabella 3 del testo della relazione tecnica.

In merito al comma 2, la relazione tecnica riferisce che la disposizione ha carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione si evidenzia che gli oneri recati dalla disposizione (1.355.309 euro annui a decorrere dal 2022), derivanti dal trasferimento di 98 unità di personale (6 dirigenti non generali e 92 unità di personale delle Aree) degli Uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) 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 [comma 1, lett. e) e f), e comma 5], appaiono verificabili alla luce dei dati e degli elementi riportati dalla relazione tecnica.

Pertanto, si evidenzia che tali oneri, in base a quanto previsto dalla norma (comma 5), sono correlati al trattamento retributivo spettante al nuovo dirigente generale previsto nella dotazione organica dell'Agenzia e al differenziale fra il trattamento economico dell'amministrazione di provenienza (MIMS) e quello che verrà riconosciuto presso l'amministrazione di destinazione al personale delle Aree trasferito. La relazione tecnica, ai fini della quantificazione della componente d'onere relativa al suddetto differenziale retributivo, computa anche il dato relativo al personale dirigenziale che, viceversa, non appare espressamente considerato nel testo della norma. L'onere, pertanto, sembrerebbe quantificato in termini prudenziali.

In proposito appare opportuno acquisire chiarimenti in merito agli eventuali profili di onerosità relativi al trasferimento all'Agenzia del personale a tempo determinato con incarico dirigenziale in servizio preso il MIMS. Tale trasferimento viene, infatti, espressamente previsto dalla norma ma non viene valutato dalla relazione tecnica ai fini della quantificazione degli oneri di personale. In particolare, andrebbero forniti dati ed elementi di quantificazione, riferiti tra l'altro al numero dei dirigenti a contratto del MIMS oggetto di trasferimento all'Agenzia, nonché al relativo trattamento retributivo, al fine di poter valutare la sostenibilità di siffatto trasferimento nell'ambito delle vigenti risorse di bilancio della medesima Agenzia.

Si evidenzia, inoltre, che alla copertura finanziaria degli oneri di personale recati dalla norma in esame, si provvede mediante una compensazione in riduzione (comma 7) di risorse del fondo per l'attualizzazione di contributi pluriennali): tuttavia, a fronte di oneri decorrenti dal 2022, il prospetto riepilogativo fa decorrere la riduzione del suddetto fondo dal 2021. Al riguardo, andrebbe acquisito un chiarimento dal Governo.

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. Ciò nel presupposto - sul quale appare opportuna una conferma 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 tariffaria.

In merito, infine, al riconoscimento in favore di personale appositamente abilitato dell'Agenzia della possibilità di svolgere specifiche attività di polizia stradale indicate dalla norma (comma 2), al fine di verificare la neutralità finanziaria della previsione, riferita dalla relazione tecnica, appare opportuno acquisire una valutazione del Governo volta ad escludere che, in forza di tale riconoscimento, possa determinarsi l'attribuzione al medesimo personale di specifici trattamenti retributivi indennitari.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si evidenzia che il comma 7 dell'articolo 6 provvede agli oneri derivanti dal trasferimento di personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili nei ruoli dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) e dall'istituzione di una posizione di livello dirigenziale presso la citata Agenzia, pari a 1.355.309 euro annui a decorrere dal 2022, a valere sulle risorse disponibili nel bilancio della medesima Agenzia. Lo stesso comma 7 provvede, inoltre, alla compensazione dei relativi effetti finanziari in termini di fabbisogno e indebitamento netto, pari a 697.985 euro annui a decorrere dal 2022, 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 n. 154 del 2008, 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.

In proposito, nel rammentare che, in base al decreto di ripartizione in capitoli del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2021 e per il triennio 2021-2023, il contributo ordinario in favore dell'ANSFISA ammonta a 31.986.476 euro annui per ciascuno degli anni dal 2021 al 2023⁸, appare necessario che il Governo assicuri che l'utilizzo delle risorse disponibili nel bilancio

⁸ Tale stanziamento 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".

dell'Agenzia per le finalità previste dalla norma in commento non sia comunque suscettibile di pregiudicare l'effettivo svolgimento delle attività ad essa attribuite a legislazione vigente⁹.

Quanto alla compensazione degli effetti finanziari in termini di fabbisogno e indebitamento netto, appare necessaria una conferma da parte del Governo in merito alla effettiva disponibilità delle risorse utilizzate a compensazione a valere sul Fondo di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge n. 154 del 2008.

ARTICOLO 6, commi 8 e 9

Commissione permanente per le gallerie

La norma modifica l'art. 4 del D.lgs. n. 264/2006, che disciplina la Commissione permanente per le gallerie, prevista in attuazione della direttiva 2004/54/CEE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale trans europea (comma 8)

In particolare, la Commissione viene incardinata nell'ambito dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) in luogo del Consiglio superiore dei lavori pubblici previsto nel testo previgente¹⁰ (comma 8, lettera *a*)). Viene, altresì, modificata la composizione della Commissione, lasciando inalterato il numero dei componenti della stessa (comma 8, lettera *b*)).

In particolare, viene disposto che la Commissione sia composta, tra gli altri, dal Direttore di ANSFISA o da un suo delegato, da 4 esperti tecnici designati dal Direttore della medesima Agenzia e da 3 esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Il testo previgente della disposizione¹¹ prevede che la Commissione fosse composta, tra gli altri, dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici o da un suo delegato e da 7 esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Infine, conseguentemente e in coerenza alle modifiche apportate, si prevede che la Commissione per le gallerie si avvalga delle competenze e dell'organizzazione di ANSFISA anziché del Consiglio superiore dei lavori pubblici (comma 8, lett. *c*)).

Viene, inoltre, demandato ad un provvedimento dal Direttore di ANSFISA, da adottare entro quarantacinque giorni, il rinnovamento della composizione della Commissione permanente.

Il prospetto riepilogativo non considera la norma.

⁹ 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.

¹⁰ Comma 1.

¹¹ Comma 4.

La relazione tecnica ribadisce il contenuto delle norme e con riferimento al **comma 8** precisa 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.

In merito al **comma 9** viene evidenziato che la disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, non si formulano osservazioni per quanto attiene all'impatto sui saldi. Andrebbe peraltro confermato 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 comporti per la stessa Agenzia oneri organizzativi e funzionali, suscettibili di riflessi di carattere finanziario.

ARTICOLO 7

Disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo

Le norme prevedono che quanto disposto dall'articolo 17-*quater* del DL n. 22 del 2019 si applichi fino al 30 ottobre 2022.

In proposito 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 diciotto 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".

Alla disposizione 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.

Vengono, inoltre apportate modifiche all'articolo 11-*quater* del DL n. 73 del 2021 relativo all'amministrazione straordinaria di Alitalia ed alla cessione dei beni aziendali.

In particolare, viene sostituito il comma 4 del citato articolo 11-*quater* prevedendo:

- 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 8 luglio 1999, n. 270. Il programma predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale si intende a ogni effetto autorizzato;

- sia 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'art. 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);
- sia autorizzata 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;
- si dispone che a seguito della decisione della Commissione europea il Ministero dell'economia e delle finanze sottoscriva l'aumento di capitale della società, previsto dall'articolo 79, comma 4-*bis*.

In proposito si ricorda che il citato articolo 79, comma 4, ha disposto che il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a partecipare al capitale sociale e a rafforzare la dotazione patrimoniale della società con un apporto complessivo di 3.000 milioni di euro, da sottoscrivere e versare anche in più fasi e per successivi aumenti di capitale o della dotazione patrimoniale, anche tramite società a prevalente partecipazione pubblica. Il successivo comma 4-*bis*, ha, inoltre, previsto che il capitale sociale iniziale della nuova società (interamente controllata dal MEF ovvero controllata da una società a prevalente partecipazione pubblica anche indiretta) per l'esercizio dell'attività d'impresa nel settore del trasporto aereo di persone e merci fosse determinato in 20 milioni di euro, cui si provvede a valere sul fondo di cui al comma 7 del medesimo articolo 79.

Si rammenta che il citato comma 7 ha istituito due fondi:

- uno presso il MISE con una dotazione di 350 milioni per l'anno 2020, finalizzato alla compensazione dei danni da emergenza COVID-19 (comma 2 del medesimo articolo 79);
- uno presso il MEF con una dotazione di 3 miliardi per l'anno 2020, finalizzato alla costituzione della cosiddetta "nuova Alitalia" (commi 3, 4 e 4-*bis* del medesimo articolo 79). Gli importi sono registrati solo sul SNF e sul fabbisogno, trattandosi di operazioni finanziarie.

Viene altresì sostituito il comma 9 del medesimo articolo 11-*quater* del DL n. 73 del 2021, che ha istituito 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. La disposizione aggiunge anche l'indennizzo per analoghi titoli, anche in questo caso non utilizzati alla data del trasferimento dei complessi aziendali della società. Si dispone, inoltre, che il Ministero dello sviluppo economico provveda 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 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.

Il prospetto riepilogativo non considera le norme.

La relazione tecnica afferma che le modifiche all'articolo 11-*quater*, comma 4, DL n. 73/2021, 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*, DL n. 18/2020 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 art. 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 euro 22,5 milioni;
- per quanto riguarda i *voucher* e *virtual wallet* già resi a favore di passeggeri ed agenzie di viaggio, gli oneri sono stimati in euro 64,2 milioni.

In merito ai profili di quantificazione, si evidenzia che la disposizione autorizza il Ministero dell'economia e delle finanze a sottoscrivere l'aumento di capitale della società ITA (di cui all'articolo 79, comma 4-*bis*, DL n. 18/2020) a seguito della decisione della Commissione

europea. Al riguardo, la RT afferma che l'aumento di capitale sarà effettuato ai sensi del comma 4, ultimo periodo, del citato art. 79, nei limiti delle risorse disponibili senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica. In proposito si evidenzia che il citato articolo 79 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). Andrebbe pertanto acquisito l'avviso del Governo in merito ai possibili effetti in termini di fabbisogno per il 2021 derivanti dalla sottoscrizione del suddetto aumento di capitale nell'esercizio in corso.

In proposito, si rammenta che - secondo il comunicato¹² 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 – non costituiscono aiuti di Stato i 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 e sui pertinenti riflessi sul saldo di fabbisogno.

Per quanto attiene alle disposizioni del comma 2, che prevedono 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 e che il programma adottato dai Commissari straordinari si intenda "ad ogni effetto autorizzato", tenuto conto che la RT non reca elementi in proposito, andrebbe acquisita conferma che da tali procedure di adeguamento e adozione del programma non derivino effetti finanziari.

Infine, con riferimento alle modifiche all'articolo 11-*quater*, comma 9, del decreto-legge n. 73 del 2021 relativo al fondo diretto a garantire l'indennizzo dei titolari di titoli di viaggio e *voucher* emessi dall'amministrazione straordinaria, non si hanno osservazioni da formulare, tenuto conto che il fondo opera nei limiti delle risorse stabilite.

ARTICOLO 8

Incentivi acquisto di veicoli meno inquinanti e di categoria M1, M1 speciali, N1 e L

Normativa vigente. L'art. 1, commi 1031-1038, della legge 145/2018 (LB2019) prevede un contributo, di carattere temporaneo, in favore dei soggetti che acquistano veicoli non inquinanti. Il beneficio è subordinato

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

al possesso di specifici requisiti concernenti, tra l'altro, le caratteristiche e la data di immatricolazione del veicolo acquistato. Il successivo comma 1041 istituisce un apposito Fondo, la cui dotazione rappresenta il limite di spesa.

In relazione a tale disciplina sono state introdotte ulteriori norme dirette, da un lato, ad estenderne l'ambito applicativo e, dall'altro lato, ad introdurre un ulteriore contributo cumulabile con quello previsto dal citato comma 1031. Le modifiche, che confermano il carattere temporaneo, stabiliscono che il contributo è riconosciuto nei limiti delle risorse del Fondo di cui al co. 1041 della LB 2019.

Da ultimo, si segnala che l'art. 73-quinquies del DL 73/2021 (c.d. sostegni-*bis*) ha differito dal 30 giugno 2021 al 31 dicembre 2021 il termine per l'acquisto, ai fini del riconoscimento del contributo, dei veicoli non inquinanti e ha provveduto al rifinanziamento del Fondo di cui al co. 1041 della LB 2019 per 350 milioni nell'anno 2021.

Per quanto concerne le risorse del Fondo, si fa presente che gli ultimi rifinanziamenti (legge di bilancio 2021 e DL 73/2021) individuano anche la quota-parte di risorse del Fondo da destinare a ciascuna per tipologia di veicoli ammessi al beneficio.

Le norme intervengono sulla disciplina in materia di incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti e veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L. In particolare, si dispone che:

- 1) il termine ultimo per la fruizione del beneficio indicato dall'art. 1, co. 1031, legge n. 145/2018 (31 dicembre 2021) viene riferito alla data di acquisto in luogo della data di immatricolazione (comma 1, che modifica il richiamato comma 1031).
Si ridefiniscono quindi le modalità per la prenotazione dei contributi nell'apposita piattaforma informatica (comma 2);
- 2) nell'ambito delle risorse complessive del Fondo, si consente una rimodulazione delle quote attribuite alle varie tipologie di incentivo previsto (comma 3).

Il prospetto riepilogativo non considera le norme.

La relazione tecnica, 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).

In merito ai profili di quantificazione, si evidenzia prioritariamente che la norma interviene su una disciplina i cui effetti finanziari sono soggetti ad un limite di spesa.

Si segnala, comunque, che le disposizioni - ampliando l'ambito applicativo e consentendo una ricollocazione per tipologia di contributo tra le risorse disponibili nell'apposito fondo - potrebbero determinare una

riduzione dei possibili risparmi di spesa: trattandosi, tuttavia, di risorse che a legislazione previgente sono già integralmente destinate a spesa, non si formulano osservazioni.

ARTICOLO 9

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

Le norme disciplinano la semplificazione delle procedure gestite dal Commissario straordinario del Parco della Giustizia di Bari al fine di consentire, come specificato dalla relazione illustrativa, la sua “rapida realizzazione”. Nell’ambito delle modifiche 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 e non il solo Commissario.

Il prospetto riepilogativo non considera le norme.

La relazione tecnica, afferma che le norme in esame hanno natura procedurale e non sono suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Per ciò che concerne il Commissario straordinario, la relazione tecnica 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.

In merito ai profili di quantificazione, non si hanno osservazioni da formulare alla luce delle considerazioni riportate nella RT.

ARTICOLO 10, commi 1-6

Procedure di attuazione del PNRR

Le norme intervengono sulle modalità attuative del PNRR.

Si rammenta che la legge di bilancio 2021 (commi 1037-1039) ha istituito presso il MEF il “Fondo di rotazione per l'attuazione del Next Generation EU-Italia”, da impiegare quale anticipazione rispetto ai contributi provenienti dall'Unione europea e le cui risorse sono giacenti nei conti infruttiferi aperti presso la Tesoreria

centrale dello Stato, uno per i contributi a fondo perduto e l'altro per i contributi a titolo di prestito: i due conti costituiscono gestioni fuori bilancio.

Il comma 1 dell'articolo in esame consente che le risorse del predetto Fondo siano attribuite non solo a ciascuna amministrazione od organismo titolare dei progetti (come già previsto a legislazione previgente), bensì anche alle amministrazioni ed organismi attuatori dei progetti medesimi.

Il comma 2 prevede che le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione (di seguito: FSC) necessarie all'attuazione del PNRR siano assegnate annualmente sulla base del cronoprogramma finanziario degli interventi cui esse sono destinate.

Si rammenta che l'articolo 14, comma 2, del DL n. 77/2021 prevede che alla gestione delle risorse del FSC che concorrono al finanziamento degli interventi previsti dal PNRR, si provveda "in deroga alle specifiche normative di settore, con le procedure finanziarie del PNRR" stabilite dalla legge di bilancio 2021¹³.

Il comma 3 individua la base giuridica di riferimento per l'attivazione, da parte delle amministrazioni responsabili, delle procedure di attuazione dei singoli interventi previsti dal PNRR.

Tale base 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 con cui sono state individuate le pertinenti risorse finanziarie.

Ai sensi del comma 4, laddove non diversamente previsto nel PNRR, ai fini della contabilizzazione e rendicontazione delle spese, le amministrazioni ed i soggetti responsabili possono utilizzare le «opzioni di costo semplificate» previste dagli articoli 52 e seguenti del regolamento (UE) 2021/1060.

Si rammenta che il citato regolamento disciplina le disposizioni comuni applicabili a vari fondi europei¹⁴. Gli articoli 52 e seguenti, in particolare, hanno ad oggetto sovvenzioni, strumenti finanziari o premi erogati dagli Stati membri ai rispettivi beneficiari a valere sui contributi unionali. A loro volta queste forme di sostegno degli Stati membri possono essere contabilizzate e rendicontate o in base ai costi effettivamente sostenuti o in base a determinati calcoli forfettari, di carattere semplificato, per la cui esatta individuazione si rinvia al

¹³ Per quanto riguarda le risorse FSC che concorrono a finanziare il PNRR, si evidenzia innanzitutto che secondo il PNRR (pag. 39) "Il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2021-2027 (con una dotazione di 50 miliardi di euro assegnata dalla Legge di Bilancio 2021, a cui si aggiungeranno ulteriori 23 miliardi con la legge di bilancio 2022) dovrà essere impiegato in linea con le politiche settoriali di investimento e di riforma previste nel PNRR, secondo un principio di complementarità e di addizionalità delle risorse. Risponde a questo obiettivo, l'esigenza di anticipare nel PNRR la programmazione nazionale del FSC 2021-2027 per un valore di circa 15,5 miliardi, per accelerare la capacità di utilizzo delle risorse e di realizzazione degli investimenti. Tali risorse saranno reintegrate nella disponibilità del fondo, così da garantirne la piena addizionalità": in seguito, infatti, l'articolo 2 del DL 59/2021 ha rifinanziato il FSC 2021-2027 per, complessivamente, 15.500 milioni di euro¹³, a valere sull'autorizzazione all'indebitamento approvata il 22 aprile 2021.

¹⁴ Si tratta dei seguenti: Fondo europeo di sviluppo regionale, Fondo sociale europeo Plus, Fondo di coesione, Fondo per una transizione giusta, Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura, Fondo Asilo, migrazione e integrazione, Fondo Sicurezza interna e Strumento di sostegno finanziario per la gestione delle frontiere e la politica dei visti.

testo del regolamento medesimo. Secondo la Commissione europea¹⁵ (che ha dettato un'apposita comunicazione attuativa di tale disciplina) "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" (sottolineature aggiunte).

Ai sensi del comma 5 le amministrazioni responsabili, in sede di definizione dei provvedimenti attuativi degli interventi PNRR, stabiliscono ulteriori criteri di assegnazione delle risorse 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, anche sulla base di apposite linee guida da emanarsi con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze.

Infine, secondo il comma 6, per il recupero di somme nei confronti degli enti territoriali, si applicano le procedure di cui al comma 7-*bis* dell'articolo 1 del decreto-legge n. 59 del 2021.

Al citato comma 7-*bis* non sono stati ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica. Lo stesso disciplina una procedura specifica per gli enti territoriali in caso di revoca delle risorse PNRR: In sintesi, le somme da recuperare devono essere versate all'entrata del bilancio dello Stato; in caso di mancato versamento:

- per gli enti locali delle regioni a statuto ordinario, della Regione siciliana e della regione Sardegna, il recupero è operato con le procedure di cui all'articolo 1, commi 128 e 129, della legge n. 228 del 2012 (ai cui sensi le somme dovute dagli enti locali al Ministero dell'interno sono recuperate a valere su qualunque assegnazione finanziaria dovuta dal Ministero stesso. In caso di incapienza, l'Agenzia delle entrate provvede all'atto del pagamento ai Comuni dell'imposta municipale propria ovvero per le province all'atto del riversamento alle province della RC auto);
- per gli enti locali delle regioni Friuli Venezia Giulia e Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano, le regioni e province autonome assoggettano i propri enti ad una riduzione in corrispondente misura dei trasferimenti correnti erogati dalle medesime che provvedono, conseguentemente, a riversare all'entrata del bilancio dello Stato le somme recuperate. In caso di mancato versamento da parte delle regioni e delle province autonome si procede al recupero delle somme dovute a valere sulle giacenze depositate a qualsiasi titolo nei conti aperti presso la tesoreria statale.

¹⁵ 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"

Il **prospetto riepilogativo** non ascrive alle norme effetti sui saldi di finanza pubblica.

La **relazione tecnica** si limita ad affermare che i commi da 1 a 6 recano procedure di attuazione del PNRR di carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, andrebbe chiarito se la possibilità, prevista dal comma 1, di attribuire le 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, nell'attuazione degli interventi, una dinamica di cassa apprezzabilmente diversa da quella già scontata nei tendenziali per le medesime finalità.

Per quanto riguarda il comma 4, che – ai fini della contabilizzazione e della rendicontazione delle spese – 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, non si formulano osservazioni considerato il rilievo procedurale delle disposizioni.

Non si formulano altresì osservazioni sul comma 2, che individua la fonte normativa per l'assegnazione delle risorse del FSC necessarie all'attuazione degli interventi PNRR, sul comma 3, che individua la "base giuridica" di riferimento per le amministrazioni chiamate ad attuare il PNRR, sul comma 5, che si limita ad individuare le modalità procedurali con cui le amministrazioni devono dar seguito a obblighi e condizioni già previsti a legislazione vigente, né – infine – 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 e alla quale non sono stati ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica.

ARTICOLO 10, comma 7

Accesso ai servizi erogati in rete dalle pubbliche amministrazioni

Le norme ripristinano, con talune modificazioni, quanto era già previsto dal comma 3-*bis* dell'articolo 64 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82.

Il citato comma 3-*bis* prevedeva che con atto governativo¹⁶ sarebbe stata stabilita la data a decorrere dalla quale le pubbliche amministrazioni, i gestori di servizi pubblici e le società a controllo pubblico avrebbero dovuto utilizzare esclusivamente le identità digitali ai fini dell'identificazione degli utenti dei propri servizi *on line*. Al comma, introdotto nel 2017, non sono stati ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica e lo stesso risultava assistito da una generale clausola di invarianza.

Il comma è poi stato abrogato dall'articolo 66-*bis*, comma 3, del DL n. 77/2021 (introdotto nel corso dell'*iter* parlamentare di conversione). Alla disposizione di abrogazione non sono stati ascritti effetti per la finanza pubblica.

Stante il predetto quadro, la disposizione ora in esame ripristina la vigenza del comma 3-*bis*, con modifiche rispetto all'originario testo.

In particolare, si prevede che:

- le pubbliche amministrazioni utilizzino esclusivamente le identità digitali SPID e la carta di identità elettronica (CIE) ai fini dell'identificazione dei cittadini che accedono ai propri servizi in rete (*rispetto al testo originario viene inclusa anche la CIE come strumento di identificazione*);
- con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per l'innovazione tecnologica è stabilita la data a decorrere dalla quale le p. a. utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica (CIE) e la Carta Nazionale dei servizi (CNS) per consentire l'accesso delle imprese e dei professionisti ai propri servizi in rete, nonché la data a decorrere dalla quale i gestori di servizi pubblici e le società a controllo pubblico utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la CIE e la CNS ai fini dell'identificazione degli utenti dei propri servizi *on line* (*rispetto al testo originario, poi abrogato, viene inserito il riferimento alla CIE e alla CNS e viene esteso l'utilizzo esclusivo di tutti i predetti strumenti di identificazione anche per consentire l'accesso ai servizi in rete*).

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

La relazione tecnica afferma che la disposizione 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.

In merito ai profili di quantificazione, si osserva che la norma in esame ripristina una disposizione, alla cui introduzione (nel 2017) e alla cui successiva abrogazione (2021) non sono stati ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica. Considerato tuttavia che nel nuovo testo l'impiego delle modalità di identificazione digitale è esteso a nuovi strumenti e a nuove finalità,

¹⁶ Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione.

andrebbero acquisiti elementi volti a confermare la predetta assunzione di neutralità finanziaria.

ARTICOLO 11

Rifinanziamento della componente prestiti e contributi del Fondo 394/81

La norma rifinanzia la componente prestiti e contributi del Fondo di cui alla legge n. 394 del 1981, in attuazione della sub-misura “Rifinanziamento e ridefinizione del Fondo 394/81 gestito da SIMEST” relativa al sostegno all’internazionalizzazione in particolare delle PMI, di cui alla Missione 1, Componente 2, Investimento 5 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (“PNRR”).

In particolare, si dispone l’istituzione di due distinte sezioni nell’ambito del Fondo rotativo gestito da Simest:

- la Sezione Prestiti per la concessione di finanziamenti a tasso agevolato ai sensi dell’articolo 6 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, con dotazione finanziaria pari a 800 milioni di euro per il 2021;
- la Sezione Contributi per la concessione di cofinanziamenti a fondo perduto fino al cinquanta per cento dei finanziamenti a tasso agevolato concessi a valere sullo stanziamento della sezione Prestiti, con dotazione finanziaria pari a 400 milioni di euro per il 2021.

Si dispone, inoltre, che le imprese richiedenti i finanziamenti agevolati possano domandare di essere esentate dalla prestazione della garanzia, in deroga alla vigente disciplina relativa al Fondo 394/81.

In proposito si ricorda che già l’articolo 48, comma 2, lett. *d*), del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 (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’art. 1, comma 1142, lett. c), della legge 30 dicembre 2020, n. 178 (legge di Bilancio 2021).

Alla disposizione originaria e a quella di proroga non sono stati ascritti effetti finanziari.

È attribuito al Comitato agevolazioni¹⁷, ossia all’organo interministeriale che gestisce il Fondo 394/81, il compito di definire con proprie delibere i termini, le modalità e le condizioni per la realizzazione dell’agevolazione, tenendo conto dei requisiti richiesti per tale intervento dall’Allegato della Decisione di esecuzione del Consiglio relativa all’approvazione PNRR dell’Italia approvata dal Consiglio dell’Unione europea il 13 luglio 2021.

¹⁷ (di cui all’articolo 1, comma 270, della legge n. 205 del 2017).

Il medesimo Comitato agevolazioni è autorizzato a disporre, con proprie delibere, eventuali trasferimenti di risorse dalla sezione relativa alla componente “contributi”, alla sezione relativa alla componente “prestiti”, al fine di garantire il pieno utilizzo delle risorse.

Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 1,2 miliardi di euro per l'anno 2021, si provvede a valere sul Fondo di rotazione per l'attuazione del *Next Generation EU*-Italia di cui all'articolo 1, comma 1037, della legge di bilancio 2021, secondo le modalità di cui ai commi da 1038 a 1050 del medesimo articolo 1.

Il prospetto riepilogativo non considera le norme.

La relazione tecnica 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.

In merito ai profili di quantificazione, si prende atto che l'onere è definito in termine di limite massimo di spesa (1,2 miliardi) e che lo stesso viene posto 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 determinano un impatto sul saldo di indebitamento netto, che, 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 dei finanziamenti agevolati), andrebbero acquisiti ulteriori elementi di valutazione circa l’impatto atteso sul saldo di indebitamento netto (deficit). In proposito, potrebbero infatti ricorrere le due seguenti ipotesi:

- qualora la concessione dei finanziamenti agevolati previsti dalla norma fosse finanziata dalle “sovvenzioni” del PNRR, potrebbe determinarsi un effetto di miglioramento del deficit, poiché, a fronte dell’acquisizione di contributi a fondo perduto (migliorativi del saldo) dalla UE, la relativa spesa, finalizzata all’erogazione di prestiti alle imprese, essendo ascrivibile alla categoria delle operazioni finanziarie, non comporterebbe alcun impatto sul saldo di indebitamento netto;
- viceversa, qualora si ritenga di ricorrere, non alle sovvenzioni, ma ai c.d. “prestiti additivi” europei – come sembrerebbe evincersi dalla genesi della norma, che trae origine da una decisione europea - 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 quindi 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 (considerato che su tale saldo andrebbero anche registrati gli effetti positivi derivanti dalla restituzione dei finanziamenti agevolati da parte delle imprese).

In merito ai profili di copertura finanziaria, si evidenzia che il comma 5 dell'articolo 11 provvede agli oneri derivanti dal rifinanziamento del fondo rotativo per la concessione di finanziamenti a tasso agevolato (800 milioni di euro) e di contributi a fondo perduto (400 milioni di euro) alle imprese esportatrici, pari complessivamente a 1,2 miliardi di euro per il 2021, a valere sul 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, secondo le modalità di cui ai commi da 1038 a 1050 del medesimo articolo 1.

In proposito, si rammenta preliminarmente che l'articolo 1, comma 1037, della legge di bilancio 2021 (legge n. 178 del 2020) ha istituito il Fondo di rotazione per l'attuazione del *Next Generation EU*-Italia - 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 – e ha previsto che tale Fondo costituisca un'anticipazione dello Stato rispetto ai contributi, a fondo perduto e a titolo di prestiti, provenienti dall'Unione europea relativi al Programma *Next Generation EU*¹⁸.

Al riguardo, appare opportuno che il Governo assicuri che le risorse utilizzate a copertura, almeno per la parte destinata alla concessione di contributi a fondo perduto (400 milioni di euro), che in quanto tali appaiono presentare un impatto anche in termini di indebitamento netto, siano quelle erogate dall'Unione europea a titolo di sovvenzioni e non quelle erogate a titolo di prestiti. In quest'ultimo caso, infatti, le risorse utilizzate a copertura, derivando dalla concessione di prestiti, 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 – né, tanto meno, tale effetto compensativo potrebbe rinvenirsi nell'utilizzo del citato Fondo di rotazione, posto che le relative risorse sono state computate, ai fini dei saldi di

¹⁸ In particolare, ai sensi dei commi 1038 e seguenti dell'articolo 1 della legge n. 178 del 2020, le risorse del fondo sono successivamente versate su due appositi conti correnti infruttiferi aperti presso la Tesoreria centrale dello Stato, denominati, rispettivamente, «Ministero dell'economia e delle finanze – Attuazione del *Next Generation EU*-Italia – Contributi a fondo perduto» e «Ministero dell'economia e delle finanze – Attuazione del *Next Generation EU*-Italia – Contributi a titolo di prestito». Le risorse giacenti nei conti correnti infruttiferi sono trasferite a ciascuna amministrazione od organismo titolare dei progetti, in relazione al loro fabbisogno finanziario, mediante giroconto su un conto aperto presso la Tesoreria statale.

finanza pubblica, solo in termini di saldo netto dal finanziare, come risulta dalla relazione tecnica allegata al disegno di legge di bilancio 2021.

ARTICOLO 12

Disposizioni urgenti in materia di progettazione territoriale e investimenti

Le norme aggiungono 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 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 scopo è istituito, nello stato di previsione del MEF, il "Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale" (Fondo) con la dotazione complessiva di 123.515.175 euro di cui 12.351.518 euro per il 2021 e 111.163.658 euro per il 2022. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per lo sviluppo e la coesione - programmazione 2021-2027¹⁹ (comma 1).

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 Tabella A, allegata al presente decreto che di seguito si riporta (comma 2).

Classi demografiche	Importo da ripartire tra gli enti beneficiari
Fino a 1000 abitanti	19.448.000
Tra 1.001 e 5.000 abitanti	43.192.500
Tra 5.001 e 10.000 abitanti	24.518.000
Tra 10.001 e 20.000 abitanti	21.735.000
Tra 20.001 e 30.000 abitanti	8.740.000
Premialità	5.881.675
Totale	123.515.175

Le risorse del Fondo sono ripartite con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri assicurando una premialità ai comuni aggregati nelle Unioni. Le risorse sono impegnate dagli enti beneficiari mediante la

¹⁹ Di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 31 dicembre 2020, n. 178.

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 pubblica²⁰ (comma 3).

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 (che, si rammenta, disciplina le procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche e di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti) (commi 4 e 5).

Sono definite alcune delle caratteristiche che dovranno essere proprie delle proposte progettuali al fine di essere vagliate dagli enti beneficiari (comma 6).

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 comunitarie (comma 7)

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, in proprio o mediante avvalimento, dei requisiti di capacità tecnico-professionale ed economica previsti nel bando in rapporto ai livelli progettuali da sviluppare (comma 8). 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 richiedenti²¹ (comma 9).

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 (comma 11).

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 (comma 12).

Il prospetto riepilogativo ascrive alle norme i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

²⁰ Di cui al Capo IV, Titolo VI del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

²¹ ai sensi dell'articolo 1, comma 163, della legge n. 145/2018

	Saldo netto da finanziare				Fabbisogno				Indebitamento netto			
	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
Maggiori spese in conto capitale												
Fondo concorsi per la progettazione	12,4	111,2			12,4	111,2			12,4	111,2		
Minori spese in conto capitale												
Riduzione Fondo sviluppo e coesione	12,4	111,2			12,4	111,2			12,4	111,2		

La relazione tecnica ribadisce il contenuto delle norme e 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.

La relazione tecnica esplicita, altresì, 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.

Parimenti la relazione tecnica puntualizza che lo svolgimento delle attività eventualmente richieste ai sensi del comma 9 all'Agenzia 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'Agenzia 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. Si specifica, infine, che le attività previste sul portale istituzionale Opencoesione non determinano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La relazione tecnica, al cui contenuto si rinvia per i dettagli, fornisce le ipotesi sottostanti la quantificazione proposta. In particolare è esplicitato che si intendono premiare 9.637 progetti con 5.000 euro e 4.782 progetti con 10.000 euro con un onere complessivo di circa 96 milioni di euro a cui vanno aggiunti circa 21,6 milioni per i compensi da corrispondere ai membri delle commissioni di valutazione dei progetti. Un ulteriore onere di 5,9 milioni di euro circa è destinato alla premialità come definita nelle norme sopra descritte.

In merito ai profili di quantificazione, non si hanno osservazioni da formulare atteso che l'onere è configurato quale limite massimo di spesa (la relazione fornisce inoltre elementi ed assunzioni volti a suffragare la congruità dello stanziamento rispetto alla finalità della misura)

e la relazione tecnica espressamente ribadisce, fornendo le relative argomentazioni, che le amministrazioni pubbliche chiamate a collaborare con gli enti locali per la selezione dei progetti dovranno operare senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e nell'ambito delle loro competenze.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si evidenzia che l'articolo 12, comma 1, lettera a), capoverso comma 1, provvede agli oneri, pari complessivamente a 123.515.175 euro, di cui 12.351.518 euro per il 2021 e 111.163.658 euro per il 2022, derivanti dall'istituzione nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze del Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale, mediante corrispondente riduzione del Fondo per lo sviluppo e la coesione - programmazione 2021-2027, di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 31 dicembre 2020, n. 178, iscritto nel capitolo 8000 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 competenza, pari a circa 10 miliardi di euro per il 2021, 11,5 miliardi di euro per il 2022 e 9 miliardi di euro per il 2023.

Al riguardo, appare necessario che il Governo assicuri che il fondo in esame rechi le occorrenti risorse disponibili e che l'utilizzo delle stesse non comprometta la realizzazione di interventi già previsti a legislazione vigente.

ARTICOLO 13, comma 1

Misure in favore dei giovani imprenditori dei territori insulari del centro-nord

Normativa previgente. L'articolo 1 del DL 91/2017, al fine di promuovere la costituzione di nuove imprese, prevede che i soggetti di età compresa tra i 18 ed i 55 anni residenti nelle medesime regioni, possano presentare istanza di accesso alla misura, denominata "Resto al sud", attraverso una piattaforma dedicata sul sito istituzionale dell'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo di impresa S.p.A. - Invitalia, che opera come soggetto gestore della misura. L'applicazione della predetta misura è estesa, a valere sulle risorse disponibili assegnate, anche ai territori dei comuni delle regioni Lazio, Marche e Umbria

interessati dagli eventi sismici verificatisi tra l'agosto 2016 e il gennaio 2017²². Le istanze possono essere presentate fino all'esaurimento delle risorse a tal fine stanziare.

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 mila euro. I finanziamenti sono così articolati: a) 35 per cento come contributo a fondo perduto erogato dal soggetto gestore della misura; b) 65 per cento 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.

Le norme modificano l'articolo 1, comma 1, del DL 91/2017, al fine di estendere anche 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, le misure in favore dell'imprenditoria giovanile denominate "Resto al Sud", sempre a valere sulle risorse disponibili assegnate ai sensi dei commi 16 e 17 del medesimo articolo 1 del DL 91/2017.

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

La **relazione tecnica** 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).

²² L'estensione relativa ai comuni interessati agli eventi sismici degli anni 2016-2017 è stata introdotta dall'articolo 5, comma 1, del DL 123/2019. A tale estensione non sono stati ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica.

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 euro 70.000, 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.

In merito ai profili di quantificazione, 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 1.400.000 euro annui dal 2022 al 2025. Atteso che l'articolo 1 del DL 91/2017 prevede che le istanze di finanziamento possano essere richieste fino ad esaurimento delle risorse stanziare e che dalla relazione tecnica 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.

ARTICOLO 13, comma 2

Modifica della procedura di attribuzione di contributi per gli investimenti ai comuni

Le norme modificano i commi 32 e 34 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160. Tali commi definiscono alcuni passi della procedura - disciplinata dai commi da 29 a 37 dell'articolo 1 della citata legge - di assegnazione ai comuni di 500 milioni di euro, in ciascuno degli anni dal 2020 al 2024, a titolo di contributo per investimenti destinati ad opere pubbliche in materia di efficientamento energetico e di sviluppo territoriale sostenibile. Le modifiche differiscono, per il solo anno 2021, dal 15 settembre al 15 di ottobre il termine entro il quale i comuni beneficiari dei contributi sono tenuti ad iniziare l'esecuzione dei lavori; conseguentemente nel medesimo anno il contributo, in caso di inadempienza del termine appena indicato o di un suo parziale utilizzo, è revocato entro il termine del 15 novembre e non entro il 31 ottobre, come previsto a legislazione previgente.

Il prospetto riepilogativo non considera le norme.

La relazione tecnica 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.

In merito ai profili di quantificazione, non si hanno osservazioni da formulare nel presupposto – sul quale appare utile una conferma - che il differimento dei termini sopra descritti non incida sulla modulazione degli effetti scontati nei tendenziali di finanza pubblica con riferimento alla realizzazione degli investimenti finanziati con le somme stanziare nel 2021.

ARTICOLO 14

Cabina di regia edilizia scolastica

Normativa previgente. L'articolo 1, comma 61, della legge n. 160/2019 prevede l'istituzione presso la Presidenza del Consiglio dei ministri di una Cabina di regia per il monitoraggio dello stato di realizzazione dei progetti finanziati tramite il Fondo, istituito nello stato di previsione del Ministero dell'interno, per il finanziamento dei progetti di relativi a opere pubbliche di messa in sicurezza, ristrutturazione o costruzione di edifici di proprietà dei comuni destinati ad asili nido e scuole dell'infanzia. Il Fondo ha una dotazione di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2023 e di 200 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2024 al 2034.

La Cabina di regia, presieduta dal Capo del dipartimento per le politiche della famiglia, è composta da un rappresentante del Dipartimento degli affari regionali, del Ministero dell'interno, del Ministero dell'economia e delle finanze, del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca e del Ministero delle infrastrutture e trasporti, nonché da un componente designato dalla Conferenza unificata. Ai componenti della Cabina di regia non spettano compensi, rimborsi spese, gettoni di presenza e indennità comunque denominate. Al funzionamento della Cabina di regia si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie della Presidenza del Consiglio dei Ministri disponibili a legislazione vigente.

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

Il prospetto riepilogativo non considera la norma.

La **relazione tecnica** 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

In merito ai profili di quantificazione, non si formulano osservazioni tenuto conto che ai componenti della Cabina di regia non sono dovute retribuzioni comunque denominate e che ai suoi oneri di funzionamento si provvede, già a legislazione vigente (art. 1, comma 61, della legge n. 160/2019 – Bilancio per il 2020), a valere sulle risorse disponibili senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 15

Disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale

Normativa previgente. L'articolo 1, comma 815, della legge n. 178/2020 istituisce, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, il "Fondo perequativo infrastrutturale" per il finanziamento delle infrastrutture necessarie a colmare il *deficit* di servizi rispetto agli standard di riferimento per la perequazione infrastrutturale. Il fondo ha una dotazione complessiva di 4.600 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2033, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 300 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2023-2027, 500 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2028 al 2033. Inoltre, viene previsto l'iter procedurale per l'individuazione delle "infrastrutture necessarie" e l'assegnazione delle risorse del predetto fondo a quelle prioritarie da realizzare.

Le norme novellano la disciplina relativa alla perequazione infrastrutturale, recata all'articolo 22 della legge n. 42 del 2009 (di delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione), con l'intento di semplificarne le procedure. Nel complesso risulta confermato 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 assorbito, attraverso interventi finanziati da un fondo con una dotazione pari a 4,6 miliardi di euro, già disciplinato dalla normativa vigente. Rispetto al testo previgente, risulta innovativo 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 alle norme i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica:

(milioni di euro)

	Saldo netto da finanziare				Fabbisogno				Indebitamento netto			
	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
Maggiori spese correnti												
Supporto tecnico-operativo al Dipartimento affari regionali	0,20				0,20				0,20			
Minori spese correnti												
Riduzione Fondo esigenze indifferibili	0,20				0,20				0,20			

La **relazione tecnica** ribadisce il contenuto delle norme.

In merito ai profili di quantificazione, non si hanno osservazioni da formulare tenuto conto che la disposizione in esame non innova in merito allo stanziamento del Fondo per la perequazione infrastrutturale già stabilito a legislazione vigente, né sul piano quantitativo né sul piano dello sviluppo cronologico. Le innovazioni apportate dalla norma operano comunque nel quadro delle risorse del Fondo, che era e resta configurato come tetto di spesa. Le norme infine introducono un onere per convenzioni limitato all'autorizzazione di spesa disposta: anche sotto questo profilo non si formulano osservazioni.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si evidenzia che il comma 1-*sexies* dell'articolo 22 della legge n. 42 del 2009, introdotto dall'articolo 15, comma 1, del provvedimento in esame, provvede agli oneri, pari a 200.000 euro per l'anno 2021, derivanti dalla facoltà attribuita al Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri di stipulare un'apposita convenzione per il supporto tecnico-operativo alle attività di competenza relative alla ricognizione delle infrastrutture prevista dalla disposizione in commento, mediante corrispondente riduzione del Fondo per esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge n. 190 del 2014 (capitolo 3076 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze).

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare dal punto di vista sostanziale, giacché, da un'interrogazione effettuata alla banca dati della Ragioneria generale dello Stato, emerge che

il citato Fondo risulta capiente, posto che esso presenta una disponibilità pari a circa 76 milioni di euro per l'anno 2021. Dal punto di vista formale appare invece necessario precisare che gli oneri oggetto di copertura sono quelli di cui al terzo periodo del comma 1-*ter* dell'articolo 21 della legge n. 42 del 2009, come sostituito dal comma 1 dell'articolo in esame.

ARTICOLO 16

Disposizioni urgenti in materia di commissari straordinari

Normativa previgente. L'articolo 1, comma 1, del D.L. n. 109/2018 dispone la nomina di un Commissario straordinario per la ricostruzione del ponte Polcevera di Genova. La durata del suo incarico è fissata in dodici mesi e può essere prorogata o rinnovata per non oltre un triennio dalla prima nomina. 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.

Le norme modificano la previsione sulla nomina del Commissario straordinario per la ricostruzione del ponte Polcevera di Genova stabilendo che la durata dell'incarico può essere prorogata o rinnovata non oltre la data del 31 dicembre 2024 (comma 1).

Ai relativi 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, si provvede (comma 2):

- 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 [comma 2, lettera *a*]);
- 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 [comma 2, lettera *b*]).

Infine, viene abrogato il comma 8 dell'articolo 10 del D.L. n. 32/2019: detto comma disponeva che la concessione del contributo per la ricostruzione privata in taluni comuni colpiti da eventi sismici²³ avrebbe dovuto 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 (comma 3).

²³ Si fa riferimento all'Allegato 1 del D.L. n. 32/2019, recante Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici. L'allegato citato fa riferimento ai Comuni colpiti dagli eventi sismici di cui alle delibere del Consiglio dei ministri del 6 settembre 2018 e del 28 dicembre 2018, che fanno riferimento ai comuni della provincia di Campobasso e della Città metropolitana di Catania.

Alla disposizione abrogata non erano stati ascritti effetti finanziari: la pertinente relazione tecnica affermava, relativamente all'esenzione, che, considerata la natura straordinaria della misura, non si ascrivevano effetti finanziari rilevando una rinuncia a maggior gettito.

Il prospetto riepilogativo ascrive alle norme i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

	Saldo netto da finanziare				Fabbisogno				Indebitamento netto			
	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
Maggiori spese correnti												
Proroga attività Commissario straordinario per la ricostruzione del Ponte Morandi (comma 2)	0,4	1,5	1,5	1,5	0,4	1,5	1,5	1,5	0,4	1,5	1,5	1,5
Minori spese correnti												
Riduzione Tabella A MIT (comma 2, lett. a)	0,4		1,5	1,5	0,4		1,5	1,5	0,4		1,5	1,5
Riduzione Fondo Accertamento residui per enti del MIMS (comma 2, lett. b)		1,5				1,5				1,5		

La **relazione tecnica** preliminarmente descrive l'articolo 1 del D.L. n. 109/2018 (che, in relazione al crollo di un tratto del viadotto Polcevera, noto come ponte Morandi, avvenuto il 14 agosto 2018) prevede la nomina, con D.P.C.M. di un Commissario straordinario al fine di garantire, in via d'urgenza, le attività per la demolizione e lo smaltimento dei materiali di risulta, nonché per la progettazione, l'affidamento e la ricostruzione dell'infrastruttura e il ripristino del connesso sistema viario.

Con D.P.C.M. del 4 ottobre 2018 è stato nominato il Commissario straordinario per la ricostruzione, con una durata di dodici mesi. Con due successivi D.P.C.M. l'incarico è stato prorogato per ulteriori due anni e, pertanto, si concluderà il 3 ottobre 2021.

Il citato articolo 1 dispone che al Commissario straordinario sia attribuito un compenso non superiore alla misura indicata all'articolo 15, comma 3, del D.L. n. 98/2011, per il quale il compenso è composto da una parte fissa (che non può superare i 50 mila euro annui) e da una parte variabile strettamente correlata al raggiungimento degli obiettivi ed al rispetto dei tempi di realizzazione degli interventi ricadenti nell'oggetto dell'incarico commissariale (e anch'essa non può superare i 50 mila euro annui).

Per l'esercizio dei compiti assegnati, il Commissario straordinario si avvale di una struttura di supporto posta alle sue dirette dipendenze, composta da un contingente massimo di personale pari a venti unità (di cui una unità di livello dirigenziale generale, fino ad un massimo di cinque unità di livello dirigenziale non generale e la restante quota di unità di personale non dirigenziale). Quanto alla durata della struttura di supporto, essa cessa alla scadenza dell'incarico del Commissario straordinario.

Inoltre, il Commissario straordinario può nominare, con proprio provvedimento, in aggiunta al predetto contingente di venti unità, fino a due subcommissari, il cui compenso è determinato in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del D.L. n. 98/2011.

Al fine di espletare la suddetta attività è autorizzata l'apertura di una apposita contabilità speciale intestata al Commissario straordinario.

Per gli oneri relativi alla struttura di supporto ed agli eventuali sub-commissari, l'articolo 1, comma 2, ultimo periodo del D.L. n. 109/2018 ha autorizzato la spesa di 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2018, 2019 e 2020.

Al Commissario straordinario è stata, inoltre, affidata l'approvazione del "programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la Città di Genova nonché per la messa in sicurezza idraulica e l'adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro".

Per consentire il completamento di questi interventi, i commi 1 e 2 dispongono una proroga e provvedono ai relativi oneri.

Sul comma 3, la RT evidenzia come 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 che il venir meno di tale agevolazione non determina, conseguentemente, alcun effetto finanziario negativo.

In merito ai profili di quantificazione, non si formulano osservazioni circa i commi 1 e 2 in quanto il relativo onere è configurato come tetto di spesa e, in particolare, corrisponde esattamente allo stanziamento già fissato dalla norma prorogata, né circa il comma 3 in quanto, come rammenta anche la relazione tecnica, alla norma abrogata non erano stati ascritti effetti finanziari in quanto la relativa relazione tecnica individuava l'esenzione da bolli e tributi come una rinuncia a maggior gettito.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si evidenzia che il comma 2 dell'articolo 16 provvede agli oneri derivanti dalla proroga fino al 31 dicembre 2024 dell'incarico del Commissario straordinario previsto per la ricostruzione del ponte Morandi, pari a 375.000 euro

per l'anno 2021 e a 1.500.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024. In particolare, quanto a 375.000 euro per l'anno 2021 e a 1.500.000 euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, si provvede 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, e quanto a 1.500.000 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.

Per quanto riguarda la prima modalità di copertura non si hanno osservazioni da formulare dal punto di vista sostanziale, posto che il predetto accantonamento reca le occorrenti disponibilità, anche alla luce dell'utilizzo del medesimo accantonamento disposto dagli articoli 1, comma 6, 5, commi 3, 5 e 9 del provvedimento in oggetto. Dal punto di vista formale, invece, appare necessario introdurre un'apposita disposizione volta ad autorizzare il Ministro dell'economia e delle finanze ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Per quanto concerne la seconda modalità di copertura, si segnala che le risorse finanziarie di parte corrente rivenienti dal riaccertamento dei residui passivi perenti di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge n. 196 del 2009, cui si è fatto cenno in precedenza, sono state iscritte, per quanto riguarda il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel capitolo 1414 dello stato di previsione del medesimo Ministero che, come si evince dalla legge di assestamento per l'anno 2021, reca uno stanziamento, in termini di competenza, pari a euro 32.370.000 per l'anno 2022.

Ciò posto, appare necessario che il Governo assicuri che il Fondo in esame rechi le occorrenti risorse disponibili e che l'utilizzo delle stesse non comprometta la realizzazione di programmi di spesa già avviati dall'amministrazione interessata.