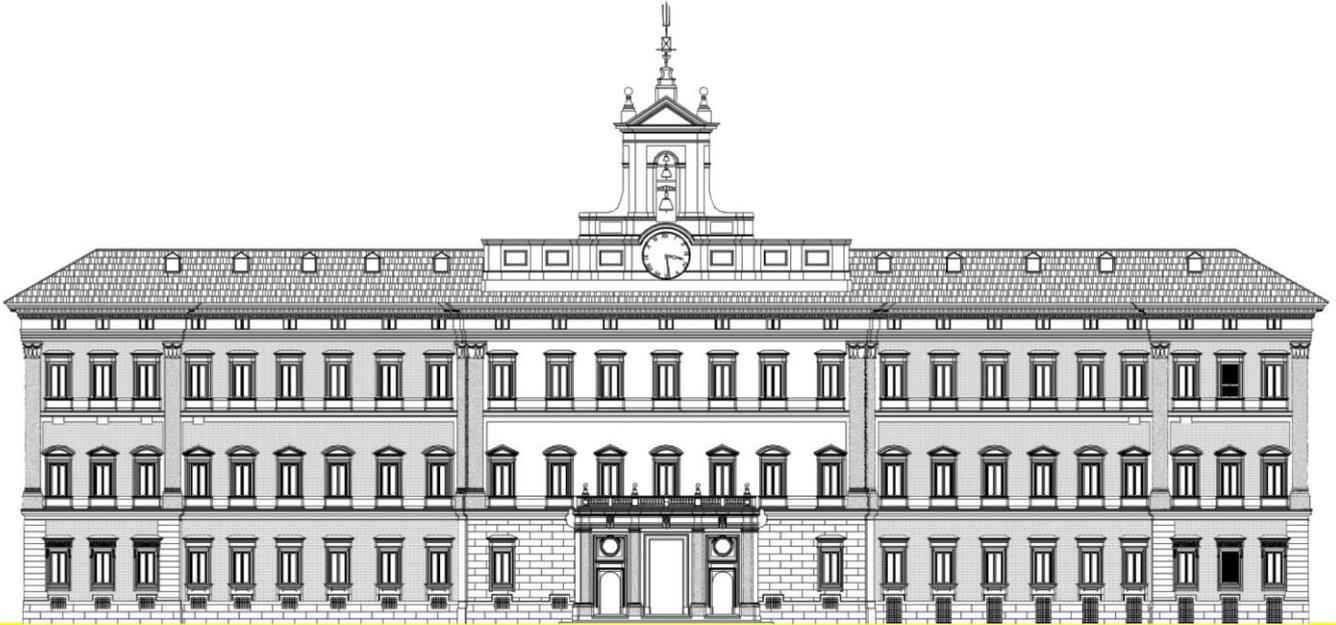




Camera dei deputati

XVIII LEGISLATURA



## Verifica delle quantificazioni

A.C. 3702

Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

*(Conversione in legge del DL 68/2022 – Approvato dal Senato  
A.S. 2646)*

N. 464 – 2 agosto 2022



# Camera dei deputati

XVIII LEGISLATURA

## Verifica delle quantificazioni

A.C. 3702

Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

*(Conversione in legge del DL 68/2022 – Approvato dal Senato  
A.S. 2646)*

N. 464 – 2 agosto 2022

*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](mailto:bs_segreteria@camera.it)

### **SERVIZIO COMMISSIONI – Segreteria della V Commissione**

☎ 066760-3545 / 066760-3685 – ✉ [com\\_bilancio@camera.it](mailto:com_bilancio@camera.it)

# INDICE

<b>PREMESSA .....</b>	<b>5</b>
<b>VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI .....</b>	<b>6</b>
<b>ARTICOLO 1 .....</b>	<b>6</b>
MISURE DI ACCELERAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE PER LA VIABILITÀ DELLA CITTÀ DI ROMA E IL GIUBILEO 2025 .....	6
<b>ARTICOLO 2 .....</b>	<b>8</b>
MISURE URGENTI IN MATERIA DI COSTRUZIONE, MANUTENZIONE E MESSA IN SICUREZZA DELLE DIGHE, NONCHÉ DI CONTROLLO SUL LORO ESERCIZIO. ....	8
<b>ARTICOLO 3 .....</b>	<b>12</b>
ADEGUAMENTO INFRASTRUTTURALE DELLE CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA, DELL’ARMA DEI CARABINIERI E DELLA GUARDIA DI FINANZA .....	12
<b>ARTICOLO 4 .....</b>	<b>16</b>
MISURE URGENTI IN MATERIA DI TRASPORTO MARITTIMO DI PASSEGGERI, DI ADEGUAMENTI INFRASTRUTTURALI PORTUALI E PER LA LAGUNA DI VENEZIA .....	16
<b>ARTICOLO 4-BIS .....</b>	<b>22</b>
DISPOSIZIONI CONCERNENTI LE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE .....	22
<b>ARTICOLO 5, COMMI DA 1 A 3 .....</b>	<b>23</b>
FUNZIONALITÀ DELL’IMPIANTO FUNIVIARIO DI SAVONA.....	23
<b>ARTICOLO 6, COMMI DA 1 A 3 .....</b>	<b>30</b>
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI TRASPORTO AEREO .....	30
<b>ARTICOLO 6, COMMA 3-TER.....</b>	<b>31</b>
MISURE URGENTI PER IL RILANCIO DELLE INFRASTRUTTURE .....	31
<b>ARTICOLO 6-BIS .....</b>	<b>32</b>
NORME PER FAVORIRE L’ATTUAZIONE DELLE SINERGIE ALL’INTERNO DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO .....	32
<b>ARTICOLO 7, COMMA 1, LETT. I-BIS) E I-TER) .....</b>	<b>33</b>
MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA .....	33
<b>ARTICOLO 7, COMMA 1 E COMMA 2-BIS.....</b>	<b>35</b>
MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA .....	35
<b>ARTICOLO 7, COMMA 3.....</b>	<b>39</b>

PROROGA DELLA SPERIMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE SU STRADA DI VEICOLI DI MOBILITÀ PERSONALE.....	39
ARTICOLO 7, COMMA 4-BIS.....	39
COMMISSARIO LIQUIDATORE SOCIETÀ AUTOSTRADALI.....	39
ARTICOLO 7, COMMI DA 4-TER A 4-QUINQUIES.....	40
SISTEMI DI CONTROLLO DELLE EMISSIONI .....	40
ARTICOLO 7, COMMI DA 4-SEXIES A 4-SEPTIES.....	41
COLLEGAMENTO TRA LA VIA AURELIA E IL CASELLO AUTOSTRADE DELLA VERSILIA .....	41
ARTICOLO 7, COMMA 4-OCTIES.....	42
LAVORI VIADOTTO PULETO .....	42
ARTICOLO 7-BIS .....	43
DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI CONCESSIONI E INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI .....	43
ARTICOLO 7-TER.....	47
GESTIONE E SICUREZZA DELLE TRATTE AUTOSTRADALI A24 E A25 .....	47
ARTICOLO 8 COMMI DA 1 A 12 .....	57
DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE .....	57
ARTICOLO 8, COMMI 12-BIS E 12-TER.....	63
MOBILITY MANAGER NEGLI ISTITUTI SCOLASTICI .....	63
ARTICOLO 8 COMMI DA 12-QUATER A 12-SEXIES.....	64
DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE .....	64
ARTICOLO 8 COMMA 12-SEPTIES .....	66
LINEA DI METROPOLITANA DI CATANIA .....	66
ARTICOLO 9, COMMA 1.....	68
RIMODULAZIONE AUTORIZZAZIONI DI SPESA DI COMPETENZA DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI .....	68
ARTICOLO 9, COMMA 2.....	71
RIMODULAZIONE AUTORIZZAZIONI DI SPESA DI COMPETENZA DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI .....	71
ARTICOLO 9, COMMA 3.....	73
COORDINATORE DEL CENTRO PER L'INNOVAZIONE E LA SOSTENIBILITÀ IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ (CISMI) .....	73

ARTICOLO 9, COMMI DA 4 A 6 .....	76
ASSEGNAZIONE DI RISORSE AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI .....	76
ARTICOLO 9, COMMA 7 .....	78
MANUTENZIONE DI IMMOBILI PUBBLICI .....	78
ARTICOLO 9, COMMA 7-TER.....	78
LOCAZIONI PASSIVE DELLE AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE.....	78
ARTICOLO 9, COMMA 8-TER.....	79
PERCORSI PER LE COMPETENZE TRASVERSALI E L'ORIENTAMENTO (PCTO) PER GLI STUDENTI DEGLI ISTITUTI NAUTICI E PROFESSIONALI.....	79
ARTICOLO 9, COMMI DA 8 A 10 .....	79
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI TRASPORTI .....	79
ARTICOLO 9, COMMA 10-BIS.....	82
SCUOLA SUPERIORE DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE (SSPA) - CORSI DI ALTA FORMAZIONE E DI PERFEZIONAMENTO POST LAUREAM E BANDI PER CORSI DI DOTTORATO.....	82
ARTICOLO 9, COMMA 10-TER .....	83
NUOVA DESTINAZIONE DI STRUTTURE RESIDENZIALI FINANZIATE CON FONDI PUBBLICI.....	83
ARTICOLO 10, COMMI DA 1 A 5 .....	83
DISPOSIZIONI IN MATERIA OPERE PUBBLICHE E DI FUNZIONALITÀ DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI....	83
ARTICOLO 10, COMMA 3-BIS.....	88
CONTRIBUTI PER INVESTIMENTI DI MESSA IN SICUREZZA EDIFICI E TERRITORIO .....	88
ARTICOLO 10, COMMI DA 5-BIS A 5-SEXIES.....	89
ASSEGNAZIONE DI RISORSE AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI .....	89
ARTICOLO 10, COMMI DA 5-SEPTIES A 5-DECIES.....	90
DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI OPERE PUBBLICHE DI PARTICOLARE COMPLESSITÀ O DI RILEVANTE IMPATTO, NONCHÉ PER LA FUNZIONALITÀ DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI.....	90
ARTICOLO 11.....	93
DISPOSIZIONI URGENTI SULL'UTILIZZO DI DISPOSITIVI DI PROTEZIONE DELLE VIE RESPIRATORIE.....	93
ARTICOLO 12, COMMA 1.....	94
MISURE IN MATERIA DI FUNZIONAMENTO DELLA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE VIA E VAS E DELLA COMMISSIONE TECNICA PNRR-PNIEC .....	94

ARTICOLO 12, COMMUNI DA 1-BIS A 1-QUATER .....	95
ASSUNZIONE DI PERSONALE DIRIGENZIALE E NON, PRESSO IL MINISTERO DELL'ECONOMIA.....	95
ARTICOLO 12-BIS .....	97
ACCELERAZIONE DEI GIUDIZI AMMINISTRATIVI IN MATERIA DI PNRR .....	97
ARTICOLO 12-QUATER.....	98
MISURE URGENTI PER LE INFRASTRUTTURE CULTURALI .....	98

## Informazioni sul provvedimento

---

<b>A.C.</b>	<b>3702</b>
<b>Titolo:</b>	<b>Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</b>
<b>Iniziativa:</b>	governativa
<b>Iter al Senato</b>	sì
<b>Relazione tecnica (RT):</b>	presente
<b>Relatori per le Commissioni di merito:</b>	Morassut per la VIII Commissione Marino per la IX Commissione
<b>Gruppo:</b>	PD IV
<b>Commissioni competenti:</b>	VIII (Ambiente) e IX (Trasporti)

---

## PREMESSA

Il disegno di legge, approvato con modificazioni dal Senato (AS 2646), dispone la conversione in legge, con modificazioni, del **decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68**, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Nell'esame in prima lettura è confluito nel provvedimento in esame il testo di un **ulteriore decreto-legge** (il **n. 85 del 2022**, cd. "Concessioni autostradali"). Il decreto-legge viene dunque abrogato dall'articolo 1 del ddl di conversione con salvezza degli effetti prodotti *medio tempore*.

I testi iniziali dei due decreti-legge sono corredati di relazione tecnica, a ciascuna delle quali è allegato un prospetto riepilogativo degli effetti finanziari: le relazioni e i prospetti relativi ai testi iniziali risultano ancora in gran parte utilizzabili ai fini della verifica delle quantificazioni.

Gli emendamenti approvati dal Senato non sono corredati di relazione tecnica.

Nel corso dell'esame al Senato, inoltre, il Governo ha messo a disposizione della Commissione Bilancio del Senato una Nota tecnica recante chiarimenti circa le richieste della Commissione. Di tale documentazione si dà conto nella presente Nota, ove rilevante ai fini dell'esame.

Al momento della predisposizione della presente Nota non è stata trasmessa la relazione tecnica aggiornata con le modifiche apportate dal Senato.

In particolare, si evidenzia che l'approvazione del Senato è avvenuta senza posizione della questione di fiducia, perciò non si dispone della relazione tecnica che, in caso di fiducia, accompagna il maxiemendamento governativo né della relativa Nota di trasmissione della RGS.

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

## VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI

### ARTICOLO 1

#### **Misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e il Giubileo 2025**

**La norma**, al fine di assicurare la realizzazione dei lavori e delle opere funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma, stabilisce che le procedure di valutazione di impatto ambientale, riferite ai progetti per la realizzazione di tali opere e lavori, sono svolte nei tempi e secondo le modalità semplificati previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-*bis*, del decreto legislativo n. 152/2006<sup>1</sup> (comma 1).

Sono poi apportate modifiche all'articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234 (legge di bilancio 2022). Le modifiche riguardano il comma 427 che tratta della realizzazione dei lavori e delle opere indicati nel programma dettagliato degli interventi funzionali all'accoglienza e alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025. Le modifiche stabiliscono che, in relazione agli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade previsti dal programma dettagliato degli interventi, la società "Giubileo 2025" può sottoscrivere, per l'affidamento di tali interventi, apposite convenzioni con la società ANAS S.p.a. in qualità di centrale di committenza. Limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di rilievo comunitario<sup>2</sup>, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS S.p.a. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione. In relazione alle attività affidate ad ANAS S.p.a., la società "Giubileo 2025" è autorizzata a riconoscere, a valere sulle risorse di cui al comma 420 della medesima legge 234/2021, destinate alla realizzazione di interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria delle strade oggetto di convenzione, una quota, sulla base delle risultanze della contabilità analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS S.p.a. per le attività di investimento. E' poi introdotto nell'articolo 1 della legge 234/2021 il comma 427-bis, che stabilisce che gli affidamenti relativi alla realizzazione degli interventi e all'approvvigionamento dei beni e dei servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 si applicano le disposizioni di cui all'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, che prevede norme di semplificazione in

---

<sup>1</sup> La norma disciplina lo svolgimento delle procedure di valutazione ambientale di competenza statale dei progetti compresi nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)

<sup>2</sup> Di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50/2016.

materia di affidamento dei contratti pubblici finanziati con le risorse del PNRR e PNC (comma 3)

Si prevede che Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale siano autorizzati a sottoscrivere apposite convenzioni con la società ANAS S.p.a. in qualità di centrale di committenza per l'affidamento di interventi di messa in sicurezza e la manutenzione delle strade comunali e di sviluppo e la riqualificazione funzionale delle strade di penetrazione e di grande collegamento. Per tali finalità, limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di rilevanza europea<sup>3</sup>, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS S.p.a. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si provvede a valere sulle risorse assegnate alla Città metropolitana di Roma Capitale con il decreto di cui all'articolo 1, comma 406, della legge n. 234 del 2021, nonché sulle risorse dei rispettivi bilanci che Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale intendano destinare a tale finalità (comma 4).

In relazione alle attività affidate ad ANAS S.p.a. ai sensi del comma 4, Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale sono autorizzate a riconoscere a detta società, a valere sulle risorse appena citate, una quota<sup>4</sup> sulla base delle risultanze della contabilità analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte della medesima ANAS S.p.a. per le attività di investimento (comma 5).

Infine, al fine di assicurare una celere realizzazione degli interventi di viabilità comunale di competenza della Città metropolitana di Roma Capitale, si prevede che le risorse relative agli interventi di competenza di quest'ultima possono essere utilizzate anche per l'esecuzione di interventi di viabilità comunale in continuità con quelli della medesima Città metropolitana (comma 6).

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

La **relazione tecnica** ribadisce il contenuto delle norme e afferma che le stesse non determinano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva che le norme in esame semplificano le procedure relative agli interventi per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e per il Giubileo 2025, al fine di accelerare il loro completamento. È previsto altresì l'utilizzo di risorse già stanziata a legislazione vigente per la realizzazione di specifici interventi. In proposito non si formulano osservazioni alla luce dei chiarimenti forniti nel corso dell'esame del provvedimento presso

---

<sup>3</sup> Di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50/2016.

<sup>4</sup> Entro il limite di cui all'articolo 36, comma 3-bis, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98.

il Senato, che escludono effetti in grado di incidere sulle previsioni di spesa già scontate ai fini dei tendenziali.

In relazione a richieste di chiarimento formulate in tal senso presso il Senato, il Governo ha infatti confermato<sup>5</sup> che dall'attuazione delle disposizioni in oggetto non derivano effetti finanziari sui saldi di finanza pubblica differenti rispetto a quelli già scontati a legislazione vigente.

## **ARTICOLO 2**

### **Misure urgenti in materia di costruzione, manutenzione e messa in sicurezza delle dighe, nonché di controllo sul loro esercizio.**

Le norme prevedono che il regolamento contenente la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione, l'esercizio e la dismissione delle dighe<sup>6</sup> debba essere adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anziché, come era disposto a legislazione previgente, con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri (comma 1).

In particolare, il decreto deve contenere le seguenti disposizioni:

- modalità e termini per la presentazione dei progetti, per l'istruttoria e l'approvazione tecnica, nonché per l'acquisizione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici;
- modalità, termini e contenuti dei provvedimenti dell'amministrazione relativamente a costruzione, esercizio sperimentale, collaudo speciale, esercizio ordinario e dismissione;
- potere di emanare atti generali contenenti norme tecniche;
- potere di prescrivere interventi di manutenzione, miglioramento e adeguamento;
- potere di limitazione dell'esercizio per motivi di sicurezza;
- poteri ispettivi relativamente alla esecuzione, alla costruzione, all'esercizio e alla dismissione delle opere, alla conservazione e manutenzione degli impianti di ritenuta;
- classificazione degli impianti di ritenuta e delle opere di derivazione funzionalmente connesse all'invaso in classi di attenzione ai fini della vigilanza e del controllo;
- modalità e termini per la presentazione di una periodica perizia tecnica sullo stato di conservazione e di manutenzione delle opere;
- termini e modalità di coordinamento tra procedimenti di approvazione tecnica dei progetti e procedimenti relativi al rilascio delle concessioni di derivazione di acqua pubblica da parte delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano.

Inoltre, si interviene sulle risorse previste all'articolo 2, comma 172, del D.L. n. 262/2006<sup>7</sup>, disponendo in particolare che:

---

<sup>5</sup> Con nota predisposta dall'Ufficio legislativo del Ministero dell'economia e delle finanze, datata 5 luglio 2022.

<sup>6</sup> articolo 2 del D.L. n. 507/1994, Misure urgenti in materia di dighe.

<sup>7</sup> Disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria. Nella norma richiamata si stabilisce che le spese occorrenti per il finanziamento delle attività già facenti capo al Registro italiano dighe siano finanziate dalla contribuzione a carico degli utenti dei servizi prevista dall'articolo 12, comma 1, lettere b) e c), del D.P.R. 136/2003, nei modi previsti dalla legge, per la parte

- a decorrere dall'anno 2022, una quota fino al 15 per cento, e comunque entro il limite massimo di 800.000 euro annui, di tali risorse confluiscono nel fondo risorse decentrate del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per essere destinate al riconoscimento di incentivi, entro tali limiti, in favore dei dipendenti di livello non dirigenziale in servizio nelle articolazioni amministrative del Ministero<sup>8</sup>, per lo svolgimento di specifiche funzioni di vigilanza tecnica sui lavori e sull'esercizio delle dighe e delle opere di derivazione, nonché di istruttoria di progetti e di valutazione della sicurezza. Tali incentivi sono comprensivi anche degli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'amministrazione e non possono superare l'importo del 15 per cento del trattamento economico complessivo annuo lordo (comma 2);
- una quota fino al 4 per cento e, comunque, entro il limite massimo di 200.000 euro annui, sia destinata alle spese di missione del personale di cui al comma 2 impegnato nello svolgimento delle relative funzioni (comma 3).

Il **prospetto riepilogativo** non considera le norme.

La **relazione tecnica**, con riferimento al comma 1 afferma che si tratta di disposizione di carattere ordinamentale dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito ai commi 2 e 3 la RT ricorda che l'articolo 2, comma 172, del D.L. n. 262/2006 prevede che le spese occorrenti per il finanziamento delle attività prima svolte dal Registro italiano dighe e attualmente svolte dalla competente Direzione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono finanziate dalla contribuzione a carico degli utenti dei servizi, ai sensi dell'articolo 12, comma 1, lettere *b*) e *c*), del regolamento di cui al D.P.R. n. 136/2003, nei modi previsti dalla legge, per la parte non coperta da finanziamento a carico dello Stato, e affluiscono ad apposita unità previsionale di base inserita nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture.

Il medesimo comma 172 prevede che una quota degli introiti che affluiscono annualmente a titolo di contribuzione degli utenti dei servizi, pari ad euro 2.500.000 per l'anno 2012, pari a euro 2.673.000 per l'anno 2013, pari a euro 3.172.000 per l'anno 2014 e pari a euro 3.184.000 annui a decorrere dal 2015, resta acquisita al bilancio dello Stato. Nella medesima unità previsionale di base confluiscono gli stanziamenti finanziari attualmente iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture per le attività del Registro italiano dighe.

Il successivo comma 173 stabilisce che con decreto del Ministro delle infrastrutture siano individuati i criteri e i parametri per la quantificazione degli oneri connessi alle attività già facenti capo al Registro italiano dighe, ivi comprese quelle di cui all'ultimo periodo del comma 1 dell'articolo 6 della legge n. 166/2002.

Con la disposizione in commento si prevede, pertanto, che una quota delle sopra richiamate risorse versate dai soggetti controllati, eccedenti euro 3.184.000 annui - che ai sensi del comma

---

non coperta da finanziamento a carico dello Stato, e affluiscono nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

<sup>8</sup> di cui all'articolo 2, comma 171, del citato D.L. n. 262/2006.

172, secondo periodo, del D.L. n. 262/2006 - restano acquisiti al bilancio dello Stato - siano destinate a finanziare, oltre alle attività già facenti capo al Registro italiano dighe, anche ed entro il limite massimo di 800.000 euro a decorrere dal 2022, un'incentivazione per specifiche funzioni tecniche di alta specializzazione svolte da ingegneri e geologi della competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili nonché, entro il limite massimo di 200.000 euro, in ragione della tipologia di attività previste, le spese di missione del predetto personale. Tali risorse sono versate in conto entrate sul capitolo 3395 e riassegnate alla Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche ed imputate al capitolo 1290 pg1 e al capitolo 7280 pg 1.

La RT evidenzia poi che le entrate accertate nell'ultimo triennio ammontano ad euro 7.295.750,00 nel 2019, ad euro 7.289.520,00 nel 2020 e ad euro 7.288.620,00, nel 2021. Tali entrate sono oggetto di riduzione per effetto delle seguenti disposizioni di legge:

- articolo 55, comma 1-*ter*, del D.L. n. 1/2012;
- articolo 7, comma 26, lettera *a*), del D.L. n. 95/2012;
- articolo 1, comma 69, della legge n. 228/2012, a decorrere dal 1° gennaio 2013 per l'importo di euro 3.184.000;
- articolo 15, comma 4, del D.L. n. 109/2018, per l'importo di euro 597.000.

Nel prospetto seguente la RT riporta un riepilogo delle somme affluite all'entrata, riassegnate alla spesa e relativi impegni e pagamenti:

Entrate accertate			7.295.750,00	7.289.520,00	7.288.620,00
<b>Riduzioni</b> art. 55, comma 1-ter, D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla L. 24 marzo 2012, n. 27, dall'art. 7, comma 26, lett. a), D.L. 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla L. 7 agosto 2012, n. 135 e, successivamente, dall'art. 1, comma 69, L. 24 dicembre 2012, n. 228, a decorrere dal 1° gennaio 2013			3.184.000,00	3.184.000,00	3.184.000,00
<b>Riduzioni</b> art. 15, co.4, D.L. 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.			597.000,00	597.000,00	597.000,00
<b>Entrate accertate al netto delle riduzioni</b>			<b>3.514.750,00</b>	<b>3.508.520,00</b>	<b>3.507.620,00</b>
Capitolo	PG	tipologia entrate	2019	2020	2021
1290	1	stabilizzate (a)	2.150.000,00	2.300.000,00	2.300.000,00
		riassegnate (b)	177.219,54	26.023,00	0
<b>IMPEGNATE</b>			<b>817.886,27</b>	<b>578.820,93</b>	<b>548734,94</b>
<b>Somme in economia</b>			<b>1.509.333,27</b>	<b>1.747.202,07</b>	<b>1.751.265,06</b>
7280	1	stabilizzate ©	500.000,00	500.000,00	500.000,00
		riassegnate (d)	222.728,00	32.292,00	0
<b>IMPEGNATE</b>			<b>93.949,76</b>	<b>387.328,56</b>	<b>346151,29</b>
<b>Residui</b>			<b>628.778,24</b>	<b>144.963,44</b>	<b>153.848,71</b>
<b>Somme assegnate (a#b#c#d)</b>			<b>3.049.947,54</b>	<b>2.858.315,00</b>	<b>2.800.000,00</b>
<b>Somme non assegnate (differenza tra il valore netto delle entrate e le somme assegnate)</b>			<b>464.802,46</b>	<b>650.205,00</b>	<b>707.620,00</b>

Pertanto, per la RT, come evidenziato in tabella, l'importo massimo complessivo di 1 milione di euro trova capienza nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente (come dimostrato dall'entità delle risorse non impegnate nel triennio 2019 – 2021 – voce “somme in economia”) e il loro utilizzo per le ulteriori finalità previste dalla nuova disposizione non pregiudica in alcun modo lo svolgimento delle attività *de iure condito* affidate alla Direzione generale.

Al riguardo la RT evidenzia che tali entrate derivanti dalla contribuzione a carico degli utenti dei servizi ai sensi dell'articolo 12, comma 1, lettere *b*) e *c*) del regolamento di cui al D.P.R. n. 136/2003, (entrate derivanti dalle prestazioni o convenzioni di cui all'articolo 10; quote annue di iscrizione per le dighe di cui all'articolo 13, comma 1, dovute quale compartecipazione alle spese da parte degli utenti dei servizi) sono destinate al finanziamento delle attività già facenti capo al Registro italiano dighe. La RT conclude affermando che con la disposizione in parola, pertanto, si prevede l'utilizzo di tali risorse per una ulteriore finalità, sempre inerente alle dighe, e volta a potenziare l'attività di vigilanza svolta dalla Direzione competente sulle medesime finalizzata ad incrementare il livello di sicurezza delle stesse senza compromettere la realizzazione delle originarie finalità a cui si aggiungono quelle del comma in parola.

Il **Governo**, in risposta<sup>9</sup> alle osservazioni formulate nel corso dell'esame in 5<sup>a</sup> Commissione al Senato, ha affermato che obiettivo della norma è di consentire che quota parte delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del D.L. n. 262/2006, al netto di quelle destinate in miglioramento del bilancio, sia utilizzata per incentivare e garantire le attività di controllo e vigilanza sulle dighe, mediante il riconoscimento di incentivi in favore dei dipendenti di livello non dirigenziale in servizio presso le competenti articolazioni del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Pertanto, proprio alla luce delle economie rinvenute negli ultimi anni, si è introdotta un'autorizzazione di spesa che consente l'utilizzo di risorse per le ulteriori finalità individuate dalla stessa e tese a rafforzare l'attività di vigilanza sulle dighe e sul loro esercizio.

**In merito ai profili di quantificazione**, non si formulano osservazioni sul comma 1, in considerazione del carattere ordinamentale della norma, né sui commi 2 e 3 alla luce degli elementi contenuti nella relazione tecnica e degli ulteriori chiarimenti forniti dal Governo durante l'esame presso il Senato.

### **ARTICOLO 3**

#### **Adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza**

**La norma** istituisce nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) un fondo destinato a finanziare gli interventi di adeguamento infrastrutturale concernenti le Capitanerie di Porto – Guardia Costiera con una dotazione di 1,3 milioni di euro per il 2022, 500 mila euro per il 2023, 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036 (comma 1).

L'approvazione dei progetti delle opere relative ai suddetti interventi infrastrutturali equivale a tutti gli effetti a dichiarazione di pubblica utilità nonché di urgenza e indifferibilità delle opere stesse. Gli interventi sono realizzati ricorrendo preferibilmente a: infrastrutture demaniali che possono essere abbattute e ricostruite sullo stesso sedime; la rifunzionalizzazione di immobili confiscati alla criminalità organizzata; l'accasermamento nel medesimo stabile di comandi o uffici di diverse organizzazioni funzionali; l'acquisto, tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati tra cui quelli destinati a comandi o reparti delle Capitanerie di porto in regime di locazione con conseguente adeguamento; aree o immobili di proprietà dei comuni interessati, acquisiti anche mediante permuta con aree o fabbricati di proprietà dello Stato (comma 2).

Agli oneri relativi al comma 1, pari a 1,3 milioni di euro per il 2022, a 500.000 euro per il 2023, a 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 ed a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036, si provvede:

---

<sup>9</sup> Nella nota del Ministero dell'economia messa a disposizione della 5<sup>a</sup> Commissione. Cfr. Resoconto sommario n. 580 del 5 luglio 2022.

- quanto a 500.000 euro per il 2022 e a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento di parte capitale riferito al MIMS relativo al bilancio triennale 2022-2024 (comma 4, lett. a));
- quanto a 800.000 euro per il 2022, a 500.000 euro per il 2023 e a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, mediante corrispondente utilizzo del Fondo per il riaccertamento dei residui passivi perenti di parte capitale di cui di cui all'art. 34 *ter*, comma 5, della legge n. 196/2009, iscritto nello stato di previsione del MIMS (comma 4, lett. b)).

Vengono, altresì, novellati i commi 475 e 476 dell'art. 1, della legge n. 234/2021 che istituiscono due fondi per la costruzione di nuove caserme e per l'esecuzione di interventi straordinari su quelle già esistenti, rispettivamente, nello stato di previsione del Ministero della difesa per l'Arma dei Carabinieri e nello stato di previsione del Ministero dell'economia per la Guardia di Finanza (comma 5).

In particolare, le disposte novelle sono volte principalmente a specificare le finalità degli interventi finanziati dai Fondi in parola, definendo, altresì, talune priorità di azione.

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

(milioni di euro)

	Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indebitamento netto		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
<b>Maggiori spese in conto capitale</b>									
Istituzione Fondo per l'adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto (comma 1)	1,3	0,5	6,4	1,3	0,5	6,4	1,3	0,5	6,4
<b>Minori spese in conto capitale</b>									
Riduzione Tab. B MIMS (comma 4, lett. a)	0,5		4,4	0,5		4,4	0,5		4,4
Riduzione Fondo riaccertamento residui passivi perenti di parte capitale - MIMS (comma 4, lett. b)	0,8	0,5	2,0	0,8	0,5	2,0	0,8	0,5	2,0

La **relazione tecnica**, relativa al testo originario del provvedimento, ribadisce il contenuto dei commi da 1 a 4 e, con riguardo alla quantificazione degli importi di spesa autorizzati, evidenzia che questa è stata effettuata assumendo a riferimento i dati inseriti nel portale PTIM dell'Agazia del Demanio dai quali risulta che:

- il Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera ha in uso complessivamente 851 unità immobiliari per complessivi mq. 450.000 circa di superfici coperte oltre le aree destinate a servizi;
- le esigenze manutentive non finanziate, attualmente rilevate e validate dai Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, ammontano a circa 155 milioni di euro, mentre gli

interventi manutentivi richiesti in corso di validazione ammontano a poco più di 50 milioni di euro (Per complessivi 205 milioni di euro).

La relazione tecnica riferisce che il finanziamento in oggetto, pari a circa il 30% (pari a 61,5 milioni di euro) delle somme necessarie per la manutenzione dell'intero parco infrastrutturale consentirebbe, pertanto, di avviare un programma di conservazione del patrimonio immobiliare in uso.

La relazione tecnica, in merito al comma 5 riferisce che la disposizione non genera nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, poiché è realizzabile attraverso le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, essendo volta esclusivamente a superare talune criticità di carattere interpretativo e applicativo connesse all'attuazione del programma di ammodernamento del patrimonio infrastrutturale, rispettivamente, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza su tutto il territorio nazionale, finanziati con i fondi di investimento pluriennale previsti dall'art. 1, commi 475 e 476, della legge n. 234/2021.

Il **Governo**, in risposta<sup>10</sup> alle osservazioni formulate nel corso dell'esame in 5ª Commissione al Senato, ha confermato la disponibilità delle risorse poste a copertura degli oneri recati dall'articolo in esame e l'assenza di pregiudizi con riguardo alle finalità previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse.

**In merito ai profili di quantificazione**, non si formulano osservazioni considerato che gli oneri recati dalla disposizione appaiono limitati agli importi delle risorse del Fondo istituito dalla norma (comma 1) per le esigenze di ammodernamento infrastrutturale del Corpo delle Capitanerie di porto.

La dotazione del Fondo è indicata dalla norma in 1,3 milioni di euro per il 2022, 500 mila euro per il 2023, 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036, per complessivi 65 milioni di euro nel quindicennio 2022-2036. Si prende atto, altresì, di quanto affermato dalla relazione tecnica che riferisce che il finanziamento in oggetto è pari a circa il 30% delle somme necessarie per la manutenzione dell'intero parco infrastrutturale del Corpo, somme che vengono indicate dalla stessa relazione tecnica in 205 milioni di euro complessivi.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si rileva che il comma 1 dell'articolo 3, per assicurare la funzionalità delle Capitanerie di porto – Guardia costiera attraverso la realizzazione di interventi per la costruzione di nuove sedi e infrastrutture, la ristrutturazione, l'ampliamento, del completamento, l'esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico, l'acquisto dei relativi arredi e il miglioramento antisismico, istituisce, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, un fondo con una dotazione di 1,3 milioni di euro per il

---

<sup>10</sup> Nella nota del Ministero dell'economia messa a disposizione della 5ª Commissione. Cfr. Resoconto sommario n. 580 del 5 luglio 2022.

2022, 500.000 euro per il 2023, 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036. Il comma 4 del medesimo articolo 3 prevede ai relativi oneri con le seguenti modalità:

- quanto a 500.000 euro per il 2022 e a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di conto capitale, relativo al triennio 2022-2024, di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- quanto a 800.000 euro per il 2022, a 500.000 euro per il 2023 e a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, mediante corrispondente utilizzo delle risorse allocate nel Fondo di parte capitale di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge n. 196 del 2009, dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, iscritte annualmente in bilancio sulla base dell'ammontare dei residui passivi perenti eliminati dal medesimo Ministero (capitolo 7191).

In proposito non si hanno osservazioni da formulare, giacché, da un lato, l'accantonamento del fondo speciale di conto capitale, relativo al triennio 2022-2024, di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, reca le occorrenti disponibilità e, dall'altro, il Governo ha assicurato, nel corso dell'esame del provvedimento in sede consultiva presso la 5<sup>a</sup> Commissione bilancio del Senato della Repubblica, la presenza delle occorrenti risorse nel Fondo di parte capitale di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge n. 196 del 2009 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e che l'utilizzo delle risorse medesime non reca pregiudizio alla realizzazione delle finalità previste a legislazione vigente.

Si fa presente, inoltre, che il comma 5 dell'articolo 3-*bis* provvede agli oneri derivanti dall'istituzione del Fondo per l'incentivo alla nautica da diporto sostenibile, di cui ai commi da 1 a 4 del medesimo articolo 3-*bis*, pari a 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente di competenza del Ministero della transizione ecologica, relativo al triennio 2022-2024.

Ciò posto, non si hanno osservazioni da formulare, giacché l'accantonamento oggetto di riduzione reca le occorrenti disponibilità, anche tenendo conto dell'ulteriore riduzione disposta dall'articolo 12, comma 1.

## ARTICOLO 4

### Misure urgenti in materia di trasporto marittimo di passeggeri, di adeguamenti infrastrutturali portuali e per la laguna di Venezia

**Le norme**, modificate dal Senato, autorizzano il Commissario straordinario<sup>11</sup> a realizzare un ulteriore punto di attracco temporaneo nell'area di Chioggia nel limite di spesa di 1 milione di euro, per l'anno 2022, destinato anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT (comma 1).

Il Commissario straordinario provvede ad indicare, nella relazione periodica<sup>12</sup>, lo stato di realizzazione dell'intervento e le iniziative adottate e da intraprendere.

Con modificazione introdotta dal Senato si interviene sulla previsione dell'aggiornamento e dell'approvazione del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia<sup>13</sup> (comma 1-*bis*). In particolare, si dispone che in caso di mancata definizione del procedimento di aggiornamento del Piano entro i termini previsti e nell'ambito di detto procedimento:

- il Commissario straordinario realizza gli interventi di realizzazione dei punti attracco temporanei nell'area di Marghera (di cui due per la stagione crocieristica 2022), destinati anche alle navi adibite al trasporto passeggeri, la manutenzione dei canali esistenti e gli interventi accessori per il miglioramento dell'accessibilità nautica e della sicurezza della navigazione, garantendone la coerenza con i principi di cui all'articolo 1 della legge n. 171/1973<sup>14</sup> e di tali interventi si tiene conto nell'aggiornamento del suddetto Piano;
- il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto - Trentino Alto-Adige - Friuli Venezia-Giulia esegue gli interventi di manutenzione necessari all'attivazione funzionale delle barriere del Sistema MOSE, nonché quelli necessari al mantenimento della funzionalità minima dei canali di navigazione lagunare, garantendone la coerenza con i principi di cui all'articolo 1 della legge n. 171/1973. Per l'individuazione di un idoneo sito di conferimento dei sedimenti movimentati, il Provveditorato predispose gli atti progettuali e acquisisce tutte le autorizzazioni, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi mediante conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 14-*bis* della legge n. 241/1990 e di tali interventi si tiene conto nell'aggiornamento del suddetto Piano.

Inoltre, sempre per le finalità della legge n. 171/1973, l'Autorità per la Laguna - Nuovo Magistrato alle acque<sup>15</sup> approva il nuovo Piano Morfologico della Laguna di Venezia; tale piano è aggiornato ogni sei anni e individua una serie di interventi descritti nella norma (comma 1-*ter*)

---

<sup>11</sup> di cui all'articolo 2 del D.L. n. 103/2021

<sup>12</sup> prevista dal comma 2-bis del citato articolo 2

<sup>13</sup> comma 4-ter dell'articolo 2 del D.L. n. 103/2021, Misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, nonché disposizioni urgenti per la tutela del lavoro.

<sup>14</sup> Interventi per la salvaguardia di Venezia.

<sup>15</sup> di cui all'articolo 95, comma 1, del D.L. n. 104/2020, Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia.

Nelle more dell'operatività dell'Autorità per la Laguna - Nuovo Magistrato alle acque<sup>16</sup>, il Piano Morfologico della Laguna di Venezia è approvato dal Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto - Trentino Alto-Adige - Friuli Venezia-Giulia (comma 1-*quater*).

Inoltre, si autorizza la spesa, nel limite complessivo di euro 675.000 per ciascuno degli anni 2022 e 2023, in favore dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, per l'adeguamento funzionale e strutturale delle banchine dei porti di Monfalcone e di Trieste. Il trasferimento delle risorse è subordinato alla corretta alimentazione dei sistemi informativi della Ragioneria generale dello Stato e alla comunicazione al Ministero dell'economia e delle finanze del Codice unico di progetto di ciascun intervento e del relativo cronoprogramma procedurale (comma 2).

Agli oneri derivanti dai commi 1 e 2, "quantificati in" (così, testualmente, la norma) euro 1.675.000 per l'anno 2022 e in euro 675.000 per l'anno 2023, si provvede (comma 3):

- quanto a 1 milione di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del Fondo speciale di conto capitale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- quanto a 675.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2023, mediante corrispondente utilizzo delle risorse del Fondo di parte capitale di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge n. 196/2009<sup>17</sup>, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Si apportano altresì modifiche all'articolo 95 del D.L. n. 104/2020<sup>18</sup> (istitutivo dell'Autorità per la Laguna di Venezia), finalizzate a definire e circoscrivere con maggior dettaglio le competenze e le funzioni svolte dall'Autorità, nonché a semplificare e accelerare le procedure tecniche e amministrative previste dalla norma modifica. In esse si dispone, tra l'altro, che le autorizzazioni degli scarichi civili e di quelli relativi alle aziende artigiane, agli enti assistenziali e alle aziende turistiche ricettive e della ristorazione, sono rilasciate previa approvazione dei progetti da parte del comune di Venezia e i relativi canoni sono introitati direttamente dal comune di Venezia (comma 4).

Con ulteriore modifica introdotta dal Senato, inoltre, si interviene sulla determinazione del compenso da riconoscere al Commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale – ComarS.c.ar.l.<sup>19</sup>, i cui oneri sono a carico delle società indicate. In particolare, si stabilisce che il rinvio alle tabelle allegate al decreto di cui all'articolo 8 del D.lgs. n. 14/2010<sup>20</sup>, che fissa le modalità di calcolo e liquidazione di relativi compensi, sulla base di "norme di principio", deve intendersi come riferibile all'applicazione di quanto previsto nei criteri per la liquidazione dei compensi degli amministratori giudiziari riportati all'articolo 3 del D.P.R. n. 177/2015<sup>21</sup> (comma 4-*bis*).

---

<sup>16</sup> di cui all'articolo 95, comma 1, del D.L. n. 104/2020.

<sup>17</sup> Legge di contabilità e finanza pubblica. La norma fa riferimento all'ammontare dei residui passivi perenti quantificati per ciascun Ministero in apposito allegato al Rendiconto generale dello Stato.

<sup>18</sup> Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia.

<sup>19</sup> ai sensi dell'articolo 95, comma 18, del D.L. n. 104/2020.

<sup>20</sup> Istituzione dell'Albo degli amministratori giudiziari.

<sup>21</sup> Regolamento recante disposizioni in materia di modalità di calcolo e liquidazione dei compensi degli amministratori giudiziari iscritti nell'albo di cui al D.lgs. n. 14/2010.

Infine, si interviene sul Comitato istituzionale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna<sup>22</sup> per stabilire la sua competenza sull'approvazione del piano degli interventi nella Laguna di Venezia e sulla ripartizione, nonché la rimodulazione, delle risorse stanziare per i relativi interventi (comma 5).

Il **prospetto riepilogativo**, riferito al testo iniziale, ascrive alle norme i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

(milioni di euro)

	Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indebitamento netto		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
<b>Maggiori spese in conto capitale</b>									
Ulteriore punto di attracco temporaneo dell'area di Chioggia (comma 1)	1,0			1,0			1,0		
Autorizzazione di spesa a favore dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (comma 2)	0,675	0,68		0,68	0,68		0,68	0,68	
<b>Minori spese in conto capitale</b>									
Riduzione tabella B – MIMS (comma 3, lett. a)	1,0			1,0			1,0		
Riduzione del Fondo per il riaccertamento dei residui passivi perenti di parte capitale – MIMS (comma 3, lett b)	0,68	0,68		0,68	0,68		0,68	0,68	

La **relazione tecnica**, riferita al testo iniziale, dopo aver descritto il comma 1, precisa che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 545/2021, sono stati individuati gli interventi di cui all'articolo 2 del D.L. n. 103/2021, attuati con le risorse allo scopo autorizzate dal comma 5 del medesimo articolo 2, pari a 2 milioni di euro per l'anno 2021, 8 milioni di euro per l'anno 2022, 15 milioni di euro per l'anno 2023, 42 milioni di euro per l'anno 2024, 55 milioni di euro per l'anno 2025 e 35 milioni di euro per l'anno 2026.

Nella tabella di seguito riportata, la RT evidenzia i costi relativi alle attività sopra elencate:

<sup>22</sup> l'articolo 4, comma 3, della legge n. 798/1984

Intervento	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Totale per intervento	CUP
1. Ormezzi temporanei presso le banchine di Porto di Marghera	2.000.000,00	4.000.000,00	-	-	-	-	6.000.000,00	E71B21004770005
2. Attrezzamento temporaneo della Banchina sul Canale Industriale Nord, Sponda Nord per 1 nave da 340 mt		3.000.000,00	7.000.000,00	-	-	-	10.000.000,00	E71B21004780005
3. Realizzazione di due accosti per navi di lunghezza fino a 340 mt e realizzazione di un terminal passeggeri presso Canale Nord		500.000,00	2.500.000,00	20.000.000,00	25.000.000,00	14.000.000,00	62.000.000,00	E71B21004790005
4. Interventi di manutenzione dei canali esistenti finalizzati al transito delle navi da crociera lungo il Canale Malamocco-Marghera, agli ormezzi temporanei di Porto Marghera e all'accesso alla odierna Stazione Marittima		500.000,00	3.500.000,00	17.000.000,00	23.000.000,00	19.000.000,00	63.000.000,00	E71B21004800005
5. Opere accessorie finalizzate al miglioramento della navigabilità ed acquisizioni aree			2.000.000,00	5.000.000,00	7.000.000,00	2.000.000,00	16.000.000,00	E71B21004810005
<b>Totale per annualità</b>	<b>2.000.000,00</b>	<b>8.000.000,00</b>	<b>15.000.000,00</b>	<b>42.000.000,00</b>	<b>55.000.000,00</b>	<b>35.000.000,00</b>	<b>157.000.000,00</b>	
<b>Art. 2 c. 5</b>	<b>2.000.000,00</b>	<b>8.000.000,00</b>	<b>15.000.000,00</b>	<b>42.000.000,00</b>	<b>55.000.000,00</b>	<b>35.000.000,00</b>	<b>157.000.000,00</b>	

L'inserimento di Chioggia tra le aree di intervento del Commissario straordinario comporta la necessità di ulteriori fondi pari ad euro 1.000.000, così quantificati:

#### Accosto temporaneo a Chioggia

Stima del costo	costo parametrico	Costo
Riqualificazione arredi di banchina per un tratto di circa 300m	1.600 €/m	€. 480.000,00
Manutenzione canale	-	€. 520.000,00
<b>Totale (inclusa incidenza spese tecniche)</b>		<b>€.1.000.000,00</b>

In apposita tabella la RT riporta i costi per anno già previsti a legislazione vigente cui sono aggiunti i costi previsti dalla disposizione in esame per la realizzazione del punto di attracco temporaneo di Chioggia (che porta la spesa complessiva del punto 1 – ormezzi temporanei presso le banchine di Porto di Marghera e Chioggia - riferito all'anno 2022 da 4 a 5 milioni di euro).

Con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui al comma 2, nel limite complessivo di euro 675 mila per ciascuno degli anni 2022 e 2023, in favore dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, per l'adeguamento funzionale e strutturale delle banchine dei porti di Monfalcone e di Trieste, la RT elenca i seguenti costi:

	2022	2023
N° 2 pontoni di dimensioni indicative 15 m x 50 m (locazione):	€ 500.000	€ 500.000
Altri costi di approvvigionamento.		
N° 6 Fender pneumatici Yokohama (diametro 3,0 m) :	€ 100.000	€ 100.000
N° 15 parabordi (diametro 1,0 m):	€ 20.000	€ 20.000
N° 1 rampa di accesso carrabile per provviste e bagagli:	€ 40.000	€ 40.000
N° 1 rampa di accesso passeggeri:	€ 15.000	€ 15.000
<b>TOTALE</b>	<b>€ 675.000</b>	<b>€ 675.000</b>

Infine, relativamente ai commi 4 e 5 la RT afferma che le disposizioni hanno carattere ordinamentale e dalle stesse non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Nel corso dell'esame in prima lettura, **il Governo** ha messo a disposizione della Commissione Bilancio del Senato<sup>23</sup> una Nota tecnica nella quale:

- sulla copertura del comma 3, relativa agli oneri derivanti dai commi 1 e 2, si assicura la disponibilità delle predette risorse e l'assenza di pregiudizi nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse;
- sul comma 4, si precisa che la modifica operata alla lettera l) del comma 2 dell'articolo 95, riguardante gli introiti derivanti dai canoni riscossi dal comune di Venezia per gli scarichi civili e quelli relativi alle aziende artigiane produttive, agli enti assistenziali e alle aziende turistiche ricettive e della ristorazione, non produce effetti finanziari e, in particolare, non determina una riduzione di entrate per l'Autorità per la Laguna di Venezia, in quanto i citati introiti risultano all'attualità già inseriti quale poste del bilancio del Comune di Venezia ai sensi dell'articolo 10, comma 4-*bis*, del D.L. n. 16/1990;
- sui possibili effetti finanziari derivanti dalla rimodulazione prevista dal comma 5, si rappresenta che la disposizione non determina un impatto sui saldi di finanza pubblica differente rispetto a quello già scontato a legislazione vigente, in quanto si limita a consentire la possibilità per il Comitato di provvedere, oltre che alla ripartizione delle risorse disponibili a legislazione vigente e assegnate per il piano degli interventi nell'ambito della Laguna di Venezia, anche ad una rimodulazione di dette risorse.

La **Commissione Bilancio del Senato** nel proprio parere (seduta del 26 luglio 2022) ha formulato la seguente osservazione: "con riferimento alle disposizioni di cui agli articoli 2, commi 2 e 3, 3, comma 4, lettera b), 4, comma 3, lettera b), 5, comma 1, capoverso 7-quinquies, lettera a) e 10, comma 5, si segnala che la copertura finanziaria non appare pienamente in linea con le regole di contabilità e finanza pubblica": le disposizioni richiamate sono quelle riferite alle coperture sul Fondo per il riaccertamento dei residui passivi perenti.

**In merito ai profili di quantificazione**, in ordine ai commi 1 e 2 non si formulano osservazioni dal momento che gli oneri sono limitati all'entità dello stanziamento. Al riguardo si prende atto sia

<sup>23</sup> nota del Ministero dell'economia messa a disposizione della 5ª Commissione. Cfr. Resoconto sommario n. 580 del 5 luglio 2022.

dei contenuti della RT sia dei chiarimenti forniti dal Governo presso il Senato, circa la disponibilità delle risorse.

Per quanto concerne gli interventi previsti dal comma 1-*bis*, si rileva come tali previsioni facciano riferimento a oneri già configurati in termini di limite di spesa dall'articolo 2 del D.L. n. 130/2021 e le attività riferite all'onere appaiono potenzialmente riconducibili entro limiti massimi; inoltre la relazione tecnica della norma richiamata dà conto delle voci di spesa che compongono l'onere complessivo: sotto questo profilo non si formulano dunque osservazioni. Per quanto concerne le altre modifiche intervenute al Senato (commi 1-*ter* e 1-*quater*), introdotte con emendamento non corredato di relazione tecnica e cui non sono ascritti effetti onerosi, pur considerando il loro tenore ordinamentale, andrebbero acquisiti elementi idonei ad escludere che dalla loro attuazione derivino effetti apprezzabili di accelerazione della spesa rispetto a quanto previsto a legislazione vigente.

Infine, sui commi 4 e 5 si prende atto delle rassicurazioni fornite dal Governo durante l'esame al Senato, circa la mancanza di effetti finanziari prodotti delle due norme rispetto a quanto previsto a legislazione vigente, mentre sul comma 4-*bis* non si formulano osservazioni in considerazione del suo carattere ordinamentale.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che il comma 3 dell'articolo 4 provvede agli oneri derivanti dalle misure urgenti in materia di trasporto marittimo di passeggeri, di adeguamenti infrastrutturali portuali e per la laguna di Venezia previste dai commi 1 e 2 del medesimo articolo 4, quantificati in 1.675.000 euro per il 2022 e in 675.000 euro per il 2023, con le seguenti modalità:

- quanto a 1 milione di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di conto capitale, relativo al triennio 2022-2024, di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

- quanto a 675.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2023, mediante corrispondente utilizzo delle risorse del Fondo di parte capitale di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge n. 196 del 2009, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (capitolo 7191).

In proposito non si hanno osservazioni da formulare, giacché, da un lato, l'accantonamento del fondo speciale di conto capitale, relativo al triennio 2022-2024, di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, reca le occorrenti disponibilità e, dall'altro, il Governo ha assicurato, nel corso dell'esame del provvedimento in sede consultiva presso la 5<sup>a</sup> Commissione bilancio del Senato della Repubblica, la presenza delle occorrenti risorse nel Fondo di parte capitale di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge n. 196 del 2009 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e che l'utilizzo delle risorse medesime non reca pregiudizio alla realizzazione delle finalità previste a legislazione vigente.

#### **ARTICOLO 4-bis**

##### **Disposizioni concernenti le Autorità di sistema portuale**

**Le norme**, introdotte dal Senato, prevedono che le Autorità di sistema portuale rientrino tra gli enti, diversi dalle società, che non hanno per oggetto esclusivo o principale l'esercizio di attività commerciale, soggetti all'imposta sul reddito delle società (IRES). Precisano poi che non costituiscono esercizio di attività commerciali, in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici, l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni alle operazioni portuali. Si rinvia poi ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, la determinazione dei limiti minimi e massimi stabiliti per ciascuna tipologia dei prelievi, nonché dei criteri per la determinazione degli stessi da parte delle Autorità di sistema portuale. Le norme indicano le spese a copertura delle quali il gettito di tali prelievi deve essere destinato dalle citate autorità (es. la copertura dei costi per la manutenzione e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale). Richiedono poi alle Autorità di sistema portuale la rendicontazione dei predetti costi con le modalità indicate dal citato decreto attuativo.

I canoni percepiti dalle Autorità di sistema portuale in relazione alle concessioni demaniali, nonché alle autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali sono considerati redditi diversi e concorrono a formare il reddito complessivo per l'ammontare percepito nel periodo d'imposta, ridotto del 50 per cento a titolo di deduzione forfettaria delle spese.

Il comma 2 dispone che le disposizioni sopra descritte abbiano effetto per i periodi di imposta che hanno inizio a decorrere dal 1° gennaio 2022, che siano fatti salvi i comportamenti adottati anteriormente e che non si faccia luogo al rimborso di quanto già versato.

L'emendamento che ha introdotto le norme in esame non è corredato da **relazione tecnica e di prospetto riepilogativo**.

**In merito ai profili di quantificazione**, si osserva che la norma non individua effetti finanziari connessi alla sua attuazione. La disposizione fa seguito alla [decisione \(UE\) 2021/1757](#) della Commissione dell'Unione europea del 4 dicembre 2020 che ha definito incompatibile con il mercato interno l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società a favore delle Autorità di sistema portuale. Tale decisione impegna l'Italia a sopprimere l'esenzione dall'IRES dei redditi percepiti dalle Autorità di ambito portuale.

Si rileva che, in linea di principio e per la pubblica amministrazione nel suo insieme, le nuove entrate erariali si compensano con le nuove uscite per le Autorità portuali (incluse nel conto consolidato della pubblica amministrazione); tuttavia, per quanto riguarda le singole Autorità assoggettate ad IRES, andrebbero acquisiti dati ed elementi informativi idonei a verificare che le Autorità di ambito portuale possano comunque adempiere alle proprie funzioni mantenendo i propri equilibri di bilancio.

#### **ARTICOLO 5, commi da 1 a 3**

##### **Funzionalità dell'impianto funiviario di Savona**

**Le norme** introducono i commi da *7-bis* a *7-quinquies* dell'articolo *94-bis* del DL 18/2020, prevedendo che, in caso di cessazione entro il 31 dicembre 2022 della concessione relativa alla Funivia Savona–San Giuseppe di Cairo, e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Ligure occidentale, provveda, per un periodo massimo di 24 mesi, ad eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, nonché all'individuazione di un nuovo concessionario. Il termine è prorogabile con decreto ministeriale non oltre il 31 dicembre 2024, ove strettamente necessario al completamento delle procedure di individuazione del nuovo concessionario. Nelle more di tale individuazione, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale provvede, altresì, alla gestione diretta dell'impianto funiviario (comma 1, *cpv.* comma *7-bis*).

Qualora non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario, la regione Liguria subentra allo Stato, quale titolare e concedente dell'impianto funiviario. Con DPCM si provvede all'attuazione del conferimento e all'attribuzione alla regione Liguria, a decorrere dalla data di effettivo trasferimento dell'impianto funiviario, delle risorse di cui al comma *7-quater* (comma 1, *cpv.* comma *7-ter*).

Per lo svolgimento delle suddette attività e per l'eventuale supporto tecnico, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti pubblici, i cui oneri sono posti a carico delle risorse di cui al successivo comma *7-quinquies*

nel limite massimo di spesa di 70 mila euro per l'anno 2022 e di 200 mila euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 (comma 1, *cpv.* comma 7-*quater*).

Agli oneri derivanti dai commi 7-*bis* e 7-*ter*, “quantificati nel limite massimo di euro 700.000 per l'anno 2022 e di euro 5.600.000 a decorrere dall'anno 2023” (così la norma), si provvede:

a) quanto ad euro 700.000 per l'anno 2022 mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al Fondo di parte corrente relativo al riaccertamento dei residui passivi del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

b) “quanto ad euro 5.600.000 a decorrere dall'anno 2023 a valere sulle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili destinate alle sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, funivie e ascensori in servizio pubblico e autolinee non di competenza delle regioni ai sensi dell'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221” (comma 1, *cpv.* comma 7-*quinquies*).

Si rammenta che la legge citata reca provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione. In particolare, l'articolo 2, richiamato dalla norma ora in esame, ha ad oggetto sovvenzioni di esercizio o riservate a garanzia dell'esercizio delle ferrovie, tramvie e filovie extraurbane, funivie e funicolari in regime di concessione.

Il capitolo 1325/MIMS (Sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, funivie ed ascensori in servizio pubblico ed autolinee non di competenza delle Regioni) reca uno stanziamento di 8.498.357 euro per ciascun esercizio del triennio previsionale. Con riferimento al capitolo, l'allegato tecnico per capitoli al ddl di bilancio 2022 fornisce le seguenti indicazioni:

- nell'ambito del programma 2.6 (Sviluppo e sicurezza della mobilità locale) i trasferimenti correnti ad imprese riguardano le sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, funivie ed ascensori in servizio pubblico ed autolinee non di competenza delle regioni (cap. 1325) il cui finanziamento è stato autorizzato dalla LF 244/2007;
- gli stanziamenti iniziali del ddl di bilancio sono identici a quelli definitivi (sopra descritti). Per il triennio previsionale la quota disponibile del capitolo – in termini di competenza - è indicata come segue: 1.100.000 (anno 2022) – 5.600.000 (anno 2023) – 5.600.000 (anno 2024);
- il “nomenclatore” associa al capitolo 1325 la legge n. 1221 del 1952 (sopra menzionata) e il DPR n. 270 del 2001 (Regolamento di semplificazione delle procedure di riscrittura nel bilancio dello Stato dei residui passivi perenti): nessun altro capitolo è associato alla legge del 1952.

Viene prorogato dal 31 agosto al 31 dicembre 2022 il termine, di cui all'articolo 16, comma 3-*sexies*, del DL 121/2021, entro il quale, nelle more del recupero della piena funzionalità tecnica della Funivia Savona-San Giuseppe di Cairo, per garantire il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, ai lavoratori può essere concessa dall'INPS un'ulteriore indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa (comma 2).

L'articolo 16, comma 3-*sexies*, del DL 121/2021 ha previsto l'erogazione dell'indennità aggiuntiva fino al 30 giugno 2022; a tale erogazione sono stati ascritti oneri pari a 187.500 euro per l'anno 2021 e a 1 milione di euro per l'anno 2022.

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

(milioni di euro)

	Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indebitamento netto		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
<b>Maggiori spese correnti</b>									
Disposizioni per garantire la funzionalità dell'impianto della Funivia Savona - San Giuseppe di Cairo	0,7			0,7			0,7		
<b>Minori spese correnti</b>									
Riduzione del Fondo per il riaccertamento dei residui passivi perenti di parte corrente MIMS	0,7			0,7			0,7		

La **relazione tecnica**, ai fini della quantificazione dell'onere, afferma che è stato ipotizzato l'avvio dell'attività di gestione a regime da parte del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale a partire dall'anno 2023, tenuto conto che si ritiene di poter ultimare gli interventi per il ripristino dell'impianto, e quindi del suo completo funzionamento, entro il 31 dicembre 2022. I costi riferiti all'anno 2022 riguardano le spese per il personale utilizzato per provvedere alla manutenzione ordinaria dell'impianto necessaria al collaudo finale dello stesso, che si ritiene debba avvenire in concomitanza con la fase finale degli interventi previsti per il ripristino del medesimo impianto. Infine, sono stati calcolati i costi di funzionamento e le spese per l'eventuale supporto tecnico da parte di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della L. 196/2009.

La RT evidenzia inoltre l'assenza di oneri per il riscatto dei beni del concessionario ovvero per i contratti trasferiti, atteso che il "ritrasferimento" riguarda beni oggetto di concessione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero di beni finanziati interamente con risorse facenti capo allo stesso Ministero, rispetto ai quali il concessionario non può, dunque, vantare alcun diritto di credito derivante o conseguente al suo trasferimento in favore del Ministero medesimo.

Per l'anno 2022 (quattro mesi), per lo svolgimento delle attività previste dalla disposizione da parte del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale e per consentire l'attività di manutenzione finalizzata al ripristino della funzionalità della funivia, è stato stimato

l'impiego di 36 unità di personale, il cui costo medio è stato calcolato sulla base della spesa per il personale risultante dai valori di bilancio 2018 e 2019 della società Funivia Spa. Ai fini della quantificazione dei costi si è tenuto conto anche dell'eventuale supporto tecnico, nel limite di 70 mila euro, da parte di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della L. 196/2009 e delle spese per buoni pasto, cancelleria, missioni e trasferte e altre spese di funzionamento, stimate in circa 183 mila euro all'anno (10% del solo costo del personale trattandosi di gestione di un impianto non ancora operativo).

	Unità di personale	Retribuzione	Oneri sociali	TFR	Altri costi	TOTALE
Personale	36	36.113	11.087	2.528	903	1.822.688
Eventuale supporto tecnico, nel limite di 70 mila euro per l'anno 2022, da parte di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196						70.000
<b>TOTALE</b>						<b>1.892.688</b>
					Buoni pasto, cancelleria, missioni e trasferte e altre spese di funzionamento - (impianto non ancora operativo)	10% 182.269
					<b>Totale</b>	<b>2.074.957</b>
					Anno 2022 (4 mesi)	691.652,22

Relativamente agli anni 2023 e 2024, per assicurare la sostenibilità economico-finanziaria dell'esercizio viene previsto il riconoscimento di un contributo finanziario nel limite massimo di 5,6 milioni di euro per la copertura dei costi di gestione relativi al personale, agli eventuali oneri per lo svolgimento delle attività di supporto da parte di tali società, posti a carico delle risorse di cui al comma 7-*quater* nel limite massimo di spesa di 200 mila euro annui e alle spese per buoni pasto, cancelleria, missioni e trasferte e altre spese di funzionamento, stimate in circa 900 mila euro all'anno (20% del solo costo del personale ipotizzando la gestione di un impianto nei primi anni di operatività). La stima di tali costi è stata determinata anche sulla base dei dati di bilancio della società Funivie Spa relativi agli anni 2018 e 2019. Inoltre, a fini prudenziali non si è tenuto conto della stima di ricavi che potrà generare la gestione dell'impianto. Sempre ai fini della stima del contributo, si è tenuto conto di quanto già previsto nella richiamata convenzione sottoscritta il 15 novembre 2007, che aveva previsto per gli ultimi 4 anni un contributo il cui valore massimo era pari a 5,6 milioni di euro nell'anno 2019.

	Unità di personale	Retribuzione	Oneri sociali	TFR	Altri costi	TOTALE
Personale	88	36.113	11.087	2.528	903	4.455.459
Eventuale supporto tecnico, nel limite di 200 mila euro per l'anno 2022, da parte di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196						200.000
<b>TOTALE</b>						<b>4.655.459</b>
					Buoni pasto, cancelleria, missioni e trasferte e altre spese di funzionamento a regime (20% del solo costo del personale)	20% 891.092
					<b>Totale</b>	<b>5.546.551</b>

La RT specifica che le risorse di 5.600.000 euro utilizzate a copertura a decorrere dall'anno 2023 presenti nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili destinate alle sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, funivie e ascensori in servizio pubblico e autolinee non di competenza delle regioni corrispondono a quelle appostate sul capitolo di spesa 1325 del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per assicurare direttamente, ai sensi dell'articolo 21, comma 5, del DL 98/2011, la gestione della Funivia, nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario. Dette risorse sono, allo stato, destinate alla gestione della funivia Savona S. Giuseppe e trasferite alla società Funivie Spa per assicurare la sostenibilità economico-finanziaria dell'esercizio pubblico.

In relazione alle annualità successive all'anno 2024, le risorse, nel limite massimo di 5,6 milioni di euro, saranno utilizzate, in tutto o in parte, nell'ambito del nuovo rapporto concessorio laddove si necessiti di dare una sovvenzione all'esercizio, ovvero, qualora non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario, all'esito della procedura di cui al comma 7-*bis* e la regione Liguria subentri allo Stato, quale titolare e concedente dell'impianto funiviario.

In merito all'estensione della cassa integrazione di ulteriori quattro mesi (fino al 31 dicembre 2022) delle misure in favore dei lavoratori dipendenti da imprese del territorio della provincia di Savona, impossibilitati a prestare attività lavorativa, in tutto o in parte, a seguito della frana verificatasi lungo l'impianto funiviario di Savona, in concessione alla società Funivie S.p.a, la RT evidenzia che la disposizione prevede la possibilità di riconoscimento da parte dell'INPS, per la durata massima di altri quattro mesi (settembre 2022–dicembre 2022), di un'ulteriore indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa, in continuità con l'indennità di cui al comma 1 dell'articolo 94-*bis* del DL 18/2020. Entro il limite di durata massima di quattro mesi, l'indennità può essere erogata anche in caso di sopravvenuta risoluzione del rapporto di lavoro dovuta alla cessazione dell'attuale concessione. Al contempo, la RT precisa che la misura è incompatibile con i trattamenti di integrazione salariale, compresi quelli a carico dei fondi di solidarietà di cui al titolo II del D. Lgs. 148/2015 e con l'indennità NASpI di cui al D. Lgs. 22/2015. La circolare di riferimento INPS con le istruzioni contabili per il pagamento delle indennità nell'anno 2020 è la n. 121 del 20 ottobre 2020: in essa viene indicato che l'importo medio orario dell'indennità, pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, è pari a euro 10,26, comprensivo di contribuzione figurativa e ANF, e tale costo è quello utilizzato per il calcolo della stima dell'onere di ogni singolo decreto emanato dalla regione Liguria. Alla data odierna risultano contabilizzati da parte dell'Istituto per tale prestazione pagamenti relativamente al solo anno 2021 (causale Funivia Savona - Circolare 121/2020) per 486.867,67 di euro rispetto ad uno stanziamento complessivo per il medesimo anno pari a 1,5 milioni di euro.

Alla luce di quanto sopra rappresentato, considerato che nell'anno 2022 il ricorso all'utilizzo di tale prestazione è analogo a quello dell'anno precedente, l'estensione per ulteriori quattro mesi del trattamento straordinario di integrazione salariale dal 1° settembre al 31 dicembre 2022 non comporta ulteriori oneri a carico della finanza pubblica in quanto trova sufficiente capienza

nell'ambito delle risorse stanziare a legislazione vigente pari a 1 milione di euro per l'anno 2022 e che ne costituisce il limite di spesa.

Nella tabella seguente la RT riporta il dettaglio.

	Indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale	
1	Pagamenti effettuati dall'Inps trattamento straordinario di integrazione salariale nell'anno 2021 (causale Funivia Savona - Circolare 121/2020)	486.867,67
2	<b>Spesa media mensile</b>	<b>40.572,31</b>
3	Spesa per il periodo dal 1° gennaio 2022 al 31 agosto 2022 (1 * 2)	324.578,45
4	Stanziamiento anno 2022	1.000.000,00
5	Risorse residue (4-3)	675.421,55
6	<b>Proroga della misura per il periodo dal 1° settembre 2022 al 31 dicembre 2022</b>	<b>162.289,22</b>
7	Differenza (5-6)	513.132,33

Il **Governo**, nella Nota messa a disposizione della Commissione Bilancio del Senato (seduta del 5 luglio 2022), con riferimento alla copertura finanziaria per l'anno 2022 mediante utilizzo delle risorse del Fondo per il riaccertamento dei residui passivi perenti di parte corrente dello stato di previsione del MIMS, ha assicurato la disponibilità delle predette risorse e l'assenza di pregiudizi nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse.

La **Commissione Bilancio del Senato** nel proprio parere (seduta del 26 luglio 2022) ha formulato la seguente osservazione: "con riferimento alle disposizioni di cui agli articoli 2, commi 2 e 3, 3, comma 4, lettera b), 4, comma 3, lettera b), 5, comma 1, capoverso 7-quinquies, lettera a) e 10, comma 5, si segnala che la copertura finanziaria non appare pienamente in linea con le regole di contabilità e finanza pubblica": le disposizioni richiamate sono quelle riferite alle coperture sul Fondo per il riaccertamento dei residui passivi perenti.

**In merito ai profili di quantificazione**, con riferimento alla quantificazione degli oneri relativi al 2022 necessari allo svolgimento delle attività della Funivia Savona–San Giuseppe di Cairo, si prende atto dei dati forniti dalla RT.

Si evidenzia peraltro che non vengono forniti elementi circa le ragioni sottostanti la definizione di un arco temporale di quattro mesi ai fini della stima degli oneri; inoltre, tale stima, in base alle indicazioni della RT, non sembra includere la corresponsione al personale della tredicesima mensilità.

Pertanto, all'onere annuo totale per il 2022, quantificato in circa 2,074 milioni di euro, dovrebbe corrispondere un onere di circa 800.000 euro per gli ultimi 4 mesi (5/13 delle mensilità totali, comprensivi della tredicesima) in luogo dei 700.000 euro stimati.

Sul punto appare necessario acquisire chiarimenti, al fine di escludere possibili sottostime dell'onere, sia pure di importo contenuto.

Relativamente agli oneri a decorrere dall'esercizio 2023, non vi sono osservazioni da formulare per quanto riguarda la quantificazione, atteso che la stessa risulta coerente con i parametri forniti dalla RT.

Per quanto attiene alla proroga dal 31 agosto al 31 dicembre 2022 del termine, di cui all'articolo 16, comma 3-*sexies*, del DL 121/2021, entro il quale, nelle more del recupero della piena funzionalità tecnica della Funivia Savona-San Giuseppe di Cairo, ai lavoratori può essere concessa dall'INPS un'ulteriore indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, non vi sono osservazioni da formulare alla luce dei dati forniti dalla RT che confermano la capienza dello stanziamento già previsto a legislazione vigente per il 2022, anche considerando l'ulteriore estensione dell'erogazione per i 4 mesi previsti dalla norma.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che il comma 7-*quinquies* dell'articolo 94-*bis* del decreto-legge n. 18 del 2020, introdotto dall'articolo 5, comma 1, del provvedimento in esame, provvede agli oneri derivanti dalle disposizioni volte a garantire la funzionalità dell'impianto funiviario di Savona, previste dai commi 7-*bis* e 7-*ter* del medesimo articolo 94-*bis*, quantificati nel limite massimo di 700.000 euro per il 2022 e di 5.600.000 euro a decorrere dal 2023, mediante le seguenti modalità:

- quanto ad euro 700.000 per l'anno 2022, mediante corrispondente utilizzo delle risorse del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge n. 196 del 2009, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (capitolo 1414);
- quanto ad euro 5.600.000 a decorrere dall'anno 2023, a valere sulle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili destinate alle sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, funivie e ascensori in servizio pubblico e autolinee non di competenza delle regioni ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 1221 del 1952.

In merito alla prima modalità di copertura, non si hanno osservazioni da formulare, considerato che, nel corso dell'esame del provvedimento in sede consultiva presso la 5ª Commissione bilancio del

Senato della Repubblica, il Governo ha assicurato la presenza delle occorrenti risorse Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge n. 196 del 2009 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e che l'utilizzo delle risorse medesime non reca pregiudizio alla realizzazione delle finalità previste a legislazione vigente.

In merito alla seconda modalità di copertura, si evidenzia che le risorse finanziarie destinate alle sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, funivie e ascensori in servizio pubblico e autolinee non di competenza delle regioni sono iscritte sul capitolo 1325 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che reca uno stanziamento iniziale di 8.498.357 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024. Al riguardo, trattandosi di un mero avvalimento di risorse stanziato per finalità analoghe a quelle previste dalla disposizione in commento, non si hanno osservazioni da formulare, salva l'opportunità di una conferma da parte del Governo in merito al fatto che l'onere di 5.600.000 euro a decorrere dal 2023 sia di carattere annuo, posto che tale precisazione non risulta dal testo del provvedimento.

#### **ARTICOLO 6, commi da 1 a 3**

##### **Disposizioni in materia di trasporto aereo**

**Le norme**, al fine di accelerare lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT), di aumentare l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico agli aeroporti e di incrementare la rilevanza strategica e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali italiani, prevedono al comma 1 le seguenti semplificazioni:

- le procedure di valutazione di impatto ambientale (VIA) di cui all'articolo 6, comma 3-*ter*, del D. Lgs. 152/2006 (Codice ambientale), e quelle relative alle opere inserite nei piani di sviluppo aeroportuale, inclusi gli interventi di mitigazione e miglioramento ambientale, sono svolte nei tempi previsti abbreviati di cui all'articolo 8, comma 2-*bis*, del medesimo Codice, relativo a progetti rientranti nel PNRR, finanziati a valere sul Fondo complementare e attuativi del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima [comma 1, lettera *a*)].

L'articolo 8, comma 2-*bis*, del Codice ambientale (D. Lgs. 152/2006) ha istituito e disciplinato la Commissione tecnica PNRR-PNIEC, deputata allo svolgimento delle procedure di valutazione ambientale di competenza statale dei progetti rientranti nel PNRR, finanziati a valere sul Fondo complementare, nonché del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima, prevedendo termini speciali allo scopo di abbreviare considerevolmente i tempi;

- il dibattito pubblico si svolge secondo i termini abbreviati previsti dall'articolo 46, comma 1, secondo periodo, del DL 77/2021 [comma 1, lettera *b*)];

- sono ridotti della metà i termini per l'accertamento di conformità, di cui all'articolo 2 del DPR 383/1994, relativamente ai piani di sviluppo aeroportuale e alle opere inserite in detti piani [comma 1, lettera *c*]).

Si rammenta che alle disposizioni ora richiamate non sono ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica.

Le opere che comportano un miglioramento dell'impatto ambientale sulle aree antropizzate sono recepite in via prioritaria all'interno degli strumenti di pianificazione urbanistica, naturalistica e paesaggistica vigenti (comma 2).

In relazione ai piani di sviluppo aeroportuale degli aeroporti di interesse nazionale diversi da quelli di cui al comma 1, nonché alle opere inserite nei medesimi piani di sviluppo, i termini delle procedure di valutazione sono ridotti della metà. Si applicano, altresì, le disposizioni di cui al comma 1, lettere *b*) e *c*) (comma 3).

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

Il **Governo**, nella Nota messa a disposizione della Commissione Bilancio del Senato (seduta del 5 luglio 2022), ha confermato che le semplificazioni e le riduzioni di termini recate dalla disposizione non determinano effetti finanziari sugli interventi previsti a legislazione vigente differenti rispetto a quelli già scontati nei tendenziali. Inoltre, in relazione alla sostenibilità a carico della Commissione speciale PNRR-PNIEC del Ministero della transizione ecologica della valutazione degli interventi di cui alla disposizione in commento, il Governo ha evidenziato che la disposizione non attribuisce nuove competenze alla Commissione speciale PNRR-PNIEC, ma si limita ad applicare ai procedimenti di competenza della Commissione VIA esclusivamente i termini procedurali previsti dall'articolo 8, comma 2-*bis*, del D. Lgs. 152/2006.

La **relazione tecnica** afferma che le disposizioni hanno carattere ordinamentale e non presentano profili di spesa in quanto i Piani di sviluppo aeroportuale sono autofinanziati e inseriti nei relativi Contratti di programma di riferimento.

**In merito ai profili di quantificazione**, non vi sono osservazioni da formulare alla luce dei chiarimenti forniti dal Governo durante l'esame presso il Senato riguardo alle competenze a carico della Commissione tecnica PNRR-PNIEC.

#### **ARTICOLO 6, comma 3-ter**

##### **Misure urgenti per il rilancio delle infrastrutture**

**Le norme** – introdotte dal Senato – modificano l'articolo 11-*quinquiesdecies* del DL 52/2021, prorogando dal 31 dicembre 2022 al 31 marzo 2023 il termine entro il quale possono essere compiuti gli adempimenti previsti dal decreto di finanziamento in relazione agli interventi relativi al ponte stradale di collegamento tra l'autostrada per Fiumicino e l'EUR e agli aeroporti di Firenze e Salerno.

Le norme – introdotte dal Senato – non sono corredate di **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione**, non vi sono osservazioni da formulare atteso che gli interventi in questione sono comunque realizzati nell'ambito di risorse già predeterminate a legislazione vigente.

#### **ARTICOLO 6-bis**

##### **Norme per favorire l'attuazione delle sinergie all'interno del gruppo Ferrovie dello Stato**

**La norma** – composta da un unico comma, e introdotta durante l'esame al Senato – riscrive l'**art 2-ter** del **D.L. n. 76/2020** (c.d. *Decreto semplificazioni*).

L'art. 2-ter, inserito in sede di conversione dalla L. n. 120/2020, ha come fine quello di realizzare le sinergie previste dall'art. 49 del D.L. n. 50/2017 (convertito dalla L. n. 96/2017), che a sua volta si propone – attraverso opportuni contatti tra ANAS S.p.A. e il gruppo Ferrovie dello Stato – di rilanciare gli investimenti del settore delle infrastrutture attraverso la programmazione, la progettazione, la realizzazione e la gestione integrata delle reti ferroviarie e stradali di interesse nazionale. Alla norma, che la relazione tecnica qualificava di carattere ordinamentale, non sono stati ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica.

Per raggiungere tali obiettivi, recita il **nuovo art. 2-ter**, l'ANAS S.p.A. e le società da questa controllate possono:

- a) stipulare – anche in deroga alla disciplina del codice dei contratti pubblici, e ferme restando le norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE – appositi accordi e convenzioni con le altre società del gruppo Ferrovie dello Stato, ivi compresa la Ferservizi S.p.A., anche in qualità di centrale di committenza, al fine di potersi avvalere delle prestazioni di beni e servizi resi dalle altre società del gruppo;
- b) avvalersi dei contratti, compresi gli accordi quadro, stipulati dalle altre società del gruppo Ferrovie dello Stato per gli acquisti in modo unitario di beni e servizi;
- c) concedere alle altre società del gruppo Ferrovie dello Stato l'uso di beni immobili in gestione.

L'art. 2-ter era già stato interessato dalle modifiche introdotte col D.L. n. 77/2021 (c.d. *Semplificazioni-bis*, convertito dalla L. n. 108/2021) e col D.L. n. 228/2021 (c.d. *Milleproroghe*, convertito dalla L. n. 15/2022), le quali avevano spostato in avanti il limite temporale entro cui l'ANAS poteva attivare le sinergie appena descritte: tale limite – inizialmente fissato al 31 dicembre 2021, poi esteso dal *Semplificazioni-bis* fino al 30 giugno 2023, e quindi col *Milleproroghe* fino al 31 dicembre 2026 – viene ora integralmente rimosso.

Si rammenta che alle norme predette norme di proroga non sono stati ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica.

Rispetto al previgente dettato dell'art. 2-ter, si segnala inoltre che nella previsione di cui alla lettera a) è ora specificato che tra le società del gruppo FS è inclusa anche Ferservizi S.p.A.; circa la previsione di cui alla lettera b), è invece venuta meno la precisazione secondo cui i contratti ivi menzionati hanno ad oggetto beni e servizi “appartenenti alla stessa categoria merceologica e legati alla stessa funzione, anche non direttamente strumentali ai propri compiti istituzionali”. La previsione di cui alla lettera c) è del tutto innovativa in quanto non era presente nella formulazione originaria dell'art. 2-ter.

L'emendamento che ha introdotto la norma in esame non è corredato da **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione**, non si hanno osservazioni da formulare tenuto conto del carattere ordinamentale della disciplina, come risultante anche dalla relazione tecnica riferita alla norma sostituita, della sua configurazione in termini facoltativi, nonché del fatto che alla norma sostituita e alle sue proroghe non sono stati ascritti effetti finanziari.

**ARTICOLO 7, comma 1, lett. i-bis) e i-ter)**

**Modifiche al Codice della strada**

**Le norme** – introdotte dal Senato – prevedono modifiche al **D. Lgs. 285/1992 (Codice della strada)**. In particolare le novelle:

- Introducono un nuovo **art 198-bis** all'interno del Titolo VI, Capo I, Sezione I (dedicata agli illeciti amministrativi importanti sanzioni amministrative pecuniarie) del Codice della strada. L'art. 198-bis dispone in materia di **illeciti reiterati**, prevedendo che la violazione, anche in tempi diversi, della medesima norma relativa alla circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi richiesti dalla legge è considerata come un'unica sanzione da quantificare, ove ricorrano i presupposti per il pagamento in misura ridotta ex art. 202 del Codice della strada, nella somma pari al triplo del minimo edittale previsto dalla disposizione violata, se più favorevole. Inoltre, in deroga al predetto art. 202, il pagamento della sanzione può essere effettuato entro cento giorni dalla prima notificazione o contestazione immediata. Restano fermi gli oneri legati al pagamento delle spese di accertamento e notificazione relative a ciascuna violazione.  
L'applicazione dell'unica sanzione così configurata è **applicabile a due fattispecie** appositamente delineate dallo stesso art. 198-bis:

- a) in caso di accertamento di più violazioni senza contestazione immediata, l'illecito amministrativo oggetto della prima notifica assorbe quelli accertati nei novanta giorni antecedenti alla medesima notifica e non ancora notificati (comma 2);
- b) al di fuori del predetto caso, l'illecito amministrativo oggetto di contestazione assorbe le violazioni accertate nei novanta giorni antecedenti alla contestazione e non ancora notificate (comma 3).

Infine, si prevede che il pagamento di una tale sanzione effettuato all'organo di polizia stradale che ha curato la prima notificazione o la contestazione immediata costituisce il presupposto per l'istanza di archiviazione delle violazioni assorbite (disciplinata dal comma 7).

- Inseriscono un nuovo **comma 3-bis** all'interno dell'**art. 203** del Codice della strada (disciplinante il ricorso al Prefetto), prevedendo che laddove il veicolo con cui è stata commessa la violazione sia immatricolato all'estero e non sia oggettivamente possibile procedere all'iscrizione al ruolo o avviare altre procedure di riscossione coattiva, la riscossione può essere attivata, nei cinque anni successivi, nei confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile sono poi determinate le procedure di riscossione e attribuzione delle somme ai soggetti a cui, ai sensi dell'art. 208, spettano i proventi delle sanzioni.

Le norme in esame non sono corredate da relazione tecnica.

**In merito ai profili di quantificazione**, circa la nuova disciplina introdotta con l'art. 198-bis del Codice della strada, si rileva che questa rimodula il pagamento di una sanzione amministrativa. In particolare la norma descrive due fattispecie (a seconda che vi sia stata o meno contestazione immediata) nell'ambito delle quali un'unica infrazione – con un'unica sanzione pecuniaria – assorbe la violazione reiterata del medesimo tipo di norma (quella relativa alla "circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi richiesti dalla legge"). Si tratta di una misura dichiaratamente volta a ridurre gli oneri amministrativi a carico degli utenti. Si osserva tuttavia che di tale riduzione non è possibile apprezzare gli effetti sul gettito da sanzione amministrativa. Andrebbero infatti acquisiti elementi conoscitivi che confermino che l'assorbimento delle sanzioni pecuniarie in esame non incida su entrate eventualmente scontate ai fini dei tendenziali di finanza pubblica e che la loro destinazione a finalità di spesa non comporti effetti finanziari negativi conseguenti a riduzioni di entrate rispetto a quanto già previsto a legislazione vigente.

Circa l'introduzione del nuovo comma 3-*bis* all'art. 203 del Codice della strada, trattandosi di norma di carattere ordinamentale, non si hanno osservazioni da formulare.

## **ARTICOLO 7, comma 1 e comma 2-*bis***

### **Modifiche al Codice della strada**

Le norme di cui all'articolo 7, comma 1, lett. i-*bis*) e i-*ter*), sono descritte in un'apposita scheda.

**Le norme** – modificate durante l'esame al Senato - prevedono modifiche al D. Lgs. 285/1992 (Codice della strada).

In particolare le novelle:

- modificano l'articolo 7, comma 9, prevedendo che i comuni autorizzati a subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma, siano individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture anziché con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale [lettera *0a*) e comma 2-*bis*];
- modificano l'articolo 24, in materia di disciplina delle pertinenze stradali. Si prevede:
  - che i manufatti destinati alla ricarica dei veicoli elettrici siano inclusi nelle aree di servizio che costituiscono pertinenza;
  - l'inserimento delle aree per la ricarica tra le pertinenze destinate al ristoro che possono sia appartenere a soggetti diversi dall'ente proprietario, sia essere da questo affidate in concessione;
  - l'inclusione dell'installazione e della gestione delle stazioni di ricarica elettrica tra le modalità di previsione delle pertinenze di servizio relative alle autostrade [lettera *a*)];
- modificano l'articolo 47, relativo alla classificazione dei veicoli, integrando le definizioni delle varie categorie [lettera *b*)];
- modificano l'articolo 50 in materia di velocipedi, includendo in tale definizione, tra l'altro, le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,5 kW se adibiti al trasporto di merci. Inoltre, viene inserita la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.084 a euro 4.339 per chiunque fabbrica, produce, pone in commercio o vende velocipedi a pedalata assistita che sviluppino una velocità superiore a quella prevista dal medesimo articolo 50, comma 1. È altresì soggetto alla sanzione da euro 845 ad euro 3.382 chi effettua sui velocipedi a pedalata assistita modifiche idonee ad aumentare la potenza nominale del motore elettrico o la velocità del veicolo [lettera *c*)];
- modificano l'articolo 61, comma 1, in materia di sagome limite [lettera *c-bis*)];
- introducono il comma 3-*bis* all'articolo 97, in materia di circolazione dei ciclomotori, prevedendo che, in caso di trasferimento di residenza delle persone fisiche intestatarie di

certificati di circolazione, l'ufficio competente del Dipartimento per la mobilità sostenibile proceda all'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli (ANV). A tal fine, i comuni danno notizia dell'avvenuto trasferimento di residenza per il tramite dell'Anagrafe nazionale della popolazione residente (ANPR). In caso di trasferimento della sede delle persone giuridiche intestatarie di certificati di circolazione, l'aggiornamento dell'Archivio è richiesto dalle medesime persone giuridiche all'ufficio competente del Dipartimento per la mobilità sostenibile o a uno dei soggetti abilitati al collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento [lettera *d*]);

- modificano l'articolo 110 in materia di immatricolazione, carta di circolazione e certificato di idoneità tecnica alla circolazione delle macchine agricole, e l'articolo 114, relativo alla circolazione su strada delle macchine operatrici. Si prevede che i relativi adempimenti, svolti in via esclusivamente telematica, siano effettuati dall'Ufficio della motorizzazione civile, anche per il tramite dei soggetti di cui alla L. 264/1991, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto ministeriale [lettere *d)-bis* e *d)-ter*];
- modificano l'articolo 116, comma 3, relativo alla disciplina del regime delle patenti di tipo B per la guida di veicoli a motore, prevedendo in sostanza che detta patente abiliti alla guida di veicoli adibiti al trasporto merci alimentati con combustibili alternativi o che abbiano massa – a determinate condizioni – compresa tra 3.500 e 4.250 kg. In caso di presenza di rimorchio, in alcune circostanze, è richiesto il superamento di una prova di capacità e comportamento su veicolo specifico. In caso di esito positivo, è rilasciata una patente di guida che, con un apposito codice comunitario, indica che il titolare può condurre tali complessi di veicoli [lettera *e*]);
- integrano l'articolo 117, comma *2-bis*, relativo alle limitazioni alla guida, vietando ai titolari di patente di guida di categoria B, per il primo anno dal rilascio, la guida di autovetture elettriche o ibride *plug-in* superiori a 65 kW/t compreso il peso della batteria [lettera *f*]);
- introducono il comma *6-bis* all'articolo 120 in materia di requisiti soggettivi per ottenere il rilascio della patente di guida, disciplinando le ipotesi in cui le autorità preposte possono disporre l'interdizione dalla conduzione dei velocipedi a pedalata assistita nei confronti dei soggetti che non possono conseguire la patente di guida [lettera *g*]);
- modificano l'articolo 123, comma 7, prevedendo che il corso di formazione, presso un'autoscuola, frequentato da parte del titolare di patente A1 o A2 consenta il conseguimento, rispettivamente, della patente A2 o A senza il sostenimento di un esame di guida. Inoltre, si prevede che l'avvio di attività di un'autoscuola avvenga tramite segnalazione certificata di inizio di attività, trasmessa per via telematica allo Sportello unico delle attività produttive. Ai fini delle verifiche preventive relative alla disponibilità del parco veicolare, per ciascuno Sportello unico è assicurata una specifica funzionalità di accesso e consultazione dell'Archivio Nazionale dei Veicoli [lettera *g-bis*]);

- modificano l'articolo 126, relativo alla durata e conferma della validità della patente di guida. In particolare, viene introdotto il comma 8-ter, che subordina la validità della patente di guida all'esito positivo di un esperimento di guida finalizzato a comprovare il permanere dell'idoneità tecnica alla guida del titolare, qualora detta patente risulti scaduta da più di cinque anni.

A tal fine, gli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile rilasciano, su richiesta del conducente, una ricevuta di prenotazione dell'esperimento di guida. L'esperimento consiste nell'esecuzione di almeno una delle manovre e almeno tre dei comportamenti di guida nel traffico previsti per la prova volta al conseguimento della patente della medesima categoria di quella posseduta.

In caso di esito negativo dell'esperimento di guida, la patente è revocata; in caso di assenza del titolare, la patente è sospesa fino all'esito positivo di un ulteriore esperimento di guida che dovrà essere richiesto dall'interessato. [lettera b)];

- modificano l'articolo 167 in materia di trasporti di cose su veicoli a motore e sui rimorchi. In particolare, per il rilevamento della massa viene introdotta la distinzione tra strumenti di pesa di tipo statico e di tipo dinamico, nonché un apposito regime volto a introdurre una serie di tolleranze nella rilevazione del peso rispetto a quanto certificato nella carta di circolazione [comma b-bis)];
- modificano l'articolo 190, relativo al comportamento dei pedoni, prevedendo che le macchine per uso di persone con disabilità possano circolare sui percorsi e sulle piste ciclabili [lettera i)].

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

La **relazione tecnica** afferma, in relazione alla lettera d), che prevede l'aggiornamento direttamente nell'Archivio nazionale dei veicoli, in modo da poter essere controllata dagli organi di polizia senza necessità di apporre un tagliando ad ogni cambio residenza, che la norma si inquadra nel ben più ampio progetto di digitalizzazione, innovazione e semplificazione dei processi, in atto presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. La disposizione non comporta oneri per la finanza pubblica, e al contrario può determinare risparmi comunque non quantificabili *ex ante*.

Con riferimento alle disposizioni di cui alla lettera h), relative alla durata e conferma della validità della patente di guida, la RT afferma che alla disposizione non si ascrivono effetti negativi, atteso che essa genera maggiori entrate per la finanza pubblica, in quanto l'utente che intende procedere al rinnovo della patente (scaduta da oltre cinque anni) dovrà affrontare un costo pari a € 32,20; tali maggiori entrate non sono quantificabili *ex ante*, in quanto la domanda di rinnovo della patente non ha carattere di obbligatorietà. Gli uffici della Motorizzazione civile sono in grado di adempiere alle relative attività facendo ricorso alle risorse umane disponibili a legislazione vigente. Per le restanti disposizioni in esame, la RT afferma che trattasi di norme di carattere ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**In merito ai profili di quantificazione**, con riferimento alla lettera *c*), che commina sanzioni amministrative (pagamento di una somma da euro 1.084 a euro 4.339 per chiunque fabbrica, produce, pone in commercio o vende velocipedi a pedalata assistita non conformi all'ordinamento e da euro 845 ad euro 3.382 per chi effettua sui velocipedi a pedalata assistita modifiche idonee ad aumentare la potenza nominale del motore elettrico o la velocità del veicolo), non vi sono osservazioni da formulare tenuto conto che le eventuali maggiori entrate non sono scontate ai fini dei saldi di finanza pubblica.

Per quanto attiene all'aggiornamento automatico della patente di guida a seguito di una modifica della residenza delle persone fisiche, di cui alla lettera *d*), si prende atto di quanto affermato dalla relazione tecnica circa l'assenza di oneri per la finanza pubblica e circa la possibile insorgenza di risparmi, comunque non quantificati e non scontati ai fini dei saldi.

Relativamente al superamento di una prova di capacità e comportamento su veicolo specifico, di cui alla lettera *e*), appare utile acquisire conferma che lo svolgimento delle prove, eventualmente non previste a legislazione vigente, sia sostenibile nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Con riferimento alle disposizioni in materia di avvio di attività di un'autoscuola, di cui alle lettere *g-bis*) e *g-ter*), appare necessario acquisire conferma che la specifica funzionalità di accesso e consultazione dell'Archivio Nazionale dei Veicoli possa essere assicurata nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Con riferimento alla previsione di un esperimento di guida, richiesto per la validità della patente scaduta da oltre cinque anni, di cui alla lettera *h*), preso atto di quanto affermato dalla RT circa la possibilità per gli uffici della Motorizzazione civile allo svolgimento degli adempimenti ulteriori rispetto a quelli previsti a legislazione vigente, pur considerando il prevedibile incremento degli introiti conseguente al versamento del contributo (quantificato dalla RT in 32,20 euro) effettuato dai soggetti richiedenti il rinnovo della patente in esame, sarebbe utile acquisire elementi di valutazione circa l'idoneità dei contributi richiesti all'utenza a coprire gli adempimenti aggiuntivi richiesti agli uffici della Motorizzazione.

Per quanto attiene al rilevamento della massa relativo al trasporto di cose su veicoli a motore e sui rimorchi, di cui al comma *h-bis*), andrebbe chiarito se dette disposizioni siano suscettibili di incidere su gettiti da sanzione eventualmente scontati a legislazione vigente.

#### **ARTICOLO 7, comma 3**

##### **Proroga della sperimentazione della circolazione su strada di veicoli di mobilità personale**

**Le norme** modificano l'articolo 33-*bis*, comma 1, del DL 162/2019, prorogando di ulteriori dodici mesi il termine di conclusione della sperimentazione relativa alla circolazione su strada di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica (*segway*, *hoverboard* e monopattini).

La sperimentazione, introdotta dall'articolo 1, comma 102, della L. 145/2018 (Legge di bilancio per il 2019), è stata prorogata dal suddetto articolo 33-*bis*, comma 1, del DL 162/2019 inizialmente per 12 mesi. A tali disposizioni non sono stati ascritti effetti finanziari.

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

La **relazione tecnica** afferma che le norme in esame sono di carattere ordinamentale, che non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

**In merito ai profili di quantificazione**, non vi sono osservazioni da formulare attesa la natura ordinamentale della disposizione in esame e tenuto conto che alla norma originaria e alla successiva proroga non sono stati ascritti effetti ai fini dei saldi di finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 7, comma 4-*bis***

##### **Commissario liquidatore società autostradali**

**Le norme** – introdotte dal Senato – autorizzano la spesa in favore del commissario liquidatore, di cui all'articolo 2, comma 2-*terdecies*, del DL 121/2021 (su cui vedi *infra*), nel limite massimo di euro 2 milioni per l'anno 2022, al fine di ridurre i tempi di conclusione delle attività liquidatorie delle società di cui al medesimo articolo 2, comma 2-*terdecies*.

L'articolo 2, comma 2-*terdecies*, del DL 121/2021 prevede che le società autostradali di cui all'articolo 36, comma 2, lettera b), numero 4), del DL 98/2011, che non hanno provveduto ad avviare ovvero a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, siano sciolte e poste in liquidazione. Per lo svolgimento delle attività liquidatorie è nominato un commissario liquidatore.

Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della L. 196/2009, del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile.

L'emendamento che ha introdotto le norme non è corredato di **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione**, non vi sono osservazioni da formulare atteso che l'onere è limitato allo stanziamento disposto.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si rileva che il comma 4-*bis* dell'articolo 7 è finalizzato a ridurre i tempi di conclusione delle attività liquidatorie delle società che sono state poste in liquidazione in quanto non hanno provveduto ad avviare ovvero a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale. In particolare, la disposizione autorizza la spesa, nel limite massimo di 2 milioni di euro per il 2022, in favore dei commissari liquidatori nominati a seguito delle citate procedure di liquidazione, provvedendo ai relativi oneri mediante corrispondente utilizzo delle risorse del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge n. 196 del 2009, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

In proposito, si evidenzia che il citato Fondo è iscritto nel capitolo 1414 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e che, in base ad un'interrogazione della banca dati della Ragioneria generale dello Stato, esso reca risorse per un ammontare di circa 12 milioni di euro per il 2022. Nel rilevare pertanto che il fondo in esame reca le occorrenti risorse, anche alla luce dell'utilizzo delle medesime risorse operato per il 2022 dagli articoli 5, comma 1, capoverso comma 7-*quinquies*, 7-*quater*, comma 1, lettera *b*), 8, comma 12-*septies*, lettera *a*) e 10, comma 5, del provvedimento in esame, si evidenzia comunque la necessità che il Governo assicuri che l'utilizzo delle risorse stesse non sia suscettibile di pregiudicare interventi già previsti a legislazione vigente.

#### **ARTICOLO 7, commi da 4-*ter* a 4-*quinquies***

##### **Sistemi di controllo delle emissioni**

**Le norme** – introdotte dal Senato - prevedono che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili qualora risulti, a seguito di accertamenti successivi al rilascio dell'omologazione, l'uso

di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni, assegni un termine non superiore a 60 giorni al soggetto titolare dell'omologazione per l'adozione di misure idonee a rimuovere l'impianto di manipolazione. Gli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma sono a carico del titolare dell'omologazione (comma 4-*bis*).

Il suddetto Ministero adotta il provvedimento di revoca dell'omologazione qualora, alla scadenza del termine, il soggetto titolare dell'omologazione non dimostri di aver adottato misure idonee a rimuovere l'impianto di manipolazione e a garantire il rispetto dei valori limite di emissioni applicabili ai veicoli prodotti e immessi sul mercato o già in circolazione (comma 4-*ter*).

Nei casi di revoca ovvero di mancata adozione nel termine assegnato delle misure necessarie a rimuovere l'impianto di manipolazione il cui uso non è ammesso, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 900 ad euro 3.500 per ciascun veicolo.

L'emendamento che ha introdotto le disposizioni non è corredato di **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione**, non vi sono osservazioni da formulare atteso che l'eventuale gettito aggiuntivo derivante dalla irrogazione di sanzioni non risulta scontato ai fini dei saldi di finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 7, commi da 4-*sexies* a 4-*septies***

##### **Collegamento tra la via Aurelia e il casello autostradale della Versilia**

**Le norme** – introdotte dal Senato – assegnano, al fine di completare l'Asse viario di collegamento tra la via Aurelia e il casello autostradale della Versilia nel comune di Pietrasanta (LU), a detto comune, nell'anno 2022, un contributo di euro 500.000 finalizzato all'elaborazione della progettazione definitiva ed esecutiva, nonché al conferimento degli incarichi.

Ai relativi oneri, pari ad euro 500.000 per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del DL 109/2018.

L'articolo 1, comma 6, del DL 109/2018, ha autorizzato, per assicurare il celere avvio delle attività del Commissario straordinario per la ricostruzione del Ponte di Genova, in caso di mancato o ritardato versamento da parte del Concessionario, la spesa di 30 milioni di euro annui dall'anno 2018 all'anno 2029.

L'emendamento che ha introdotto la disposizione non è corredato di **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione**, non vi sono osservazioni da formulate atteso che l'onere è limitato allo stanziamento previsto. Si evidenzia peraltro che, in mancanza della RT, non si dispone di indicazioni riguardo agli elementi sottostanti la determinazione dell'onere medesimo, necessari ai fini della verifica della congruità dello stanziamento rispetto alle finalità perseguite dalla norma.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che il comma 4-*septies* dell'articolo 7 prevede agli oneri derivanti dal comma 4-*sexies* del medesimo articolo, concernente un contributo al comune di Pietrasanta, pari a 500.000 euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, pari a 30 milioni di euro annui dall'anno 2018 all'anno 2029, destinata al Commissario straordinario per la ricostruzione del ponte Morandi a garanzia dell'immediata attivazione del meccanismo di anticipazione delle somme necessarie alla integrale realizzazione delle opere di ricostruzione.

Ciò posto, appare necessaria una rassicurazione da parte del Governo sia riguardo all'effettiva sussistenza delle occorrenti risorse sulla contabilità speciale del predetto Commissario straordinario nella quale le risorse medesime sono confluite, anche tenendo conto delle ulteriori riduzioni a valere sulle risorse in esame previste dall'articolo 7, comma 4-*octies* e dall'articolo 10, comma 5-*decies*, lettera *b*), del presente provvedimento, sia in merito al fatto che l'utilizzo delle stesse non sia suscettibile di compromettere lo svolgimento delle attività o dei compiti assegnati al citato Commissario straordinario.

#### **ARTICOLO 7, comma 4-*octies***

##### **Lavori Viadotto Puleto**

**Le norme** – introdotte dal Senato – al fine di accelerare l'effettuazione degli interventi di manutenzione necessari a garantire la viabilità funzionale al superamento del valico del Verghereto, assegnano ai soggetti gestori, che assumono le funzioni di soggetti attuatori degli interventi, l'importo di 5 milioni di euro per l'anno 2022, per lavori di manutenzione straordinaria, rifunzionalizzazione e messa in sicurezza della strada.

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, si provvede, previa presentazione di un Piano degli interventi, alla ripartizione e all'assegnazione delle risorse. Con il medesimo decreto sono individuate le modalità di revoca in caso di mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio o di mancato rispetto dei termini previsti dal cronoprogramma procedurale.

Ai relativi oneri, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del DL 109/2018.

L'articolo 1, comma 6, del DL 109/2018, ha autorizzato, per assicurare il celere avvio delle attività del Commissario straordinario per la ricostruzione del Ponte di Genova, in caso di mancato o ritardato versamento da parte del Concessionario, la spesa di 30 milioni di euro annui dall'anno 2018 all'anno 2029.

L'emendamento che ha introdotto la norma non è corredato di **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione**, non vi sono osservazioni da formulate atteso che l'onere è limitato allo stanziamento previsto. Si evidenzia peraltro che, in mancanza della RT, non si dispone di indicazioni riguardo agli elementi sottostanti la determinazione dell'onere medesimo, necessari ai fini della verifica della congruità dello stanziamento rispetto alle finalità perseguite dalla norma.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che il comma 4-*octies* dell'articolo 7 assegna ai soggetti gestori, che assumono le funzioni di soggetti attuatori degli interventi, l'importo di 5 milioni di euro per il 2022 per lavori di manutenzione straordinaria, rifunzionalizzazione e messa in sicurezza della *ex* strada statale 3-*bis* Tiberina, provvedendo al relativo onere mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge n. 109 del 2018.

In proposito, si rinvia a quanto già osservato in relazione all'articolo 7, comma 4-*septies*.

## **ARTICOLO 7-*bis***

### **Disposizioni urgenti in materia di concessioni e infrastrutture autostradali**

**Le norme** – introdotte dal Senato e che riproducono l'articolo 1 del DL 85/2022, confluito nel presente decreto – prevedono che, in caso di estinzione di una concessione autostradale per inadempimento del concessionario, ai sensi dell'articolo 35 del DL 162/2019, l'importo previsto dal quarto periodo del comma 1 del medesimo articolo 35 sia determinato, previa appropriata verifica delle voci di bilancio, e a seguito di asseverazione da parte di una primaria società di revisione, con decreto interministeriale, non oltre dodici mesi dall'estinzione della concessione.

L'articolo 35, comma 1, quarto periodo, del DL 162/2019 prevede che, qualora l'estinzione della concessione derivi da inadempimento del concessionario, si applichi l'articolo 176, comma 4, lettera *a*), del D. Lgs. 50/2016 (Codice degli appalti), anche in sostituzione delle eventuali clausole convenzionali, sostanziali e procedurali, difformi, anche se approvate per legge, da intendersi come nulle.

Il suddetto articolo 176, comma 4, lettera *a*), del D. Lgs. 50/2016 prevede a sua volta che, qualora la concessione sia risolta per inadempimento dell'amministrazione aggiudicatrice ovvero quest'ultima revochi la concessione per motivi di pubblico interesse, spettino al concessionario il valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, ovvero, nel caso in cui l'opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal medesimo concessionario.

A tali disposizioni non sono stati ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica.

È fatto salvo il diritto del concedente al risarcimento dei danni cagionati dall'inadempimento del concessionario, determinato tenendo conto anche delle risultanze delle ispezioni effettuate dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (comma 1).

Il concedente è autorizzato a trattenere dall'ammontare l'importo corrispondente all'eventuale credito vantato da ANAS s.p.a., a titolo di prezzo di concessione, nei confronti del concessionario. Le somme trattenute sono versate ad ANAS s.p.a., anche tenendo conto del flusso di cassa derivante dai proventi della gestione dell'infrastruttura autostradale eventualmente affidata ad ANAS s.p.a. Sulle somme trattenute non decorrono ulteriori interessi (comma 2).

Per tali finalità è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo, con una dotazione di 500 milioni di euro, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023 e 250 milioni di euro per l'anno 2024. Ai relativi oneri si provvede ai sensi della disposizione di copertura, di cui al successivo articolo 7-*quater* (comma 3).

Al fine di consentire la realizzazione degli interventi infrastrutturali, nelle more della definizione del procedimento per l'affidamento di detti interventi, è disposta la proroga di ulteriori due anni, fino al 3 agosto 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal Comitato interministeriale per la programmazione economica con delibera 88/2010, nonché la proroga di ulteriori due anni, fino al 10 dicembre 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con delibera n. 51/2013.

La delibera 88/2010 è inerente, secondo la RT, al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, tratta autostradale Roma (Tor de' Cenci) – Latina nord (Borgo Piave) e del collegamento autostradale Cisterna-Valmontone, collegamento autostradale Roma-Latina – Roma (Tor de' Cenci) – Latina nord (Borgo Piave), collegamento autostradale Cisterna-Valmontone. Relativamente, invece, agli interventi previsti dalla delibera CIPE n. 51 del 2013, si tratta del collegamento A12-Appia. Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci).

Agli eventuali oneri aggiuntivi derivanti dai conseguenti provvedimenti di esproprio si provvede a valere sulle risorse di cui all'articolo 2, comma 2-*terdecies*, ultimo periodo, del DL 121/2021 (comma 4).

Si tratta delle risorse già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale e liberate a seguito dello scioglimento delle società che non hanno provveduto ad avviare ovvero a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale.

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

(milioni di euro)

	Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indebitamento netto		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
<b>Maggiori spese correnti</b>									
Fondo corresponsione indennizzi concessionario inadempiente	100,0	150,0	250,0	100,0	150,0	250,0	100,0	150,0	250,0

La **relazione tecnica**, quanto agli interventi previsti dalla delibera CIPE n. 88/2010, evidenzia che si tratta del completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, tratta autostradale Roma (Tor de' Cenci) - Latina nord (Borgo Piave) e del collegamento autostradale Cisterna-Valmontone. Relativamente, invece, agli interventi previsti dalla delibera CIPE 51/2013, la RT evidenzia che si tratta del collegamento A12-Appia. Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci). L'importo complessivo del progetto integrato è confermato in 2.728.654.821,99 euro, I.V.A. esclusa, di cui 1.999.220.416,05 euro per lavori e oneri per la sicurezza e 729.434.405,94 euro per somme a disposizione. Nell'ambito delle somme a disposizione del quadro economico, la spesa prevista per acquisizione di aree e immobili, comprese spese tecniche e atti amministrativi, è confermata in 389.347.712,33 euro, non essendo intervenuta la contrattualizzazione dell'affidamento.

Il finanziamento del costo del sistema autostradale di cui sopra, da effettuare in regime di concessione di progettazione, realizzazione e gestione, sarà assicurato fino al limite del 40 per cento dell'importo dell'investimento da un contributo pubblico e per la quota residua da risorse private apportate dal concessionario.

Relativamente alle risorse pubbliche, con delibere CIPE 88/2010 e 51/2013 è stata definita l'assegnazione del contributo pubblico a fondo perduto di 468,1 milioni di euro a valere sulle risorse messe a disposizione dalla L. 166/2002. A seguito del riparto del Fondo finalizzato al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese (*ex* comma 14, art. 1, della L. 160/2019), sono state stanziare risorse per il completamento del tratto autostradale Cisterna-Valmontone pari a 300 milioni di euro, appostate sul capitolo 7065 p.g. 3 del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e ripartite per gli anni dal 2020 al 2026.

In relazione a detto intervento, la RT evidenzia che con DPCM 16 aprile 2021 è stato nominato un Commissario straordinario con il compito di procedere alle attività di progettazione, di approvazione dei progetti, nonché di affidamento ed esecuzione dell'intervento anche per fasi funzionali a valere sulle citate risorse appostate sul capitolo 7065, p.g. 3. Inoltre, con la L. 178/2020 sono state stanziare ulteriori risorse per il completamento del tratto autostradale Roma-

Latina per un importo complessivo di 250 mln, appostate sul capitolo 7065 p.g. 2 del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e ripartite per gli anni dal 2021 al 2034.

Agli eventuali oneri aggiuntivi derivanti dai conseguenti provvedimenti di esproprio si provvede a valere sulle risorse di cui all'articolo 2, comma 2-*terdecies*, ultimo periodo, del DL 121/2021.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva che i commi da 1 a 3 disciplinano, in caso di estinzione di una concessione autostradale per inadempimento del concessionario, le modalità di risarcimento del concedente per i danni cagionati da detto inadempimento, autorizzandolo a trattenere l'importo corrispondente all'eventuale credito vantato da ANAS s.p.a. relativamente ai canoni di concessione su cui non decorrono ulteriori interessi. Per tali finalità si prevede, inoltre, l'istituzione di un fondo, con una dotazione di 500 milioni di euro, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023 e 250 milioni di euro per l'anno 2024.

Al riguardo, pur rilevando che l'onere si configura come limite di spesa, ai fini della valutazione di congruità dello stesso, appare necessario acquisire chiarimenti riguardo agli elementi quantitativi e le ipotesi sottostanti la determinazione del fondo in questione in previsione degli oneri cui far fronte con il medesimo; ciò con riguardo al complesso delle concessioni, oltre a quella relativa alle autostrade A24 e A25 di cui al comma 4 e al successivo articolo 7-*ter*, interessate dalle disposizioni in esame, anche in prospettiva, atteso che le norme si configurano come di carattere generale. Con riferimento, invece, all'importo da corrispondere al concessionario delle suddette autostrade A24 e A25, si rimanda alle osservazioni riferite al successivo articolo 7-*ter*.

Relativamente alle ispezioni in capo all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali, soggetto incluso nel perimetro delle amministrazioni pubbliche, appare utile acquisire dati ed elementi di valutazione volti a confermare che le stesse siano sostenibili nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Infine, con riferimento al mancato computo degli eventuali interessi sui crediti in favore di ANAS trattenuti dal soggetto concedente e versati alla medesima ANAS, andrebbero acquisiti elementi di valutazione dal Governo, al fine di verificare se si tratti di entrate attese ai fini delle previsioni di bilancio.

Relativamente al comma 4, che prevede la proroga di ulteriori due anni del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio e che fa fronte agli eventuali oneri aggiuntivi a valere sulle risorse

di cui all'articolo 2, comma 2-*terdecies*, ultimo periodo, del DL 121/2021, la RT non fornisce elementi di dettaglio relativi alla quantificazione delle risorse effettivamente disponibili (già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale e liberate a seguito dello scioglimento delle società che non hanno provveduto ad avviare ovvero a concludere le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale) né agli effetti finanziari derivanti dalla proroga dei provvedimenti di esproprio. Al riguardo, al fine di verificare l'assenza di oneri per la finanza pubblica, appare necessario acquisire ulteriori dati ed elementi di valutazione.

#### **ARTICOLO 7-ter**

##### **Gestione e sicurezza delle tratte autostradali A24 e A25**

**Le norme** - introdotte dal Senato e che riproducono, con modificazioni, l'articolo 2 del DL 85/2022 confluito nel decreto in esame - dispongono la risoluzione, per grave inadempimento del concessionario, della Convenzione unica tra ANAS e Strada dei Parchi s.p.a. per la gestione in concessione della rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25, sulla base delle motivazioni del decreto della Direzione generale per le strade e le autostrade del Ministero delle infrastrutture, approvato con decreto interministeriale 29/2022 (comma 1).

In considerazione della retrocessione al Ministero delle infrastrutture della rete autostradale, costituita dalle autostrade A24 e A25 e nelle more del trasferimento della titolarità della concessione alla società *in house* di cui all'articolo 2, comma 2-*sexies*, del DL 121/2021 (ai cui sensi, si rammenta, per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti *in house*, è autorizzata la costituzione di una nuova società, interamente controllata dal MEF e soggetta al controllo analogo del MIMS), e, comunque, non oltre la data del 31 dicembre 2023, ANAS assume, a decorrere dalla data di entrata in vigore del DL 85/2022, la gestione delle autostrade A24 e A25, provvedendo, altresì, allo svolgimento delle seguenti attività:

- a) effettuazione degli interventi di manutenzione ordinaria;
- b) completamento degli interventi di cui all'articolo 52-*quinquies* del DL n. 50/2017, e di cui all'articolo 16-*bis* del decreto del DL n. 91/2017, a valere sulle risorse previste dalle citate disposizioni.

L'articolo 52-*quinquies*, del DL 50/2017, al fine di mettere in sicurezza antisismica le autostrade A24 e A25, ha sospeso il versamento delle rate del corrispettivo della concessione relative agli anni 2015 e 2016, ciascuna dell'importo di euro 55.860.000 comprendente gli interessi di dilazione. Si prevede che il concessionario effettui il versamento all'ANAS S.p.A. delle rate sospese, per complessivi euro 111.720.000, in tre *tranche* che scadono il 31 marzo di ciascuno degli anni 2028, 2029 e 2030, ognuna delle quali dell'importo di euro 37.240.000 con maggiorazione degli interessi maturati calcolati al tasso legale. Restano altresì ferme le scadenze di tutte le restanti rate del corrispettivo spettante all'ANAS S.p.A.

L'articolo 16-*bis* del DL 91/2017 prevede altresì che, per consentire l'immediata esecuzione degli interventi di ripristino e messa in sicurezza sulla tratta autostradale A24 e A25 in conseguenza degli eventi sismici del 2009, del 2016 e del 2017, ha autorizzato un contributo di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2025 a favore della società concessionaria Strada dei Parchi S.p.A;

c) nei limiti delle risorse allo scopo individuate, effettuazione di ogni ulteriore intervento ritenuto necessario dal Ministero delle infrastrutture ovvero dal Commissario straordinario (comma 2). Per lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, nonché per assicurare la continuità della circolazione l'ANAS:

a) si avvale, con rimborso dei relativi oneri ed a valere sulle risorse di cui al comma 8, del personale della società Strada dei Parchi s.p.a., nonché delle società Parchi Global Service s.p.a. e Infraengineering S.r.l., titolare di un contratto di lavoro subordinato alle dipendenze di dette società e assegnato allo svolgimento del servizio autostradale, con esclusione del personale inquadrato come dirigente. L'ANAS è, altresì, autorizzata ad assumere il personale sopra indicato, che, a tal fine, non è tenuto ad osservare i termini di preavviso previsti in caso di dimissioni volontarie e che viene inquadrato, secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS, in un livello corrispondente a quello riconosciuto da Strada dei Parchi s.p.a., da Parchi Global Service s.p.a. o da Infraengineering S.r.l., con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società. Al personale assunto da ANAS ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi, purché impiegato nello svolgimento del servizio autostradale relativo alle autostrade A24 e A25, le condizioni economiche e normative previste dal contratto collettivo nazionale di lavoro applicato da Strada dei Parchi s.p.a., da Parchi Global Services.p.a. o da Infraengineering S.r.l. con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, del livello di inquadramento e dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società. Il personale assunto da ANAS, è trasferito, con esclusione del diritto d'opzione e fatta salva la possibilità di detto personale di rassegnare le proprie dimissioni alla sopra ricordata società *in house*, di cui all'articolo 2, comma 2-*sexies*, del DL 121/2021;

b) per l'affidamento delle attività necessarie alla realizzazione degli interventi opera in deroga ad ogni disposizione di legge ad eccezione di quelle penali, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, dei principi di cui agli articoli 30, 34 e 42 del D. Lgs. 50/2016 e delle disposizioni in materia di subappalto;

c) può effettuare la selezione degli operatori economici affidatari della realizzazione degli interventi, di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del D. Lgs. 50/2016, in relazione ai quali non è ancora intervenuta l'aggiudicazione degli appalti ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione;

d) provvede ad applicare e a riscuotere le tariffe da pedaggio, comprensive del sovrapprezzo di cui all'articolo 1, comma 1021, della L. 296/2006, vigenti alla data del 31 dicembre 2017 e i relativi proventi sono destinati alla copertura dei costi di gestione, nonché all'effettuazione degli interventi di manutenzione ordinaria e, per la parte eccedente, a quanto previsto dall'articolo 1,

comma 2. È esclusa ogni ulteriore remunerazione in favore di ANAS per lo svolgimento delle attività affidate ai sensi del presente articolo (comma 3).

Per le medesime finalità di cui al comma 3, la società Strada dei Parchi s.p.a., la società Parchi Global Service s.p.a., la società Infraengineering S.r.l. e la società Toto Holding s.p.a. provvedono a mettere immediatamente a disposizione di ANAS tutta la documentazione, i beni materiali, ivi compresi i beni immobili, e i beni immateriali necessari per la gestione e la manutenzione ordinaria delle autostrade A24 e A25, nonché a garantire al personale autorizzato da ANAS l'accesso a tutta la documentazione pertinente. In caso di inosservanza è nominato un commissario *ad acta* che si sostituisce agli organi di amministrazione delle società ai fini della messa a disposizione della documentazione e dei beni indicati. Nello svolgimento della propria attività, il commissario può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, della collaborazione dei militari della Guardia di finanza, nonché della collaborazione di altri organi dello Stato (commi 4 e 5).

Le prestazioni previste dai contratti stipulati da Strada dei Parchi s.p.a. per la gestione delle autostrade ovvero per l'effettuazione degli interventi di cui alle lettere *a)* e *b)* del comma 2, qualora non già integralmente eseguite alla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono rese nei confronti di ANAS, che subentra nei contratti (comma 6).

In relazione alle procedure di affidamento indette da parte di ANAS S.p.a., nonché a quelle indette dal Commissario straordinario, i relativi bandi di gara, avvisi o inviti contengono specifiche clausole sociali finalizzate a promuovere la stabilità occupazionale del personale della Società Toto Costruzioni S.p.a. nelle attività di manutenzione ordinaria, straordinaria o di ripristino infrastrutturale delle tratte autostradali A24 e A25, garantendo altresì l'applicazione dei contratti collettivi nazionali in essere e con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso la detta società (comma 7).

Al fine di promuovere un ampio percorso di partecipazione democratica nella programmazione delle attività e di favorire una definizione organica e condivisa delle tariffe da pedaggio, è istituito un Tavolo istituzionale presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Il Tavolo è presieduto dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili o da un suo delegato ed è composto da un rappresentante dell'ANAS S.p.a., un rappresentante della regione Abruzzo, un rappresentante della regione Lazio e una rappresentanza dei sindaci dei comuni interessati e del Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti (CNCU). Ai componenti del Tavolo non spettano compensi, indennità, gettoni di presenza o altri emolumenti comunque denominati. Dall'istituzione e dal funzionamento del Tavolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica (comma 8)

L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali provvede ad effettuare ispezioni finalizzate a verificare, entro il 31 dicembre 2022, le condizioni di sicurezza dell'intera infrastruttura autostradale, costituita dalle autostrade A24 e A25, informando mensilmente ANAS e il Ministero delle infrastrutture sui risultati dell'attività ispettiva svolta (comma 9).

Alla copertura degli oneri derivanti dalla lettera *a*) del comma 2, dalle lettere *a*), *b*) e *c*) del comma 3, nonché dai commi 4 e 6, si provvede a valere sui pedaggi riscossi da ANAS. Per l'anno 2022, è riconosciuta in favore di ANAS un'anticipazione di euro 60 milioni, restituita, senza applicazione di interessi, entro sessanta giorni dal trasferimento della titolarità della concessione relativa alle autostrade A24 e A25, alla società *in house*, mediante apposito versamento all'entrata dello Stato, effettuato a valere sui ricavi da pedaggio complessivamente riscossi alla data del citato trasferimento, al netto di quelli impiegati per i costi di gestione e di manutenzione ordinaria. Detto importo è riassegnato al Fondo di cui al precedente articolo 1, comma 3 (comma 10).

Fermo il diritto al risarcimento del danno causato dal grave inadempimento della società Strada dei Parchi s.p.a. agli obblighi previsti dalla Convenzione, l'importo previsto dall'articolo 35, comma 1, quarto periodo, del DL 162/2019 è determinato secondo le modalità previste dal precedente articolo 7-*bis*, comma 1. Ai relativi oneri si provvede a valere sulle risorse del Fondo di cui al precedente articolo 7-*bis*, comma 3. Il Ministero delle infrastrutture provvede a trattenere su detto importo una somma corrispondente all'entità delle rate di corrispettivo di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera *c*), della Convenzione dovute e non ancora versate da Strada dei Parchi s.p.a. ad ANAS (commi 11 e 12).

Agli oneri derivanti dal secondo periodo del comma 8, pari a 60 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede ai sensi del successivo articolo 7-*quater* (comma 13).

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

*(milioni di euro)*

	Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indebitamento netto		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
<b>Maggiori spese correnti</b>									
Anticipazione ad ANAS gestione autostrade A24 e A25	60,0			60,0			60,0		

La **relazione tecnica** ricorda che la società Strada dei Parchi s.p.a. è concessionaria della tratta autostradale a pedaggio Roma, l'Aquila, Teramo–diramazione per Torano, Pescara (A24 / A25) a seguito di procedura di gara dal 20 dicembre 2001. Le tratte in gestione si estendono per 281,4 km. La scadenza della concessione è attualmente fissata al 31 dicembre 2030.

Allo stato, nei confronti del concessionario, pendono due procedimenti amministrativi: quello di aggiornamento del piano economico finanziario (PEF) e il procedimento di contestazione per grave inadempimento.

Quanto al primo procedimento, l'aggiornamento del rapporto concessorio previsto dall'anno 2014 non si è mai perfezionato poiché le proposte di revisione contrattuale presentate da Strada dei Parchi s.p.a. non sono state

considerate accoglibili dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. A seguito del ricorso attivato da Strada dei Parchi per l'accertamento del silenzio inadempimento del MIT sulla mancata conclusione del procedimento di approvazione delle proposte di Piano economico finanziario, il Consiglio di Stato, con ordinanza n. 2413/2020, in esecuzione della sentenza n. 5330/2018, ha nominato un Commissario *ad acta* assegnandogli l'incarico di portare a compimento il procedimento relativo al nuovo Piano economico finanziario (PEF). Il Commissario ha quindi sottoposto al CIPESS la proposta di aggiornamento/revisione del Piano Economico Finanziario (PEF) elaborata da Strada dei Parchi s.p.a., ritenendo tale proposta non sostenibile, anche in considerazione degli aumenti tariffari del 15,81% all'anno fino al 2030. Il CIPESS nella seduta del 5 maggio 2022, su conforme parere del Nucleo di consulenza per l'Attuazione delle linee guida per la Regolazione dei Servizi di pubblica utilità (NARS), ha formulato parere non favorevole sulla proposta di aggiornamento/revisione del PEF. Quanto al secondo procedimento, lo stesso scaturisce dalla contestazione di grave inadempimento formalizzata dal concedente con note prot. n. 33797/2021, prot. n. 1179/2022 e prot. 5092/ 2022. Quanto alla violazione degli obblighi derivanti dal rapporto concessorio, si evidenzia che le Procure della Repubblica presso i Tribunali di L'Aquila, Teramo, Pescara, Sulmona hanno avviato specifiche indagini nei confronti dei rappresentanti della società concessionaria. Con decreto della Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 29/2022, è stata disposta la risoluzione della convenzione unica. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità del 7 luglio 2022 adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, è stato approvato il sopra menzionato decreto dirigenziale.

Nel dettaglio, la RT:

- in relazione ai commi da 1 a 4, nonché ai commi 6, 11 e 13, si limita a descrivere le norme;
- per quanto attiene al comma 5, che prevede la possibilità di ricorrere a un commissario *ad acta*, il quale può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, della collaborazione dei militari della Guardia di finanza, afferma che dalla disposizione, stante il tenore della stessa, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- con riferimento al comma 9, che prevede lo svolgimento di adeguate verifiche e controlli in materia di sicurezza da parte dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, afferma che trattasi di disposizione di contenuto ordinamentale, riguardante lo svolgimento di una delle attività istituzionalmente affidate ad ANSFISA ai sensi dell'articolo 12 del DL 109/2018, dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- relativamente al comma 10, che riconosce per l'anno 2022 in favore di ANAS un'anticipazione di 60 milioni di euro, precisa che tale importo è stato determinato tenendo conto, da un lato, dei dati relativi alla gestione operativa riportati nei bilanci d'esercizio 2020 e 2021 e ai valori previsionali indicati dalla società Strada dei Parchi s.p.a., che indicano un onere di gestione medio annuale di 110 milioni di euro, e, dall'altro, della circostanza che, per l'anno 2022, la gestione ANAS riguarderà esclusivamente il secondo semestre dall'anno. In relazione all'onere di gestione medio annuale, si precisa che

L'importo sopra indicato è stato determinato tenendo conto dei costi della produzione, indicati nei suddetti bilanci e relativi a:

- a) costi per materie prime, sussidiarie e consumi;
- b) costi per i servizi (incluse le manutenzioni ordinarie svolte per il tramite della società Global Service s.p.a. e i servizi di verifica delle infrastrutture effettuata dalla società Infraengineering s.p.a.);
- c) costi per il godimento dei beni di terzi (canoni di leasing);
- d) costi del personale;
- e) oneri diversi di gestione.

Dette voci di costo corrispondono alle attività previste dai commi 2, 3, 4 e 6 del presente articolo ed affidate ad ANAS.

Quanto all'anno 2023, la RT rappresenta che i ricavi da pedaggio consentiranno ad ANAS di disporre delle risorse occorrenti per la gestione dell'infrastruttura e l'effettuazione degli interventi di cui alle lettere a) e c) del comma 2.

Di seguito, si riportano i dati consuntivi dei ricavi da pedaggio (al netto della quota di sovrapprezzo di competenza ANAS) risultanti dai bilanci della società Strada dei Parchi s.p.a. relativi agli anni 2019, 2020 e 2021, con l'indicazione del dato di previsione 2022, prudenzialmente indicato, nonostante l'intervenuta cessazione dello stato di emergenza nazionale da COVID-19, come corrispondente al volume di ricavi dichiarati nel 2021.

*(euro)*

	2019	2020	2021	2022
Ricavi netti da pedaggio	162.591.000	123.270.000	147.764.000	147.764.000

- per quanto attiene al comma 12, in base al quale il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile provvede a trattenere sull'eventuale indennizzo una somma corrispondente all'importo delle rate di corrispettivo dovute e non ancora versate da Strada dei Parchi s.p.a. ad ANAS, ricorda che l'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della citata Convenzione unica prevede che il Concessionario assuma l'obbligo di corrispondere al Concedente (ovvero ad ANAS) il corrispettivo della concessione, come comprensivo della quota di oneri finanziari da dilazione, del valore di euro 748.862.503,68, attualizzato al 6%, mediante pagamenti annuali (da effettuarsi entro il 31 marzo di ciascun anno) dell'importo di euro 55.860.000, comprensivo degli interessi da dilazione. Viene quindi riportata una tabella in cui sono indicate le somme dovute e non ancora versate da Strada dei Parchi ad ANAS in forza della sopra richiamata previsione convenzionale, che vanno dall'anno 2015 all'anno 2030 (per un totale di 893.760.000 milioni di euro).

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva che le disposizioni in esame prevedono la risoluzione per grave inadempimento del concessionario della Convenzione unica tra ANAS e Strada dei Parchi s.p.a. per la gestione in concessione della rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25 e la gestione temporanea, non oltre il 31 dicembre 2023, da parte di ANAS. Gli oneri della suddetta gestione sono a valere sui ricavi netti da pedaggi che affluiranno ad ANAS, cui si aggiunge un'anticipazione di 60 milioni di euro per il 2022 (volta a consentire la gestione del secondo semestre dell'anno), da restituire entro sessanta giorni dall'ulteriore trasferimento della titolarità della concessione relativa alle autostrade A24 e A25. In proposito, la RT afferma che l'onere di gestione medio annuale corrisponde a 110 milioni di euro (incluso gli oneri inerenti di cui ai commi da 2 a 4 e il comma 6) e il ricavo stimato per il 2022 è pari a circa 147,7 milioni di euro, corrispondente a quello risultante dal bilancio 2021. In proposito, pur considerando il carattere prudenziale dei ricavi da pedaggio stimati per il 2022 (identici a quello dell'anno precedente, in cui erano ancora operative misure volte a limitare gli spostamenti nell'ambito del contrasto all'epidemia da COVID 19), appare utile acquisire conferma circa l'idoneità di dette risorse di bilancio alla copertura degli oneri di gestione, anche alla luce delle spese stimate per il personale, che potrebbero risultare incrementate per i soggetti assunti da ANAS (e impiegati nello svolgimento del servizio autostradale relativo alle autostrade A24 e A25), ai quali continuerebbero ad applicarsi le condizioni economiche e normative previste dal contratto collettivo nazionale di lavoro applicato da Strada dei Parchi s.p.a., da Parchi Global Services.p.a. o da *Infraengineering* S.r.l. con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo. A tal proposito andrebbero precisate le modalità e la durata di dette assunzioni da parte dell'ANAS, che comporteranno il trasferimento di personale ad un soggetto appartenente al comparto della p.a., con conseguenti effetti ai fini dei saldi di finanza pubblica.

Inoltre, la RT non esplicita la stima dei ricavi previsti per il 2023, limitandosi ad affermare che gli stessi consentiranno ad ANAS di disporre delle risorse occorrenti per la gestione dell'infrastruttura e l'effettuazione degli interventi di manutenzione ordinaria o ritenuti necessari dal MIMS ovvero dal Commissario straordinario. Al riguardo, andrebbero acquisiti dati ed elementi di valutazione volti a verificare la capienza delle entrate e una stima, anche di massima, degli interventi previsti, anche nell'ipotesi in cui, in considerazione del contenzioso giudiziario e di possibili conseguenti

differimenti negli interventi, lo stato dell'infrastruttura dovesse richiedere un'attività di manutenzione particolarmente intensa.

Relativamente alla nomina di un commissario *ad acta*, che può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, della collaborazione dei militari della Guardia di finanza, nonché della collaborazione di altri organi dello Stato, pur rilevando il carattere eventuale della nomina, si osserva che la norma non esclude espressamente oneri derivanti dalla stessa. L'invarianza degli oneri è invece prevista per la collaborazione dei militari della GdF con il Commissario, senza che però la RT fornisca dati ed elementi volti a confermare l'effettiva neutralità finanziaria della disposizione. Su tali aspetti appaiono quindi necessari ulteriori elementi.

Per quanto riguarda l'istituzione di un Tavolo istituzionale presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, si rileva che la norma è assistita dalla consueta clausola di esclusione degli emolumenti nonché da una clausola di neutralità: in proposito sarebbe utile acquisire elementi volti a confermare che anche gli oneri di funzionamento e di segreteria, in capo al MIMS, siano sostenibili nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Analogamente, con riferimento alle ispezioni in capo all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), che la RT precisa essere istituzionalmente affidate a detta Agenzia, appare necessario acquisire dati ed elementi di valutazione volti a confermare la sostenibilità degli adempimenti nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Inoltre, per quanto attiene agli importi dovuti al concessionario riguardanti il valore delle opere realizzate oppure, nel caso in cui l'opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti, gli stessi, determinati con decreto previa appropriata verifica delle voci di bilancio e a seguito di asseverazione da parte di una primaria società di revisione, come previsto dal precedente articolo *7-bis*, comma 1, sono coperti a valere sull'apposito Fondo istituito dal citato articolo *7-bis*, comma 3, con una dotazione di 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023 e 250 milioni di euro per l'anno 2024. Al riguardo, pur considerando che gli stanziamenti sono definiti in termini di limiti massimi di spesa, si evidenzia che la RT non esplicita i dati e gli elementi necessari per una verifica di congruità di tali stanziamenti rispetto al complesso degli oneri da sostenere a carico del fondo in questione: andrebbero quindi acquisiti i relativi elementi

informativi, con particolare riguardo alla modulazione temporale degli eventuali oneri e del prevedibile ammontare degli stessi, pur prendendo atto dei margini di incertezza che attualmente caratterizzano la definizione di tali occorrenze finanziarie.

Infine, con riferimento agli effetti ascritti alla norma, si rileva che l'anticipazione di 60 milioni, che l'ANAS dovrà restituire al successivo ritrasferimento della concessione, è iscritta su tutti e tre i saldi: pur considerando il carattere prudenziale di tale iscrizione si rileva che, trattandosi di una "operazione finanziaria" ai sensi del SEC 2010, non dovrebbero essere attesi effetti sull'indebitamento netto della p.a. Circa tale questione sarebbero opportuni elementi informativi.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si osserva l'articolo *7-quater* reca la copertura finanziaria delle disposizioni del decreto-legge n. 85 del 2022, in materia di concessioni e infrastrutture autostradali e per l'accelerazione dei giudizi amministrativi relativi a opere o interventi finanziati con il Piano nazionale di ripresa e resilienza (AS 2667), che sono state trasfuse nel presente provvedimento nel corso dell'esame presso il Senato.

In particolare, l'articolo *7-quater* prevede agli oneri derivanti dall'articolo *7-bis*, che istituisce un Fondo per la corresponsione dell'indennizzo eventualmente dovuto al concessionario autostradale inadempiente, e dall'articolo *7-ter*, che prevede un'anticipazione in favore di ANAS S.p.A. per la gestione e la sicurezza delle tratte autostradali A24 e A25, pari complessivamente a 160 milioni di euro per il 2022, 150 milioni di euro per il 2023 e 250 milioni di euro per il 2024, mediante le seguenti modalità:

- quanto a 100 milioni di euro per il 2022, 150 milioni di euro per il 2023 e 250 milioni di euro per il 2024, mediante corrispondente utilizzo delle somme di cui all'articolo 1, comma 813, della legge n. 208 del 2015;
- quanto a 15 milioni di euro per il 2022, mediante corrispondente utilizzo del fondo di parte corrente di cui all'articolo *34-ter*, comma 5, della legge n. 196 del 2009, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (capitolo 1414);
- quanto a 15 milioni di euro per il 2022, mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo *13-duodecies* del decreto-legge n. 137 del 2020;

- quanto a 30 milioni di euro per il 2022, mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge n. 282 del 2004.

In merito alla prima modalità di copertura, si evidenzia che il comma 813 dell'articolo 1 della legge n. 208 del 2015 stanziava risorse ai fini del pagamento degli oneri finanziari derivanti dall'esecuzione delle sentenze di condanna rese dalla Corte di giustizia dell'Unione europea ai sensi dell'articolo 260, paragrafi 2 e 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Tali risorse sono state iscritte, nel capitolo 2816 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (Somma da corrispondere per il pagamento degli oneri finanziari derivanti dalle sentenze di condanna della Corte di Giustizia dell'Unione europea), che reca uno stanziamento pari a 261 milioni di euro per il 2022, 311 milioni di euro per il 2023 e 250 milioni di euro per il 2024. Al riguardo, appare necessaria una rassicurazione da parte del Governo sia riguardo all'effettiva sussistenza delle occorrenti risorse sia in merito al fatto che l'utilizzo delle stesse non sia suscettibile di pregiudicare interventi già previsti a legislazione vigente, anche in considerazione del fatto che lo stanziamento previsto per il 2024, per effetto della disposizione in esame, verrebbe integralmente utilizzato.

In merito alla seconda modalità di copertura, si rileva che il Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge n. 196 del 2009, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili reca le occorrenti risorse, anche alla luce dell'utilizzo delle medesime risorse operato per il 2022 dagli articoli 5, comma 1, capoverso comma *7-quinquies*, 7, comma *4-bis*, 8, comma *12-septies*, e 10, comma 5, del provvedimento in esame, posto che, come risulta da un'interrogazione della banca dati della Ragioneria generale dello Stato effettuata, in data precedente all'emanazione del decreto-legge n. 85 del 2022, esso recava uno stanziamento di circa 27,1 milioni di euro per il 2022. Tuttavia, appare comunque necessaria una rassicurazione da parte del Governo in merito al fatto che l'utilizzo delle risorse stesse non sia suscettibile di pregiudicare interventi già previsti a legislazione vigente.

In merito alla terza modalità di copertura, si rammenta che l'articolo 13-*duodecies* del decreto-legge n. 137 del 2020 ha istituito un apposito fondo nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'estensione dell'ambito applicativo delle disposizioni agevolative riferite all'emergenza Covid-19 con una dotazione di 1.790 milioni di euro nel 2020 e di 190,1 milioni di euro nel 2021 e che tale dotazione è stata incrementata dall'articolo 77, comma 6, del decreto-legge n.

73 del 2021 per un importo di 100 milioni di euro per il 2021 e di 130 milioni di euro per l'anno 2022. Ciò stante, appare necessaria una assicurazione da parte del Governo in merito al fatto che il Fondo in esame rechi le occorrenti risorse per l'anno 2022 e che il loro utilizzo non sia suscettibile di pregiudicare interventi già previsti a legislazione vigente.

In merito alla quarta modalità di copertura, nel rilevare che il Fondo per interventi strutturali di politica economica (capitolo 3075 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze) reca le occorrenti risorse, giacché da un'interrogazione effettuata alla banca dati della Ragioneria generale dello Stato risulta che sul citato Fondo sono disponibili circa 241 milioni di euro per il 2022, appare comunque necessaria una assicurazione da parte del Governo in merito al fatto che il loro utilizzo non sia suscettibile di pregiudicare interventi già previsti a legislazione vigente.

#### **ARTICOLO 8 commi da 1 a 12**

#### **Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale**

Le norme rinominano l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale<sup>24</sup> come Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità pubblica locale sostenibile (comma 1) e ne ampliano i compiti (comma 2). Per lo svolgimento dei nuovi compiti si prevede che l'Osservatorio può stipulare, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, apposite convenzioni con le pubbliche amministrazioni, con l'Autorità di regolazione dei trasporti, con le aziende di trasporto pubblico locale, nonché con i *mobility manager* d'area, i *mobility manager* aziendali e i *mobility manager* scolastici, finalizzate a favorire l'acquisizione e lo scambio dei dati secondo le modalità individuate dall'Agenzia per l'Italia digitale (AgID) con le linee guida in materia (comma 3). L'Osservatorio si può avvalere, oltreché del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e di quello messo a disposizione dalle pubbliche amministrazioni e dagli enti sopra citati mediante le convenzioni prima previste, anche di esperti di particolare e comprovata specializzazione, nel numero massimo di 8 unità, cui il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile è autorizzato a conferire appositi incarichi, a valere sulle risorse destinate all'Osservatorio<sup>25</sup>, nel limite massimo di spesa di complessivi euro 200.000 nell'anno 2022 e di euro 400.000 annui a decorrere dall'anno 2023 (comma 4). Per finanziare le attività sopra descritte si modifica l'articolo 27, comma 2, lettera e-bis), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50. Tale ultima disposizione, nel testo previgente, destinava lo 0,025 Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale alla copertura dei costi di

---

<sup>24</sup> Di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n.244.

<sup>25</sup> Ai sensi dell'articolo 27, comma 2, lettera e-bis), del decreto-legge 24 aprile 2017, n.50.

funzionamento dell'Osservatorio. Le modifiche innalzano la percentuale allo 0,105 stabilendo, però, che il finanziamento non può eccedere la somma di euro 5,2 milioni annui (comma 5).

Per promuovere la sperimentazione di servizi di *sharing mobility*, limitatamente agli anni 2022, 2023 e 2024, lo 0,3 per cento della dotazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale<sup>26</sup> è destinato al finanziamento di specifici progetti individuati con decreti adottati dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (comma 6).

Si stabilisce che la ripartizione del Fondo per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviari per l'esercizio 2022 sia effettuata:

- per una quota di risorse pari a euro 4.879.079.381, senza l'applicazione di penalità, applicando le modalità stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013 [comma 7, lettera a)];
- per una quota di risorse pari a euro 75.350.957, secondo modalità e criteri che tengono conto dei costi standard e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato entro il 31 ottobre 2022 [comma 7, lettera b)];
- quanto a euro 14.923.662, per promuovere i servizi di mobilità condivisa di cui al comma 6 [comma 7, lettera c)];
- quanto a euro 5.200.000, per la copertura dei costi relativi al funzionamento dell'Osservatorio di cui all'articolo 1 comma 300 della legge 24 dicembre 2007 n. 244 [comma 7, lettera d)].

L'erogazione alle regioni a statuto ordinario dell'anticipazione prevista dall'articolo 27, comma 4, del decreto-legge 24 aprile 2017, n.50, relativa all'anno 2022, e da calcolarsi sulle risorse di cui alla lettera a) del comma 7, è effettuata in un'unica soluzione entro la data del 31 luglio 2022, per la parte relativa ai pagamenti non già avvenuti alla data di entrata in vigore del presente decreto (comma 8).

Sono stabiliti obblighi di comunicazione di dati concernenti le manutenzioni programmate dei sottosistemi di trasporto a carico delle aziende esercenti servizi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi e delle aziende che gestiscono le infrastrutture dedicate su cui essi sono eserciti. I dati sono destinati all'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge n.244/2007. Si prevede, inoltre, che in caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico assegna all'azienda inadempiente un termine non superiore a novanta giorni per l'esecuzione degli interventi manutentivi comunicati. Qualora l'azienda non effettui gli interventi manutentivi entro il termine assegnato, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad effettuare gli interventi manutentivi in danno dell'azienda inadempiente, nonché ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa. Le somme derivanti dal pagamento delle

---

<sup>26</sup> Di cui all'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n.95.

sanzioni sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e sono destinate, nella misura del 50 per cento, all'implementazione e allo sviluppo della banca dati del predetto Osservatorio e, nella misura del 50 per cento, al finanziamento di iniziative dirette al miglioramento dei servizi erogati all'utenza (comma 9).

Nelle more dell'effettuazione degli interventi manutentivi programmati, nonché durante lo svolgimento degli stessi, l'ente concedente o committente, sulla base delle indicazioni fornite da una Commissione tecnica indipendente, dallo stesso appositamente costituita, può autorizzare l'esercizio del predetto sistema di trasporto, prescrivendo le necessarie misure di mitigazione, nonché le modalità di controllo e delle periodiche verifiche di sicurezza. Tale autorizzazione all'esercizio del sistema di trasporto non può comunque superare il periodo di sei mesi, prorogabile, una sola volta, e per non più di sei mesi. Al funzionamento della Commissione tecnica di cui al primo periodo, nonché agli oneri necessari all'acquisizione delle valutazioni in ordine alla possibilità di proseguire l'esercizio del sistema di trasporto, si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'ente concedente o committente disponibili a legislazione vigente. Le disposizioni di cui al presente comma non si applicano ai sottosistemi delle reti ferroviarie, nonché agli impianti a fune (comma 11).

Al fine di consentire la realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili previsti dal programma di ammodernamento delle ferrovie regionali, nonché l'acquisto di materiale rotabile, è autorizzata la spesa di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e di 70 milioni di euro per l'anno 2025. All'assegnazione dei contributi ai singoli interventi si provvede mediante decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Agli oneri derivanti dal presente comma, paria 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e a 70 milioni di euro per l'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 che finanzia le infrastrutture stradali sostenibili delle regioni, delle province e delle città metropolitane (comma 12).

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

(milioni di euro)

	Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indebitamento netto		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
<b>Maggiori spese in conto capitale</b>									
Realizzazione di interventi di ammodernamento delle ferrovie regionali, nonché l'acquisto di materiale rotabile (comma 12)		40	40		40	40		40	40
<b>Minori spese in conto capitale</b>									
Riduzione Finanziamento infrastrutture stradali sostenibili delle regioni, province e città metropolitane di cui all'articolo 1, comma 405 della legge n. 234/2021 (comma 12)		40	40		40	40		40	40

La **relazione tecnica**, al cui contenuto si rinvia per maggiori dettagli, ribadisce il contenuto delle norme recate dai commi da 1 a 8 chiarendo, fra l'altro, che il finanziamento dell'Osservatorio passa da 1,2 milioni di euro a 5,2 milioni di euro in relazione ai maggiori compiti ad esso assegnati. La relazione tecnica chiarisce che la maggiore spesa è da porre in relazione allo sviluppo della nuova banca dati, e delle funzioni per la sua gestione, che sarà necessario implementare per lo svolgimento di tali compiti.

La relazione precisa che l'incremento di risorse destinate all'Osservatorio, con la conseguente riduzione di risorse destinate alla contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviari, non pregiudica le finalità e gli obiettivi del medesimo Fondo e non determina ripercussioni sul regolare svolgimento del servizio pubblico, trattandosi di una riduzione di modesta entità (circa 4 milioni di euro), avuto riguardo allo stanziamento complessivo del Fondo (circa 5 miliardi di euro), ed essendo l'attività dell'Osservatorio funzionale ad assicurare una più efficiente organizzazione e gestione dei servizi di trasporto di pubblico locale da parte delle regioni e degli enti locali. Infatti, il finanziamento in parola graverebbe non sulla dotazione "storica" del Fondo prevista dall'articolo 27 del decreto-legge n. 50 del 2017, ma sulle risorse destinate ad implementare la dotazione del Fondo a decorrere dall'anno in corso. Identiche considerazioni sono svolte con riferimento alle norme del comma 6 che destina, limitatamente agli anni 2022, 2023 e 2024, una quota pari allo 0,3 per cento della dotazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, pari a circa 15 milioni di euro, al fine di promuovere i servizi di *sharing mobility*.

La relazione tecnica esplicita che le norme di cui ai commi da 9 a 11 hanno l'obiettivo ottimizzare il regolare svolgimento delle attività manutentive dei sottosistemi principali di sistemi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi al fine di garantire livelli adeguati di sicurezza, nonché la continuità e la regolarità dei servizi. In particolare, prosegue la relazione tecnica, le disposizioni introducono una procedura per assicurare il regolare svolgimento delle attività manutentive dei sottosistemi principali di sistemi di TPL ad impianti fissi, prevedendo il potere sostitutivo e sanzionatorio da parte degli enti concedenti o affidanti, in caso di inadempienza dei soggetti

responsabili: a tal proposito la relazione tecnica evidenzia che gli enti concedenti o affidanti, qualora esercitino il potere sostitutivo per la realizzazione delle attività manutentive omesse, provvedono ad effettuare tale attività “in danno” dell’azienda di TPL che non ha effettuato le medesime attività manutentive nei termini stabiliti.

Per quanto concerne gli interventi di spesa in materia di investimenti ferroviari individuati dal comma 12, la relazione tecnica precisa che, dal punto di vista finanziario, le risorse che si intendono utilizzare a copertura risultano disponibili in termini di saldo netto da finanziare e, trattandosi di interventi che mantengono inalterate le somme stanziare per ciascuna annualità, non generano impatti negativi in termini di fabbisogno e indebitamento netto e, pertanto, si conferma la neutralità della disposizione. La relazione, al cui contenuto, nuovamente, si rinvia, descrive in dettaglio gli interventi che si intendono finanziare e definanziare e ribadisce, al termine della illustrazione, una sostanziale indifferenza degli effetti su fabbisogno di cassa e i conseguenti effetti sull’indebitamento netto delle due misure in oggetto.

**In merito ai profili di quantificazione**, non si hanno osservazioni da formulare con riferimento alle norme recate dai commi da 1 a 8 e a quelle recate dal comma 12 attesi i chiarimenti forniti dalla relazione tecnica che assicura, tra l’altro, la neutralità finanziaria di tale ultimo comma chiarendo che gli effetti attesi sui saldi di finanza pubblica per effetto degli interventi previsti dovrebbero corrispondere a quelli ascritti agli interventi di cui si dispone il definanziamento per finalità di copertura.

Con riferimento alle norme recate dai commi da 9 a 11, la relazione tecnica riferisce che l’esercizio del potere sostitutivo per la realizzazione delle attività manutentive omesse da parte degli enti che hanno affidato un servizio di trasporto, è effettuato “in danno” dell’azienda di TPL affidataria. Pur prendendo atto di tale precisazione, si osserva che l’ente si troverebbe ad anticipare delle spese, con possibili effetti finanziari negativi a carico di determinati esercizi (e positivi a carico di altri) a seconda dei tempi necessari per il recupero delle somme anticipate. Andrebbe quindi chiarito come possano essere fronteggiati gli oneri derivanti dal possibile disallineamento temporale ultrannuale dell’impegno di spesa rispetto alla riscossione dei rimborsi, considerato, fra l’altro, che l’affidatario inadempiente potrebbe risultare tale anche a causa della carenza di mezzi finanziari, con conseguenti difficoltà per l’ente affidante di rivalersi. Tali chiarimenti appaiono necessari anche in considerazione del carattere obbligatorio delle attività manutentive per l’ente affidante.

In relazione ad una analoga richiesta di chiarimenti formulata presso il Senato, il Governo ha precisato<sup>27</sup> che sarà cura degli enti affidanti la concessione, nell'ambito della propria autonomia gestionale ed organizzativa, provvedere all'esercizio del potere sostitutivo introdotto dalle disposizioni in esame, in maniera tale da consentire una perfetta compensazione, anche temporale, degli oneri sostenuti. La medesima risposta, però, sottolinea che le disposizioni in esame attribuiscono non una mera facoltà, bensì un obbligo in capo agli enti concedenti o affidanti di effettuare le attività manutentive omesse con oneri a carico dell'azienda di TPL che non ha effettuato le medesime attività manutentive nei termini stabiliti.

Si rileva inoltre che il comma 11 pone a carico delle risorse disponibili a legislazione vigente gli oneri derivanti dall'obbligo di istituire una commissione tecnica composta da soggetti di comprovata esperienza incaricata di fornire pareri tecnici nelle more dell'effettuazione degli interventi manutentivi programmati sulle infrastrutture dedicate ai servizi di trasporto, nonché durante lo svolgimento degli stessi, al fine di evitare interruzioni o limitazioni nell'erogazione dei servizi di trasporto stessi. Tanto premesso si osserva che la relazione tecnica non fornisce elementi di valutazione circa la consistenza di tali oneri, di natura obbligatoria in forza della norma in esame. Su tale aspetto appare necessario acquisire l'avviso del Governo tenuto conto che gli elementi forniti al riguardo nel corso dell'esame in prima lettura non esplicitano i presupposti in base ai quali si assume che l'attuazione della norma possa avvenire senza maggiori oneri.

Nel corso dell'esame presso il Senato, i chiarimenti forniti dal Governo<sup>28</sup> si limitano infatti ad evidenziare che gli enti affidanti, nelle more dell'effettuazione degli interventi manutentivi programmati, nonché durante lo svolgimento degli stessi, al fine di evitare interruzioni o limitazioni nell'erogazione dei servizi di trasporto in ambito metropolitano, provvederanno, nell'ambito dei propri bilanci e sulla base delle proprie risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, ad individuare le risorse necessarie all'istituzione della Commissione tecnica indipendente ai fini dell'istruttoria necessaria all'esercizio dei citati sistemi di trasporto in ambito metropolitano, prescrivendo le necessarie misure di mitigazione, nonché le modalità di controllo e delle periodiche verifiche di sicurezza.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si segnala che il comma 12 dell'articolo 8, quinto periodo, prevede agli oneri derivanti dall'autorizzazione di spesa di cui al primo periodo del medesimo comma 12, pari a 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e a 70 milioni di euro per l'anno 2025, destinata alla realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili previsti dal programma di ammodernamento delle ferrovie regionali e all'acquisto di materiale rotabile,

---

<sup>27</sup> Con nota predisposta dall'Ufficio legislativo del Ministero dell'economia e delle finanze, datata 5 luglio 2022.

<sup>28</sup> Con nota predisposta dall'Ufficio legislativo del Ministero dell'economia e delle finanze, datata 5 luglio 2022.

mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 (legge di bilancio per il 2022), destinata al finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione straordinaria e adeguamento funzionale e resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità stradale, anche con riferimento a varianti di percorso, di competenza di regioni, province e città metropolitane, per un ammontare pari a 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023, 200 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025, 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2030 e 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2031 al 2036.

Ciò posto, appare necessaria una assicurazione da parte del Governo sia riguardo all'effettiva esistenza delle occorrenti risorse sia in merito al fatto che il loro utilizzo non sia suscettibile di pregiudicare la realizzazione di interventi già programmati a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse.

#### **ARTICOLO 8, commi 12-*bis* e 12-*ter***

##### **Mobility manager negli istituti scolastici**

**Normativa vigente.** L'articolo 5, comma 6, della legge n. 221/2015<sup>29</sup> ha previsto la figura del *mobility manager* in tutti gli istituti scolastici. La relativa disciplina, con la fissazione di specifiche linee-guida, viene rinviata ad apposito decreto del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, prevedendo che tale figura sia individuata su base volontaria e senza riduzione del carico didattico nonché in coerenza con il piano dell'offerta formativa, con l'ordinamento scolastico e tenuto conto dell'organizzazione didattica esistente. Dall'attuazione di tale previsione non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Le norme,** introdotte dal Senato, intervengono nella disciplina della figura del *mobility manager* per stabilire quanto segue (comma 12-*bis*):

- le linee-guida per l'istituzione del *mobility manager* devono tenere conto del piano "Rigenerazione Scuola" di cui all'articolo 10, comma 3, del D.lgs. n. 196/2021<sup>30</sup> e sono espressamente finalizzate ad assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la riduzione al minimo dell'uso

---

<sup>29</sup> Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali.

<sup>30</sup> Attuazione della direttiva (UE) 2019/904, sulla riduzione dell'incidenza di determinati prodotti di plastica sull'ambiente. Il Piano per la transizione ecologica e culturale delle scuole, prevede la realizzazione, a favore della comunità scolastica, di attività formative volte alla promozione della consapevolezza e della conoscenza delle problematiche legate al consumo della plastica monouso e a trasformare le abitudini di vita in chiave sostenibile.

individuale dell'automobile e il contenimento del traffico, l'educazione della comunità scolastica alla mobilità sostenibile e il miglioramento dell'accessibilità scolastica;

- il *mobility manager* può essere individuato dalle istituzioni scolastiche non solo singolarmente (come previsto a legislazione vigente) bensì anche in rete e ai suoi compiti, sostanzialmente confermati, è aggiunto quello di diffondere la cultura della mobilità sostenibile;
- il Ministero dell'istruzione può mettere a disposizione delle istituzioni scolastiche un'infrastruttura digitale per lo svolgimento dei compiti del *mobility manager* scolastico;
- si ribadisce la clausola di invarianza finanziaria per cui le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione di quanto sopra previsto nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Alla luce delle predette innovazioni, il comma 12-ter apporta modifiche di coordinamento per escludere le istituzioni scolastiche dalla disciplina generale, valevole per il complesso delle amministrazioni pubbliche, concernente la nomina del *mobility manager*.

L'emendamento che ha introdotto la norma in esame risulta privo di **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione**, non si formulano osservazioni circa le innovazioni, assistite da una specifica clausola di invarianza, in materia di responsabile della mobilità (*mobility manager*) delle istituzioni scolastiche - in larga parte confermate degli obblighi e dei compiti già previsti a legislazione vigente e, per quanto riguarda la possibilità di un'infrastrutture digitale ministeriale, formulate in termini facoltativi e non obbligatori - né con riguardo alle disposizioni di coordinamento normativo.

#### **ARTICOLO 8 commi da 12-quater a 12-sexies**

##### **Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale**

**Le norme**, introdotte nel corso dell'esame presso il Senato, sono finalizzate, secondo quanto dichiarato dalla norma, a garantire la continuità dei servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole minori siciliane oggetto della convenzione stipulata ai sensi dell'articolo 1, comma 998, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, dell'articolo 19-ter del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, nonché del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, e del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69.

A tale scopo la norma stabilisce che al soggetto incaricato della gestione dei servizi è riconosciuto un contributo straordinario, nella misura massima di 8 milioni di euro, destinato a compensare

gli effetti economici dell'aumento eccezionale dei costi del carburante dell'anno 2022 rispetto alla media di tali costi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.

Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabiliti i criteri e le modalità per la determinazione della compensazione nei limiti di quanto strettamente necessario a compensare la maggiore spesa derivante dall'aumento eccezionale del costo del carburante e comunque in misura non superiore all'importo massimo stabilito. Tali criteri, al fine di evitare eventuali sovracompenzazioni, sono definiti tenendo conto degli aumenti delle tariffe già praticati dal gestore dei servizi nel primo semestre 2022 sulla base degli strumenti previsti a legislazione vigente o dalla convenzione in essere.

Agli oneri derivanti dall'attuazione delle norme sopradescritte, pari a 8 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante la corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 3, comma 33, della legge 24 dicembre 2007, n. 244. Tale ultima norma stabilisce che a decorrere dall'anno 2008, il Fondo per gli investimenti, istituito nello stato di previsione della spesa di ciascun Ministero ai sensi dell'articolo 46 della legge 28 dicembre 2001, n. 448, è assegnato alle corrispondenti autorizzazioni legislative confluite nel Fondo medesimo. L'articolo 46 della citata legge n. 448 del 2001 cessa di avere efficacia a decorrere dall'anno 2008.

L'emendamento che ha introdotto la norma in esame risulta privo di **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione**, andrebbe specificamente indicata l'autorizzazione di spesa a valere sulla quale è rinvenuta la copertura finanziaria dal momento che l'articolo 3, comma 33, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, richiamato dalla norma in esame, si limita a prevedere che il Fondo per gli investimenti, istituito nello stato di previsione della spesa di ciascun Ministero ai sensi dell'articolo 46 della legge 28 dicembre 2001, n. 448, sia assegnato alle corrispondenti autorizzazioni legislative confluite nel Fondo medesimo.

Andrebbe inoltre verificato se la nuova finalizzazione di spesa prevista dalle norme in esame, che configura un contributo a fondo perduto, sia suscettibile di determinare una dinamica per cassa più accelerata rispetto a quella connessa alla norma defanziata.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che il comma 12-*sexies* dell'articolo 8 prevede agli oneri derivanti dall'attribuzione del contributo straordinario di cui al comma 12-*quater* del medesimo articolo 8, nella misura massima di 8 milioni di euro per il 2022, destinato a compensare gli effetti economici dell'aumento eccezionale dei costi del carburante nell'anno 2022, in favore del soggetto incaricato della gestione dei servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole minori siciliane, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione

di spesa di cui all'articolo 3, comma 33, della legge n. 244 del 2007. Tale ultima disposizione ha disposto che, a decorrere dall'anno 2008, il Fondo per gli investimenti, istituito nello stato di previsione della spesa di ciascun Ministero ai sensi dell'articolo 46 della legge n. 448 del 2001<sup>31</sup>, è assegnato alle corrispondenti autorizzazioni legislative confluite nel Fondo medesimo.

Al riguardo, si osserva preliminarmente che la disposizione in commento appare suscettibile di comportare una dequalificazione della spesa, posto che essa provvede a spese di parte corrente mediante risorse di conto capitale. Sul punto, pertanto, appare necessario un chiarimento da parte del Governo.

Inoltre, considerato che la medesima disposizione, nel citare l'articolo 3, comma 33, della legge n. 244 del 2007, fa riferimento alla riduzione di un'unica autorizzazione di spesa, mentre, in realtà, il predetto comma 33 si riferisce alle diverse autorizzazioni legislative di spesa confluite nel Fondo per gli investimenti, appare necessario che il Governo chiarisca quale sia effettivamente l'autorizzazione di spesa oggetto di riduzione e assicuri al contempo che tale riduzione non sia suscettibile di pregiudicare interventi già previsti a legislazione vigente.

#### **ARTICOLO 8 comma 12-septies**

##### **Linea di metropolitana di Catania**

**Le norme**, introdotte dal Senato, autorizzano la spesa di 5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022 al fine di assicurare l'efficienza e l'economicità gestionale della linea metropolitana di Catania. Agli oneri derivanti dalla disposizione si provvede:

- quanto a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, mediante corrispondente utilizzo delle risorse 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;
- quanto a 5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2024, mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile.

L'emendamento che ha introdotto la norma non è corredato di **relazione tecnica**.

---

<sup>31</sup> Il citato articolo 46 ha istituito nello stato di previsione della spesa di ciascun Ministero un fondo per gli investimenti per ogni comparto omogeneo di spesa nel quale confluivano gli investimenti autorizzati, con autonoma evidenziazione contabile in allegato delle corrispondenti autorizzazioni legislative.

**In merito ai profili di quantificazione**, non si hanno osservazioni da formulare considerato che l'onere è configurato come limite massimo di spesa.

Si osserva peraltro che in mancanza di relazione tecnica non è possibile valutare la congruità dello stanziamento previsto rispetto agli interventi da realizzare.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si rileva che il comma 12-*septies* dell'articolo 8 autorizza la spesa di 5 milioni di euro annui a decorrere dal 2022 al fine di assicurare l'efficienza e l'economicità gestionale della linea metropolitana di Catania, provvedendo al relativo onere mediante le seguenti modalità:

- quanto a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, mediante corrispondente utilizzo delle risorse del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge n. 196 del 2009, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (capitolo 1414);
- quanto a 5 milioni di euro annui a decorrere dal 2024, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dell'accantonamento del Fondo speciale di parte corrente, relativo al bilancio triennale 2021-2023, di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

In merito alla prima modalità di copertura, nel rinviare a quanto illustrato in merito all'articolo 7, comma 4-*bis*, appare opportuna una rassicurazione del Governo sia in merito alla presenza delle occorrenti risorse nel Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge n. 196 del 2009 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sia riguardo al fatto che l'utilizzo delle risorse medesime non reca pregiudizio alla realizzazione delle finalità previste a legislazione vigente, anche alla luce della riduzione delle medesime operata per il 2022 dagli articoli 5, comma 1, capoverso comma 7-*quinquies*, 7, comma 4-*bis*, 7-*quater*, comma 1, lettera *b*), e 10, comma 5, del provvedimento in esame.

In merito alla seconda modalità di copertura non si hanno osservazioni da formulare, giacché il citato accantonamento reca le occorrenti disponibilità.

## ARTICOLO 9, comma 1

### Rimodulazione autorizzazioni di spesa di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

**Le norme** effettuano una rimodulazione delle autorizzazioni di spesa di cui ai commi 393, 394, 395 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

A tal fine:

- vengono incrementate le risorse per il finanziamento del contratto di programma, parte investimenti 2022-2026 tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e RFI, per complessivi 60 milioni di euro di cui 20 milioni di euro nell'anno 2022 e 40 milioni di euro nell'anno 2023, e ridotte per un pari importo negli anni dal 2029 al 2030;
- vengono ridotte le risorse sui capitoli inerenti “Le metropolitane nelle grandi aree urbane (Torino, Milano, Roma, Napoli, Genova)”, per complessivi 30 milioni di euro di cui 10 milioni di euro nell'anno 2022 e 20 milioni di euro nell'anno 2023, ed incrementate per un pari importo negli anni dal 2029 al 2030;
- vengono ridotte le risorse sui capitoli inerenti “l'Alta velocità e alta capacità della linea ferroviaria Adriatica, anche al fine dell'inserimento nella rete core Ten-T – RFT”, per complessivi 30 milioni di euro di cui 10 milioni di euro nell'anno 2022 e 20 milioni di euro nell'anno 2023, ed incrementate per un pari importo negli anni dal 2029 al 2030 (comma 1).

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

(milioni di euro)

	Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indebitamento netto		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
<b>Minori spese in conto capitale</b>									
Modifica all'articolo 1, comma 393 della legge n. 234/2021- Estensione rete metropolitana e del trasporto rapido di massa delle città di Genova, Milano, Napoli, Roma e Torino (lett. a)).	10	20		10	20		10	20	
Modifica all'articolo 1, comma 394 della legge n. 234 del 2021- Alta velocità e alta capacità linea ferroviaria Adriatica (lett. b))	10	20		10	20		10	20	
<b>Maggiori spese in conto capitale</b>									
Modifica all'articolo 1, comma 395 della legge n. 234 del 2021- Finanziamento del contratto di programma RFI-parte investimenti (lett. c))	20	40		20	40		20	40	

La **relazione tecnica**, riporta in tabella i nuovi stanziamenti per effetto della rimodulazione.

Descrizione	Commi a bilancio	Capitolo	P.G.		SNF																
					CP 2022	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP 2026	CP 2027	CP 2028	CP 2029	CP 2030	CP 2031	CP 2032	CP 2033	CP 2034	CP 2035	CP 2036		
MIMS Investimenti					100	100	270	630	800	1.050	1.250	1.200	1.200	1.250	1.450	1.500	1.500	1.300	850	<b>14.450</b>	
Alta velocità e alta capacità della linea ferroviaria Adriatica, anche al fine dell'inserimento nella rete core Ten-T-RFI	394	7122 (MEF)	15	Bilancio 2022-2024	50	50	150	200	250	250	400	400	400	450	650	650	650	450		<b>5.000</b>	
				Variazione	-10	-20					10	20									<b>0</b>
				Nuova proposta	40	30	150	200	250	250	400	410	420	450	650	650	650	450			
Cdp RFI parte investimenti (ivi incluse opere commissariate) - in 15 anni	395	7122 (MEF)	2	Bilancio 2022-2024			20	230	300	500	500	500	500	500	500	550	550	550	550	<b>5.750</b>	
				Variazione	20	40					-20	-40									<b>0</b>
				Nuova proposta	20	40	20	230	300	500	500	480	460	500	500	550	550	550	550	550	
Le metropolitane nelle grandi aree urbane (Torino, Milano, Roma, Napoli, Genova)	393	7400	8	Bilancio 2022-2024	50	50	100	200	250	300	350	300	300	300	300	300	300	300	300	<b>3.700</b>	
				Variazione	-10	-20						10	20								<b>0</b>
				Nuova proposta	40	30	100	200	250	300	350	310	320	300	300	300	300	300	300	300	
Totale MIMS con modifiche proposte					100	100	270	630	800	1.050	1.250	1.200	1.200	1.250	1.450	1.500	1.500	1.300	850	<b>14.450</b>	

Secondo la RT l'operata rimodulazione non pregiudica l'avvio e la realizzazione degli interventi programmati, in quanto le risorse stanziare consentono comunque di fare fronte a tutte le attività programmate nei medesimi anni.

Relativamente agli effetti sulla PA, la RT rappresenta che le autorizzazioni rimodulate, sulla base delle analisi effettuate dagli uffici competenti, trattandosi di interventi di analoga caratteristica tecnica e tempistica realizzativa, mantengono inalterate, in termini di saldo netto da finanziare, le somme stanziare per ciascuna annualità e non generano impatti negativi in termini di fabbisogno e indebitamento netto. In particolare, le rimodulazioni riferite al 2022 e al 2023 relative a diverse, ma analoghe tipologie di spesa, si riferiscono evidentemente alle attività di progettazione, prodromiche alle successive attività realizzative. La disposizione si rende necessaria al fine di consentire al CDP di RFI di disporre nei primi anni delle sufficienti risorse per le attività di progettazione, indispensabili per l'efficace utilizzo delle risorse assegnate per gli anni successivi. Senza tali disponibilità, l'implementazione degli interventi in corso di definizione nella stipula del CDP sarebbe inevitabilmente rallentata. Pertanto, la rimodulazione delle diverse tipologie di risorse si riferisce esclusivamente alle attività di progettazione per le quali le modalità realizzative sono del tutto analoghe per caratteristiche merceologiche e di cronoprogramma.

**In merito ai profili di quantificazione**, si prende atto di quanto affermato dalla RT che le autorizzazioni rimodulate, trattandosi di interventi di analoga caratteristica tecnica e tempistica realizzativa, mantengono inalterate, in termini di saldo netto da finanziare, le somme complessivamente stanziare per ciascuna annualità e non generano impatti negativi in termini di fabbisogno e indebitamento netto. Ciò premesso andrebbero forniti ulteriori chiarimenti circa le ragioni per cui, nonostante la riduzione dei finanziamenti per l'estensione della rete metropolitana e del trasporto rapido di massa delle città di Genova, Milano, Napoli, Roma e Torino e per l'Alta velocità e alta capacità della linea ferroviaria Adriatica, la dinamica di spesa scontata per gli esercizi successivi non appare sostanzialmente modificata – fatti salvi gli slittamenti di risorse disposti – rispetto a quella prevista dalla legge di bilancio per il 2022. Andrebbe inoltre escluso che la riduzione delle risorse nei primi anni per le metropolitane e l'alta velocità adriatica possa incidere su interventi già programmati per i medesimi esercizi.

## ARTICOLO 9, comma 2

### Rimodulazione autorizzazioni di spesa di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

**La norma** prevede che siano autorizzate le variazioni delle dotazioni finanziarie relative alle autorizzazioni di spesa indicate nell'allegato I annesso al decreto che qui si riporta.

capitolo	pg	Autorizzazione	Descrizione	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
7258	2	articolo 34 sub articolo ter comma 5 della legge 31 dicembre 2009, n. 196 articolo 1 comma 140 punto B sub punto primum della legge 11 dicembre 2016, n. 232	Infrastrutture portuali	2,680	2,680	2,680	5,360		-2,680	-2,680	-2,680	-2,680	-2,680					
	3	articolo 1 comma 1072 punto C sub punto decies della legge 27 dicembre 2017, n. 205	Infrastrutture portuali	2,720	2,010				-2,720	-2,010								
	4	articolo 1 comma 95 punto C sub punto decies della legge 30 dicembre 2018, n. 145	Infrastrutture portuali	7,470	7,560	7,910	8,090		-3,470	-3,560	-3,910	-4,020	-4,080	-5,370	-6,670			
7400	3	articolo 1 comma 1072 punto B sub punto decies della legge 27 dicembre 2017, n. 205	Trasporto rapido di massa	24,460	64,260	27,190	14,540	6,233	6,233	-24,460	-64,260	-27,190	-14,540	-6,233	-6,233			
	4	articolo 1 comma 95 punto B sub punto decies della legge 30 dicembre 2018, n. 145	Trasporto rapido di massa	5,950	46,850	22,820	32,840	32,843	30,230	-5,950	-46,850	-22,820	-32,840	-32,843	-30,230			
	1	articolo 1, comma 1016, della legge 27 dicembre 2006, n. 296	Trasporto rapido di massa	5,950	5,950	11,880	14,870	17,860	17,860	-5,950	-5,950	-11,880	-14,870	-8,930	-8,930	-8,930	-8,930	
7002	48	articolo 1 comma 95 punto A sub punto decies legge 30 dicembre 2018, n. 145	CdP ANAS	-49,230	-129,310	-72,480	-75,700	-56,936	-45,453	44,610	123,650	66,590	66,960	53,376	52,063	8,930	8,930	

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

	Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indebitamento netto		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
<b>Maggiori spese in conto capitale</b>									
Rimodulazione Fondo per il riaccertamento dei residui passivi perenti di parte capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge n. 196/2009- MIMS	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
Rimodulazione risorse derivanti dal riparto del Fondo per gli investimenti pubblici, di cui all'articolo 1, comma 1072, lettera c), della legge n.205/2017	2,7	2,0		2,7	2,0			2,7	2,0
Rimodulazione risorse derivanti dal riparto del Fondo investimenti amministrazioni centrali, di cui all'art. 1, comma 95, lettera c), della legge 145/2018	7,5	7,6	7,9	7,5	7,6	7,9		7,5	7,6
Rimodulazione risorse derivanti dal riparto del Fondo per gli investimenti pubblici, di cui all'articolo 1, comma 1072, lettera b), legge n.205/2017	24,5	64,3	27,2	24,5	64,3	27,2		24,5	64,3
Rimodulazione risorse derivanti dal riparto del Fondo investimenti amministrazioni	6,0	46,9	22,8	6,0	46,9	22,8		6,0	46,9

centrali, di cui all'art. 1, comma 95, lettera b), della legge 145/2018									
Rimodulazione risorse derivanti dal riparto del destinate alla realizzazione di completamenti delle opere in corso di realizzazione, di cui all'art. 1, comma 1016 della legge 296,2006	6,0	6,0	11,9	6,0	6,0	11,9	6,0	6,0	11,9
<b>Minori spese in conto capitale</b>									
Rimodulazione risorse derivanti dal riparto del Fondo investimenti amministrazioni centrali, di cui all'art. 1, comma 95, lettera a), della legge 145/2018	49,2	129,3	72,5	49,2	129,3	72,5	49,2	129,3	72,5

La **relazione tecnica**, afferma che la disposizione è finalizzata ad assicurare la necessaria disponibilità di risorse da destinare al Porto di Palermo (opera commissariata) ed agli interventi in materia trasporto rapido di massa, già a decorrere dall'anno 2022, per consentire, nel primo caso (porto di Palermo) l'immediato avvio di lavori relativi ad opere già cantierabili e nel secondo caso (trasporto rapido di massa) la coerenza con gli interventi previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, da concludersi entro il 2026.

A tal fine si prevede:

- a) l'anticipo di risorse da destinare al porto di Palermo per complessivi 49,160 milioni di euro negli anni dal 2022 al 2025 con una riduzione di risorse di pari importo per gli anni dal 2027 al 2033;
- b) l'anticipo di risorse da destinare al trasporto rapido di massa per complessivi 388,819 milioni di euro negli anni dal 2022 al 2027 con una riduzione di risorse di pari importo per gli anni dal 2028 al 2035; conseguentemente, al fine di neutralizzare gli effetti finanziari sul saldo netto da finanziare vengono corrispondentemente ridotte risorse relative al contratto di programma ANAS per complessivi 429,109 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2027 ed incrementate per un pari importo negli anni dal 2028 al 2035. Tali rimodulazioni non pregiudicano l'avvio e la realizzazione degli interventi previsti dal CdP ANAS in quanto i relativi capitoli, negli anni oggetto di rimodulazione, dispongono di risorse più che sufficienti per far fronte alle attività previste nei medesimi anni.

Relativamente agli effetti sulla PA, la RT rappresenta che le autorizzazioni rimodulate, trattandosi di interventi di analoga caratteristica tecnica e tempistica realizzativa, mantengono inalterate, in termini di saldo netto da finanziare, le somme stanziare per ciascuna annualità e non generano impatti negativi in termini di fabbisogno e indebitamento netto.

Con Nota del 5 luglio 2022, il Governo ha confermato quanto detto dalla RT e precisa che il prospetto riepilogativo riferito all'articolo 1, comma 95, lettera a), della legge 145/2018<sup>32</sup> scontava gli effetti sui saldi di finanza pubblica per l'entità complessiva del Fondo investimenti amministrazioni centrali. In particolare, la Nota, tenuto conto delle informazioni disponibili più aggiornate, ribadisce la neutralità su tutti i saldi di finanza pubblica atteso che si tratta di rimodulazioni di specifici interventi finanziati con il riparto del predetto Fondo, aventi analogha caratteristica tecnica e tempistica realizzativa.

**In merito ai profili di quantificazione**, non si hanno osservazioni da formulare alla luce delle informazioni contenute nella relazione tecnica e dei chiarimenti forniti nella Nota del Governo trasmessa al Senato.

### ARTICOLO 9, comma 3

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

**Normativa previgente.** L'art. 5 del DL n. 121/2021, ha istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili il Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI), disponendo l'assegnazione presso il medesimo Centro di un contingente complessivo di 20 unità di personale (di cui 5 ricercatori, 5 tecnologi, 4 primi ricercatori, 4 primi tecnologi, 1 dirigente tecnologo e 1 dirigente di ricerca) da individuarsi tra il personale degli enti pubblici di ricerca (collocato fuori ruolo) con mantenimento del trattamento economico in godimento presso l'amministrazione di appartenenza che è posto integralmente a carico del predetto Ministero. Al coordinamento del CISMI è preposto il dirigente di ricerca. Per lo svolgimento delle relative attività, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in aggiunta al suddetto contingente, nel limite di spesa di euro 140.000 a decorrere dal 2022, può avvalersi di non più di 4 esperti o consulenti (comma 1). Il richiamato comma 3 del medesimo articolo 5 autorizza una spesa pari a euro 2.225.954 a decorrere dal 2022.

**La norma** modifica l'art. 5 del DL n. 121/2021, che disciplina il Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI), del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, al fine di prevedere che:

- possa essere riconosciuta al coordinatore del CISMI un'indennità di funzione nel limite dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 3 del medesimo articolo 5 (euro 2.225.954 a decorrere dal 2022) e a valere sulle risorse ivi previste e comunque non superiore a 25.000 euro (comma 3, lett. a));
- l'incarico di coordinamento del CISMI possa essere conferito anche ad un professore universitario di I fascia, che viene collocato in aspettativa per l'intera durata dell'incarico<sup>33</sup>, con conservazione del trattamento economico in godimento, che è posto integralmente a

---

<sup>32</sup> Si ricorda che la riduzione delle risorse derivanti dal riparto del Fondo investimenti amministrazioni centrali sconta effetti analoghi su tutti e tre i saldi di finanza pubblica mentre il prospetto riepilogativo allegato alla legge n. 145 del 2018 ascriveva effetti differenti sui saldi del fabbisogno e dell'indebitamento netto rispetto al SNF.

<sup>33</sup> Ai sensi dell'art. 13 del DPR n. 382/1980.

carico del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. L'incarico di coordinatore ha una durata non inferiore a tre anni, rinnovabile una sola volta. Al fine di assicurare il rispetto del limite di spesa per l'intera durata dell'incarico è reso contestualmente indisponibile il posto destinato al dirigente di ricerca (comma 3, lett. b)).

Il **prospetto riepilogativo** non considera la norma.

La **relazione tecnica**, relativa al testo originario del provvedimento, evidenzia in una tabella (sintetizzata a seguire) i valori utilizzati ai fini della quantificazione degli oneri indicati nel comma 3 dell'art. 5 del DL n. 121/2021 e relativi al personale comandato o collocato in posizione di fuori ruolo, evidenziando che gli stessi (come si legge nella relazione tecnica relativa alla sopra menzionata disposizione) sono stati determinati, in via prudenziale, tenendo conto per ciascun livello della fascia stipendiale massima (VII classe stipendiale) prevista dal vigente CCNL relativo al personale del Comparto Istruzione e Ricerca.

(euro)

Qualifica	Numero unità	Oneri pro-capite	Oneri 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
<b>Totale</b>	<b>20</b>		<b>1.980.073,82</b>
Spese di funzionamento (cancelleria, missioni, trasferte e altro)			<b>105.880,00</b>
<b>Totale</b>			<b>2.085.953,82</b>

Per la consultazione delle componenti che contribuiscono alla determinazione degli importi pro-capite si rinvia al testo della relazione tecnica.

Quanto alla possibilità di riconoscere al coordinatore del CISMI (sia esso un dirigente di ricerca o un professore universitario) un'indennità, detta possibilità per la relazione tecnica non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, dal momento che il riconoscimento dell'indennità di funzione può avvenire esclusivamente nel limite dell'autorizzazione di spesa prevista dal comma 3 e comunque non superiore a 25.000 euro, che è stata determinata, come già evidenziato nella relazione tecnica relativa al DL n. 121/2021, tenendo conto per ciascun livello della fascia stipendiale massima (VII classe stipendiale) prevista dal vigente CCNL relativo al personale del Comparto Istruzione e Ricerca.

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio.

(euro)

	Costo unitario Lordo
	Annuo
Dirigente di ricerca	141.417,99
Professore di I fascia	113.289,00
Indennità di funzione	25.000,00
Totale	138.289,00
<b>Differenza residua</b>	<b>3.128,99</b>

Quanto alla possibilità di nominare come coordinatore del CISMI un professore universitario di I fascia, la relazione tecnica rappresenta che dalle rilevazioni del Ministero dell'università e della ricerca relative al 2020, concernenti il costo del personale delle istituzioni universitarie statali, incluse le istituzioni a ordinamento speciale, il costo medio nazionale di un professore di I fascia è pari a euro 113.289.

Pertanto, secondo la relazione tecnica il conferimento dell'incarico di coordinatore del CISMI non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto il relativo costo trova capienza nell'ambito delle risorse previste per tale figura come riportato nella tabella precedente, nella quale è stato quantificato e già coperto un onere annuo di euro 141.417,99. Al fine di assicurare il rispetto del limite di spesa di cui al comma 3, per l'intera durata dell'incarico è reso contestualmente indisponibile all'interno del contingente di cui al comma 1 del medesimo articolo 5 il posto destinato al dirigente di ricerca.

**In merito ai profili di quantificazione**, si evidenzia che la norma consente l'attribuzione al coordinatore del Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI) di un'indennità di funzione di importo non superiore a 25.000 euro annui, nel limite dell'autorizzazione di spesa (euro 2.225.954 a decorrere dal 2022) già disposta nel testo previgente dell'art. 5 del DL 121/2021 che disciplina l'istituzione e il funzionamento del CISMI. Al riguardo non si formulano osservazioni alla luce del dato testuale della norma, nonché degli elementi e delle ipotesi assunte dalla relazione tecnica che riferisce che questa non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto il relativo costo trova capienza nell'ambito delle risorse già a tal fine autorizzate nel testo previgente del summenzionato art. 5 del DL n. 121/2021.

Al riguardo si evidenzia che la verifica della congruità dell'importo massimo dell'indennità da attribuire al coordinatore del CISMI (euro 25.000 annui) appare confermato con riferimento all'ipotesi che venga nominato coordinatore un professore universitario di I fascia; ipotesi contemplata dalla norma come facoltativa rispetto al testo previgente del comma 1 dell'art. 5 del DL n. 121/2021 che prescrive invece per l'attribuzione dell'incarico di coordinatore la nomina di un dirigente di ricerca. In quest'ultimo caso, come si evince dalla relazione tecnica, sommando il relativo trattamento economico più alto rispetto a quello di professore universitario di I fascia, con l'indennità di funzione, le risorse già stanziare per l'attività del CISMI potrebbero non risultare più capienti. Si

evidenzia, d'altra parte, che anche l'attribuzione dell'indennità di funzione appare facoltativa e non è predeterminata dalla norma essendo solo fissato il suo ammontare massimo. Tanto premesso, non si formulano osservazioni.

## ARTICOLO 9, commi da 4 a 6

### Assegnazione di risorse al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

**Le norme** abrogano l'articolo 5-*quinquies* del decreto-legge 18 aprile 2019, n.32. Tale norma prevedeva che fosse istituita, a decorrere dal 1° settembre 2019, la società per azioni denominata "Italia Infrastrutture Spa", con capitale sociale pari a 10 milioni di euro interamente detenuto dal Ministero dell'economia e delle finanze. L'articolo stabiliva anche che la società potesse avvalersi, sulla base di apposite convenzioni e con oneri a carico della società stessa nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, di personale proveniente dalle pubbliche amministrazioni e che per la stipula delle convenzioni fosse autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2019 e 5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2020 (comma 4).

Si modifica l'articolo 1, comma 238, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, stabilendo che la quota delle maggiori entrate da riassegnare al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili relativa all'incremento delle tariffe applicabili per le operazioni in materia di motorizzazione di cui all'articolo 18 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, sia pari a 10.883.900 euro a decorrere dall'anno 2022 in luogo dei 7.309.900 euro previsti dalla norma previgente (comma 5).

Alla copertura finanziaria dell'onere recato dal comma 5, pari a 3.574.000 euro a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante le risorse rese libere dall'abrogazione disposta dal comma 4 (comma 6).

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

(milioni di euro)

	Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indebitamento netto		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
<b>Minori entrate extratributarie</b>									
Incremento quota di entrata derivanti delle tariffe applicabili per le operazioni in materia di riassegnate al MIMS (comma 5)	3,6	3,6	3,6						
<b>Maggiori spese correnti</b>									
Maggiore riassegnazione al MIMS derivante dall'incremento quota di entrata derivanti delle tariffe applicabili per le operazioni in materia di motorizzazione (comma 5)				3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6
<b>Minori spese correnti</b>									
Abrogazione autorizzazione di spesa di cui all'articolo 5 quinquies del Dl n. 32/2019- Convenzioni di supporto tecnico-amministrativo di Italia infrastrutture s.p.a (comma 4)	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6

La **relazione tecnica**, ribadisce che il comma 4 prevede la soppressione della società per azioni denominata “Italia Infrastrutture Spa”, istituita a decorrere dal 1° settembre 2019, con capitale sociale pari a 10 milioni di euro e che:

- 10 milioni di euro destinati a capitale sociale, imputati al capitolo 7615 del Ministero dell’economia e delle finanze, sono andati in economia alla chiusura dell’anno finanziario 2021 per effetto delle norme di conservazione dei residui di risorse di parte capitale;
- 2 milioni di euro per l’anno 2019 e 5 milioni di euro a decorrere dal 2020, destinati alla copertura finanziaria di convenzioni che la Società avrebbe dovuto stipulare con le strutture interessate del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, imputate al capitolo 1082 dello stesso Dicastero, sono andati in economia, rispettivamente, al 31 dicembre 2019 e al termine degli esercizi finanziari 2020 e 2021; in particolare, 5 milioni di euro a decorrere dal 2022, ridotti per l’importo di 1.426.000 euro annui dall’articolo 30, comma 6, del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, sono tuttora in bilancio disponibili.

La relazione tecnica ribadisce che il comma 5 incrementa la quota delle maggiori entrate da riassegnare al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili relativa all’incremento delle tariffe applicabili per le operazioni in materia di motorizzazione di cui all’articolo 18 della legge 1° dicembre 1986, n. 870. La quota passa da 7.309.900 a 10.883.900 euro a decorrere dall’anno 2022.

Il comma 6 reca la copertura finanziaria della disposizione di cui al comma 5, stabilendo che ai relativi oneri, pari a 3.574.000 euro a decorrere dall’anno 2022, si provvede mediante le risorse rese libere dall’abrogazione della disposizione autorizzatoria della società “Italia Infrastrutture S.p.a.”, prevista dal comma 4.

Relativamente alla copertura finanziaria la relazione tecnica rappresenta che le somme utilizzate risultano disponibili e non sono gravate da impegni giuridicamente vincolanti.

**In merito ai profili di quantificazione**, non si hanno osservazioni da formulare.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si rileva che il comma 6 dell’articolo 9 prevede agli oneri derivanti dal comma 5, concernente la rimodulazione delle somme riguardanti la quota delle maggiori entrate da riassegnare al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, relativa all’incremento delle tariffe applicabili per le operazioni in materia di motorizzazione, pari a 3.574.000 euro a decorrere dall’anno 2022, mediante utilizzo delle risorse rinvenienti dall’abrogazione - disposta dal comma 4 del medesimo articolo 9 - dell’articolo 5-*quinquies* del

decreto-legge n. 32 del 2019, che prevedeva la costituzione della società per azioni denominata Italia Infrastrutture Spa, ad oggi non ancora realizzata.

Al riguardo, nel rilevare che la disposizione abrogata, tra l'altro, autorizzava per il 2022 una spesa 5 milioni di euro, si evidenzia comunque la necessità di una assicurazione da parte del Governo in merito al fatto che l'utilizzo delle risorse medesime non sia suscettibile di pregiudicare la realizzazione di interventi già programmati a legislazione vigente.

#### **ARTICOLO 9, comma 7**

##### **Manutenzione di immobili pubblici**

La norma integra il testo dell'articolo 12, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n.98, che tratta della manutenzione di immobili pubblici. Le integrazioni stabiliscono che, qualora l'importo dei lavori risulti inferiore a 100.000 euro, l'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria ovvero di manutenzione straordinaria previste dal citato articolo, può essere curata direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici degli immobili.

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

La relazione tecnica, afferma che la previsione non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica in quanto l'ammontare delle spese per l'esecuzione degli interventi è previsto nell'ambito dei quadri economici degli interventi.

In merito ai profili di quantificazione, non si hanno osservazioni da formulare.

#### **ARTICOLO 9, comma 7-ter**

##### **Locazioni passive delle amministrazioni pubbliche**

Le norme, introdotte nel corso dell'esame presso il Senato, modificano l'articolo 16-*sexies* del decreto-legge 21 ottobre 2021, n.146 che disciplina i contratti di locazione passiva stipulati dalle Amministrazioni statali entro il 31 dicembre 2023 e prevede misure per il contenimento della spesa per società pubbliche. Il testo dell'articolo è integrato al fine di chiarire che per le amministrazioni pubbliche, per motivate esigenze, previo accordo con la proprietà, è possibile entrare nel possesso anticipato anche di porzioni di immobili, corrispondendo, nei limiti delle risorse disponibili, una somma a titolo di anticipata occupazione, commisurata ai metri quadri delle porzioni occupate e alla durata della predetta anticipata occupazione e comunque non superiore a tre dodicesimi del canone annuo congruito ai fini del contratto di locazione dell'immobile. Si chiarisce altresì che il possesso anticipato non ha effetti sulla durata del contratto

di locazione come prevista dalle vigenti disposizioni e dagli specifici accordi contrattuali tra le parti.

Si rammenta che alle norme recate dall'articolo 16-*sexies* del decreto legge n. 146/2021 in materia di locazioni passive delle amministrazioni pubbliche non erano stati ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica.

**Il prospetto riepilogativo** e la **relazione tecnica** non considerano la norma che è stata introdotta nel corso dell'esame presso il Senato.

**In merito ai profili di quantificazione**, non si hanno osservazioni da formulare considerato il contenuto eminentemente ordinamentale delle disposizioni.

**ARTICOLO 9, comma 8-ter**

**Percorsi per le competenze trasversali e l'orientamento (PCTO) per gli studenti degli istituti nautici e professionali.**

**La norma**, introdotta dal Senato, demanda al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la definizione, per gli studenti degli istituti nautici e professionali della pesca commerciale e delle produzioni ittiche, delle modalità di svolgimento a bordo di imbarcazioni nautiche a decorrere dall'anno scolastico 2022/2023, in cui si tenga conto di un percorso formativo che fa riferimento alle norme IMO STCW 1995<sup>34</sup> e che comporti la frequenza del corso di sicurezza personale e responsabilità sociali (*Personal Safety and Social Responsibilities - PSSR*) con oneri a carico degli stessi.

L'emendamento che ha introdotto la norma in esame risulta privo di **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione**, andrebbe chiarito se dalla norma possano derivare oneri organizzativi e/o assicurativi a carico di soggetti pubblici.

**ARTICOLO 9, commi da 8 a 10**

**Disposizioni in materia di trasporti**

**Le norme** – modificate presso il Senato - prevedono quanto segue:

- modificano l'articolo 121 del D. Lgs. 285/1992 (Codice della strada), relativo agli esami di idoneità. In particolare, si prevede che detti esami siano effettuati da dipendenti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e non più esclusivamente dai dipendenti dell'ex Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e

---

<sup>34</sup> International Maritime Organization, e convenzione STCW – Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers.

statistici. Si prevede altresì che la Direzione generale del personale del Ministero (in luogo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi) provveda a un controllo di qualità del personale abilitato a svolgere gli esami di idoneità alla patente e ad una loro formazione periodica (comma 8);

- modificano gli articoli 17, 24 e 58 del D. Lgs. 171/2005 (Codice della nautica da diporto) incrementando da 20 a 60 giorni:
  - il termine di validità della ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per la pubblicità, che sostituisce la licenza di navigazione;
  - i termini relativi alle procedure per il rinnovo della licenza di navigazione;
  - i termini riguardanti i procedimenti amministrativi relativi alle unità da diporto (comma 9);
- modificano l'allegato A della L. 84/1994, come segue:
  - inseriscono il porto di Termoli tra quelli ricompresi nell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale;
  - inseriscono il porto di Sciacca tra quelli ricompresi nell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale;
  - inseriscono il porto di Pozzallo tra quelli ricompresi nell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale;
  - inseriscono il porto di Vasto tra quelli ricompresi nell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale.

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

La **relazione tecnica** afferma, in relazione al comma 8, che gli adempimenti relativi al controllo di qualità del personale abilitato a svolgere gli esami di idoneità e alla loro formazione periodica saranno espletati dalla citata Direzione generale con le risorse umane e strumentali disponibili a legislazione vigente e, pertanto, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Per quanto riguarda il comma 9, che modifica in senso estensivo alcuni termini procedurali, previsti dal Codice della nautica da diporto, di cui al D. Lgs. 171/2005, le disposizioni hanno natura ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Con riferimento al comma 10, che inserisce il porto di Termoli tra quelli ricompresi nell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, la RT afferma che la citata Autorità opererà con le risorse strumentali e umane vigenti, in analogia a quanto già avvenuto nel caso di provvedimenti di analogo tenore. La disposizione non comporta, pertanto, nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

**In merito ai profili di quantificazione**, relativamente al comma 8, che consente ai dipendenti del MIMS, e non più esclusivamente a quelli dipendenti dell'ex Dipartimento per i trasporti, di svolgere gli esami di idoneità per il conseguimento della patente si prende atto che la RT afferma che i relativi adempimenti, compresi quelli attinenti al controllo di qualità del personale, saranno espletati dalla citata Direzione generale con le risorse umane e strumentali disponibili a legislazione vigente e, pertanto, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Al riguardo, sarebbe comunque utile acquisire dati di maggior dettaglio volti a confermare l'invarianza finanziaria della disposizione.

Per quanto attiene al comma 10, le disposizioni in esame ampliano le competenze dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, inserendo nel suo ambito anche il porto di Termoli. Con modifiche introdotte al Senato viene inoltre inserito il porto di Sciacca tra quelli ricompresi nell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, il porto di Pozzallo tra quelli ricompresi nell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale e il porto di Vasto tra quelli ricompresi nell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Dette autorità sono incluse nel perimetro delle amministrazioni pubbliche ai fini del conto economico consolidato e, ai sensi dell'articolo 13 della L. 84/1994, 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 tre 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;
- l'art. 4, comma 2, del DL n. 121/2021 ha inserito nuovi porti nell'ASP del Mare di Sardegna e nell'ASP del Mare di Sicilia Occidentale: alla norma non sono stati ascritti effetti finanziari e il Governo (con Nota depositata presso la

Commissione Bilancio) ha confermato la neutralità della disposizione fornendo chiarimenti circa l'effettiva possibilità per le due ASP di fronteggiare le nuove competenze nel quadro delle risorse disponibili a legislazione vigente.

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 legislativo<sup>35</sup> 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, per le fattispecie in esame, tenuto conto che la relazione tecnica riferita al testo iniziale si limita ad affermare il carattere neutrale della norma senza fornire ulteriori elementi e che l'emendamento introdotto dal Senato non è corredato di relazione tecnica, sarebbe utile acquisire dal Governo ulteriori elementi al fine di poter confermare che gli inserimenti in parola non comportino nuovi o maggiori oneri per le Autorità portuali interessate, che vedono ampliato l'ambito di riferimento delle proprie competenze.

#### **ARTICOLO 9, comma 10-*bis***

#### **Scuola superiore della pubblica amministrazione (SSPA) - corsi di alta formazione e di perfezionamento post lauream e bandi per corsi di dottorato**

Le norme, introdotte dal Senato, prevedono che la Scuola superiore della pubblica amministrazione (SSPA):

- possa istituire nella propria offerta formativa anche corsi di alta formazione e di perfezionamento *post lauream*;
- possa emanare bandi per corsi di dottorato in Scienze della pubblica amministrazione, in favore di un massimo di otto candidati, fino al raggiungimento, a regime, di un numero di frequentatori non superiore a trentadue unità; inoltre, relativamente al numero minimo di docenti per la formazione del collegio del dottorato, comunque non inferiore a sei, questi possano essere individuati anche tra professori universitari sulla base di una convenzione con l'ateneo di appartenenza.

Tali previsioni sono attuate nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

L'emendamento che ha introdotto la norma in esame risulta privo di relazione tecnica.

---

<sup>35</sup> AG 303 della XVII leg.

**In merito ai profili di quantificazione**, non si formulano osservazioni tenuto conto che le norme sono assistite da una clausola di neutralità e che le nuove attività previste per la Scuola superiore della pubblica amministrazione (SSPA) sono formulate in termini facoltativi, non obbligatori, e pertanto la scuola potrà darvi corso solo al sussistere delle relative disponibilità finanziarie.

**ARTICOLO 9, comma 10-ter**

### **Nuova destinazione di strutture residenziali finanziate con fondi pubblici**

**Le norme**, introdotte nel corso dell'esame presso il Senato, stabiliscono che le strutture finanziate con risorse assegnate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai Comuni per interventi straordinari sul patrimonio residenziale pubblico, ai sensi dell'articolo 3, primo comma, lettera q), della legge 5 agosto 1978, n. 457, non ancora del tutto completate possono essere riutilizzate dai medesimi Comuni beneficiari, anche eventualmente cambiando la destinazione d'uso, a condizione che sia garantita una finalità di interesse pubblico generale.

Si rammenta che la legge n. 457/1978 reca norma sull'edilizia residenziale. Più in particolare l'articolo 3 tratta delle competenze del Comitato per l'edilizia residenziale che ai sensi del comma 1, lettera q) riserva il due per cento dei finanziamenti complessivi, che il C.I.P.E.S. destina all'edilizia residenziale, per sopperire con interventi straordinari nel settore dell'edilizia residenziale alle esigenze più urgenti, anche in relazione a pubbliche calamità.

Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione delle disposizioni di cui al presente comma con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Il prospetto riepilogativo** e la **relazione tecnica** non considerano la norma che è stata introdotta nel corso dell'esame presso il Senato.

**In merito ai profili di quantificazione**, si osserva che la norma si limita a consentire il cambio di destinazione d'uso di strutture finanziate con fondi pubblici destinati all'edilizia residenziale; non si hanno osservazioni da formulare nel presupposto – sul quale appare opportuna una conferma – che tale variazione non sia suscettibile di incidere su entrate (ad es. da canoni) eventualmente già scontate ai fini delle previsioni di bilancio degli enti interessati.

**ARTICOLO 10, commi da 1 a 5**

### **Disposizioni in materia opere pubbliche e di funzionalità del Consiglio superiore dei lavori pubblici**

**Le norme** modificano alcune disposizioni relative al DL 77/2021. In particolare:

- novellano l'articolo 44, comma 3, prevedendo che la procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) si applichi per tutti gli interventi di cui all'Allegato IV del DL 77/2021, indipendentemente dalla relativa fonte di finanziamento. Agli interventi del suddetto Allegato, per la cui realizzazione è nominato un commissario straordinario, si applica, altresì, una riduzione dei termini procedurali [comma 1, lettera a)];
- modificano l'articolo 44, comma 4, e l'articolo 46, comma 1, prevedendo che nell'ambito della Conferenza di servizi si debba tenere conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR [comma 1, lettera b)];

In considerazione degli aumenti eccezionali dei prezzi, in relazione ai progetti di fattibilità tecnica ed economica di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro da sottoporre obbligatoriamente al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, non si applica, per gli anni 2022 e 2023 il versamento del contributo obbligatorio previsto per tali procedure, di cui all'articolo 1, comma 5, secondo periodo, del DL 245/2005, e, al fine di assicurare la funzionalità del medesimo Consiglio, è autorizzata la spesa di euro 1.600.000 per l'anno 2022 e di euro 3.200.000 per l'anno 2023, a valere sulle risorse di cui al successivo comma 5 (comma 2). Tale disposizione si applica esclusivamente ai progetti sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici successivamente alla data di entrata in vigore del presente provvedimento. È escluso il rimborso delle somme già versate (comma 3).

L'articolo 1, comma 5, secondo periodo, del DL 245/2005 prevede che per le esigenze connesse allo svolgimento della procedura di valutazione e di consulenza nell'ambito di progetti di opere, per le relative verifiche tecniche e per le conseguenti necessità operative, sia posto a carico del soggetto committente il versamento all'entrata del bilancio dello Stato di una somma pari allo 0,5 per mille del valore delle opere da realizzare.

Per il finanziamento delle attività della Commissione nazionale per il dibattito pubblico è autorizzata la spesa di euro 150.000 per l'anno 2022 e di euro 300.000 per l'anno 2023 (comma 4).

Agli oneri derivanti dai commi 2 e 4, “quantificati in complessivi” euro 1.750.000 per l'anno 2022 ed euro 3.500.000 per l'anno 2023 si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della L. 196/2009, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (comma 5).

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

(milioni di euro)

	Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indebitamento netto		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
<b>Maggiori spese correnti</b>									
Risorse per funzionalità del Consiglio superiore dei lavori pubblici (comma 2)	1,6	3,2		1,6	3,2		1,6	3,2	
Finanziamento Commissione nazionale per il dibattito pubblico (comma 4)	0,2	0,3		0,2	0,3		0,2	0,3	
<b>Minori spese correnti</b>									
Riduzione del Fondo per il riaccertamento dei residui passivi perenti di parte corrente MIMS (comma 5)	1,8	3,5		1,8	3,5		1,8	3,5	

La **relazione tecnica**, in relazione al comma 1, afferma che le disposizioni hanno contenuto ordinamentale e non determinano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Per quanto riguarda i commi 2 e 3, la RT ricorda che le disposizioni prevedono che il versamento a carico dei quadri economici degli interventi sottoposti obbligatoriamente al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici non si applichi per gli anni 2022 e 2023. Al contempo, al fine di assicurare la funzionalità del medesimo Consiglio, si autorizza la spesa di euro 1.600.000 per l'anno 2022 (rapportata a 6 mesi) e di euro 3.200.000 per l'anno 2023.

Con specifico riguardo alla quantificazione di detta spesa, la RT evidenzia che nel triennio 2018-2020 sono stati esaminati da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici 87 progetti per un valore complessivo di circa 18 miliardi di euro e un valore medio per singola opera di circa 210 milioni di euro. Sulla base di tali dati si stima che il valore medio del contributo, pari allo 0,5 per mille del valore del progetto, è di circa 103 mila euro.

Nella tabella seguente vengono rappresentati i valori sopra richiamati:

Anno	N. progetti esaminati	Importo complessivo delle opere	Importo medio per singolo progetto
2018	33	8.505.679.818	257.747.873
2019	18	3.901.765.696	216.764.761
2020	36	5.580.769.722	155.021.381
2021	32	6.774.000.000	211.687.500

In relazione all'anno 2022, nel primo semestre sono stati sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici 14 progetti. Per il secondo semestre la RT stima che verranno sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici ulteriori 15 progetti con un valore medio di circa 212 milioni di euro.

Per quanto riguarda l'anno 2023 la RT stima che verranno sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici 30 progetti con un valore medio di circa 212 milioni di euro.

Infine, la RT rappresenta che la stima del valore medio dei progetti da sottoporre al parere obbligatorio del Consiglio superiore negli anni 2022 e 2023 è stata effettuata sulla base di quanto registrato nell'anno 2021.

Nella tabella seguente vengono rappresentati i valori relativi agli anni 2022 e 2023:

Anno	N. progetti esaminati	Importo medio per singolo progetto	Importo complessivo delle opere	Contributo medio (0,5 per mille del valore del progetto)
I° semestre 2022	14	211.687.500	2.963.625.000	1.481.813
STIMA II° semestre 2022	15	211.687.500	3.175.312.500	1.587.656
STIMA anno 2023	30	211.687.500	6.350.625.000	3.175.313

Con riferimento al comma 4, la RT ricorda che l'articolo 22, comma 2, del Codice dei contratti pubblici (D. Lgs. 50/2016) ha previsto l'istituzione di una Commissione nazionale 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 e di proporre raccomandazioni per lo svolgimento del dibattito pubblico.

L'articolo 46 del DL 77/2021 ha previsto la facoltà di individuare, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in relazione agli interventi di cui all'articolo 44, comma 1, nonché a quelli finanziati in tutto o in parte con le risorse del PNRR e del PNC, soglie dimensionali delle opere da sottoporre obbligatoriamente a dibattito pubblico inferiori a quelle previste dall'Allegato 1 del DPCM 76/2018.

In attuazione del citato articolo 46 il decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 12 novembre 2021, n. 442 ha individuato le soglie dimensionali per interventi ex art. 44, comma 1, del decreto-legge 31 marzo 2021, n.77, e per quelli finanziati in tutto o in parte con risorse PNRR e PNC che sono sottoposti obbligatoriamente al dibattito pubblico. Ai sensi delle intervenute modifiche normative, il novero dei progetti sottoposti a dibattito pubblico risulta ampliato e, pertanto, allo scopo di garantire la funzionalità della Commissione nazionale per il dibattito pubblico, si prevede uno stanziamento aggiuntivo di euro 150.000 per l'anno 2022 e di 300.000 per l'anno 2023.

La RT precisa che detto stanziamento aggiuntivo è limitato ai soli anni 2022 e 2023 in quanto il dibattito pubblico si svolge sui progetti di fattibilità tecnico-economica ovvero sui documenti di fattibilità delle alternative progettuali delle opere e, dunque, in una fase antecedente l'approvazione dei progetti sulla cui base individuare, secondo le modalità previste dal decreto

legislativo n. 50 del 2016, il soggetto esecutore. Tenuto conto di quanto previsto dal regolamento (UE) n. 2021/241 del 12 febbraio 2021 in relazione ai termini di assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti, la RT precisa che, nel corso del corrente anno e dell'anno 2023, si concentrerà l'attività della Commissione nazionale di cui al sopra menzionato articolo 22 e, pertanto, lo stanziamento è stato determinato in coerenza con l'incremento di attività atteso.

Il Governo, con Nota presentata durante l'esame al Senato, ha precisato che il costo medio affrontato dalla Commissione è di circa di 10 mila euro per ciascun progetto e che si prevede vengano sottoposti a dibattito pubblico 15 progetti nell'anno 2022 e 30 nell'anno 2023.

Il Governo ha altresì confermato la disponibilità delle risorse relative al Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34 *ter*, comma 5, della L. 196/2009, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e l'assenza di pregiudizi nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse.

**In merito ai profili di quantificazione**, per quanto riguarda il comma 1, non vi sono osservazioni da formulare nel presupposto, sul quale appare opportuno acquisire conferma, che l'abbreviazione dei termini procedurali prevista dalle disposizioni in esame, e la conseguente accelerazione delle opere, sia compatibile con i profili di spesa già scontati nei tendenziali di finanza pubblica.

Con riferimento al comma 2, che disapplica, per gli anni 2022 e 2023, il versamento del contributo obbligatorio connesso all'espressione del parere, anch'esso obbligatorio, da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici (corrispondente allo 0,5 per mille dell'importo dei lavori), e contestualmente autorizza la spesa di euro 1.600.000 per l'anno 2022 e di euro 3.200.000 per l'anno 2023, in favore del suddetto Consiglio, si rileva che la RT fornisce le ipotesi e i dati sottostanti la quantificazione in base ai quali gli oneri risultano verificabili. Ciò premesso, appare necessario acquisire conferma circa la prudenzialità dei parametri utilizzati (importo medio delle opere e numero di lavori sottoposti a parere, indicati dalla RT in 212.000.000 euro e 30 lavori annui), alla luce del complesso dei dati forniti dalla RT e della particolare contingenza economica considerata, anche dal punto di vista della dinamica dei prezzi.

Si fa presente che il numero annuo di lavori sottoposti a parere utilizzato dalla RT (30) corrisponde alla media aritmetica dei lavori complessivamente registrati nel quadriennio 2019-2021 (119) e che tale media risulta influenzata dal basso numero di lavori registrato nel 2019 (18).

Per quanto riguarda il comma 4, che per il finanziamento delle attività della Commissione nazionale per il dibattito pubblico autorizza la spesa di euro 150.000 per l'anno 2022 e di euro 300.000 per l'anno 2023, preso atto che l'onere è limitato allo stanziamento previsto, non vi sono osservazioni

da formulare alla luce dei dati forniti dal Governo durante l'esame al Senato circa la congruità dello stanziamento in relazione ai previsti maggiori oneri (15 progetti nel 2022, 30 progetti nel 2023 a un costo medio di 10.000 euro).

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si rileva che il comma 2 dell'articolo 10 autorizza la spesa di 1.600.000 euro per il 2022 e di 3.200.000 euro per il 2023 al fine di assicurare la funzionalità del Consiglio superiore dei lavori pubblici e che il successivo comma 4 autorizza la spesa di 150.000 euro per il 2022 e di 300.000 euro per il 2023 per il finanziamento delle attività della Commissione nazionale per il dibattito pubblico, di cui al comma 2 dell'articolo 22 del decreto legislativo n. 50 del 2016. Ai relativi oneri, quantificati in complessivi 1.750.000 euro per il 2022 e 3.500.000 euro per il 2023, si provvede ai sensi del comma 5 del medesimo articolo 10, mediante corrispondente utilizzo delle risorse del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge n. 196 del 2009, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (capitolo 1414).

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare, considerato che il Governo ha assicurato, nel corso dell'esame del provvedimento in sede consultiva presso la 5ª Commissione bilancio del Senato della Repubblica, la presenza delle occorrenti risorse nel Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge n. 196 del 2009 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e che l'utilizzo delle risorse medesime non reca pregiudizio alla realizzazione delle finalità previste a legislazione vigente.

#### **ARTICOLO 10, comma 3-bis**

#### **Contributi per investimenti di messa in sicurezza edifici e territorio**

**Normativa vigente** L'articolo 1, commi 134-136, assegna alle regioni a statuto ordinario, per il periodo 2021-2033, contributi per la realizzazione di opere pubbliche per la messa in sicurezza degli edifici e del territorio. Nello specifico sono assegnati 135 milioni di euro annui dal 2021 al 2025, 270 milioni per il 2026, 315 milioni annui dal 2027 al 2032 e 360 milioni per il 2033.

Ogni anno le regioni assegnano almeno il 70 per cento dei contributi ricevuti ai comuni del proprio territorio entro il 30 ottobre, mentre i comuni devono affidare i lavori entro otto mesi dalla assegnazione delle risorse. I risparmi derivanti da eventuali ribassi d'asta sono vincolati fino al collaudo ovvero alla regolare esecuzione e successivamente possono essere utilizzati per ulteriori investimenti, per le medesime finalità, a condizione che gli stessi vengano impegnati entro 6 mesi dal collaudo ovvero dalla regolare esecuzione (commi 135 e 136).

**Le norme** – introdotte al Senato – modificano l'articolo 1, comma 136, della L. 145/2018, prevedendo che l'affidamento dei lavori da parte dei comuni, a valere sulle risorse assegnate dalle regioni per la realizzazione di opere pubbliche per la messa in sicurezza degli edifici e del territorio in base ai finanziamenti di cui al comma 134, avvenga entro dodici mesi (anziché otto, come previsto a legislazione vigente) dall'assegnazione delle risorse.

Le norme – introdotte al Senato – non sono corredate di **prospetto riepilogativo** né di **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione**, non vi sono osservazioni da formulare atteso che i lavori per la realizzazione di opere pubbliche per la messa in sicurezza degli edifici e del territorio sono comunque realizzati nell'ambito di risorse già predeterminate a legislazione vigente e nel presupposto che l'ampliamento del termine previsto dalla norma in esame non incida sostanzialmente sulle dinamiche di cassa scontate ai fini delle previsioni di spesa a legislazione vigente.

#### **ARTICOLO 10, commi da 5-bis a 5-sexies**

##### **Assegnazione di risorse al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili**

**Le norme** prevedono che per la realizzazione di parchi gioco innovativi è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo, con una dotazione pari a complessivi 5 milioni di euro per l'anno 2023, per l'attuazione di un programma sperimentale denominato "Dateci spazio" destinato ai comuni con popolazione superiore a 300.000 abitanti.

Sono ammissibili a finanziamento, nel limite massimo di 500.000 euro, esclusivamente interventi che non risultino già destinatari di contributi le risorse sulla base di altra normativa regionale, nazionale o europea.

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono definiti i tempi e le relative modalità di erogazione del finanziamento, i criteri per la valutazione delle proposte, le modalità di monitoraggio del programma e le ipotesi di revoca del finanziamento.

La valutazione delle proposte è svolta dall'Alta Commissione di cui all'articolo 1, comma 439, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, che, a tal fine, può avvalersi del supporto tecnico delle strutture del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché del Consiglio superiore dei lavori pubblici e della Struttura tecnica di missione di cui all'articolo 214 del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. L'Alta Commissione opera con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e l'avvalimento avviene senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Agli oneri derivanti dalle norme in esame, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 241, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. Tale norma ha autorizzato la spesa di 5,5 milioni di euro per l'anno 2015 stabilendo che gli interventi da finanziare fossero individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che è stato emanato il 12 novembre 2015.

L'emendamento che ha introdotto la norma non è corredato di **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione**, non si hanno osservazioni da formulare considerato che l'onere è configurato quale tetto massimo di spesa. Per quanto riguarda la riduzione dell'autorizzazione di spesa posta a copertura, si rinvia alle osservazioni relative ai profili di copertura.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che il comma 5-*sexies* dell'articolo 10 provvede agli oneri derivanti da 5-*bis* a 5-*quinquies* del medesimo articolo 10, concernenti l'istituzione di un fondo per l'attuazione del programma "Dateci Spazio" nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2023, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 241, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015), finalizzata alla tutela del patrimonio culturale e storico e attualmente iscritta sul capitolo 7531 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con uno stanziamento di 25 milioni di euro per ciascuno degli anni del triennio 2022-2024.

Ciò posto, appare necessaria una rassicurazione da parte del Governo in merito alla effettiva presenza delle occorrenti risorse e al fatto che il loro utilizzo non sia suscettibile di pregiudicare la realizzazione di interventi già programmati a legislazione vigente.

**ARTICOLO 10, commi da 5-*septies* a 5-*decies***

**Disposizioni urgenti in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, nonché per la funzionalità del Consiglio Superiore dei lavori pubblici**

**Le norme** – introdotte durante l'esame al Senato – intervengono sulla disciplina del Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova.

In particolare, ai sensi del **comma 5-septies**, il Commissario straordinario (nominato ai sensi dell'art. 4, comma 12-*octies*, del D.L. n. 32/2019, convertito dalla L. n. 55/2019<sup>36</sup>), previa opportune intese e nell'ambito del Progetto unico per Genova (previsto dal comma 12-*septies* del citato art. 4<sup>37</sup>), promuove la realizzazione di un progetto integrato di riqualificazione e rigenerazione urbana delle aree del comune di Genova, interessate dal progetto ferroviario "Potenziamento Genova-Campasso", finalizzato a una maggiore sostenibilità ambientale, sociale ed economica dell'intervento infrastrutturale ferroviario e a un miglioramento del contesto urbano. Si tratta di una misura posta in ottemperanza alla direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 7/12/2021 per l'adeguamento delle decisioni di investimento pubblico ai principi di coerenza e compatibilità con il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile.

A tal fine viene autorizzata (**comma 5-*octies***) in favore della Rete ferroviaria italiana s.p.a. la spesa di:

- 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024
- 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026
- 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027, 2028 e 2029.

Si dispone inoltre che, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto in esame, il Commissario straordinario, il comune di Genova, la regione Liguria, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la Rete ferroviaria italiana s.p.a. provvedano a definire, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, le attività necessarie per assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi del predetto Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana, ferma restando l'attribuzione al comune di Genova delle funzioni di soggetto attuatore delle opere e degli interventi inseriti nel predetto Progetto di riqualificazione (**comma 5-*nonies***).

Gli oneri derivanti dalle suddette misure sono quantificati (**comma 5-*decies***) in complessivi 89 milioni di euro, a cui si provvede:

---

<sup>36</sup> All'interno delle *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* (contenute nel D.L. n. 32/2019), l'art. 4 (in materia di Commissari straordinari) al comma 12-*octies* prevede la nomina, da parte del Presidente del Consiglio dei ministri – previa intese, in deroga alla procedura vigente, con proprio decreto e senza oneri per la finanza pubblica – del Commissario straordinario per il completamento dei lavori del Nodo ferroviario di Genova e del collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto storico di Genova.

<sup>37</sup> Ai sensi del quale, al fine di consentire il celere riavvio dei lavori del Nodo ferroviario di Genova e assicurare il collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto storico di Genova, i progetti "Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole", "Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi" e "Potenziamento Genova-Campasso" sono unificati in un Progetto unico, il cui limite di spesa è definito in 6.853,23 milioni di euro ed è interamente finanziato nell'ambito delle risorse del contratto di programma RFI. Tale finalizzazione è recepita nell'aggiornamento del contratto di programma - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la RFI Spa per gli anni 2018-2019, che deve recare il quadro economico unitario del Progetto unico e il cronoprogramma degli interventi. Le risorse che si rendono disponibili sui singoli interventi del Progetto unico possono essere destinate agli altri interventi nell'ambito dello stesso Progetto unico. Le opere civili degli interventi "Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole" e "Potenziamento Genova-Campasso" e la relativa impiantistica costituiscono lavori supplementari all'intervento "Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi" ai sensi dell'articolo 89 della direttiva 2014/25/UE. È autorizzato l'avvio della realizzazione del sesto lotto costruttivo della "Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi", mediante utilizzo delle risorse già assegnate alla RFI per il finanziamento del contratto di programma - parte investimenti RFI, nel limite di 833 milioni di euro anche nell'ambito del riparto del Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all'art. 1, comma 1072, della L. n. 205/2017.

- quanto a 3 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'art. 1, comma 47, della Legge di bilancio per il 2020 (L. n. 160/2019)<sup>38</sup>;
- quanto a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2029, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'art. 1, comma 6, del D.L. n. 109/2018 (Disposizioni urgenti per la città di Genova, convertito dalla L. n. 130/2018)<sup>39</sup>.

L'emendamento che ha introdotto le norme in esame non è corredato di **relazione tecnica** e di un **prospetto riepilogativo**.

**In merito ai profili di quantificazione**, si evidenzia che gli oneri indicati dalla norma sono configurati come limiti massimi di spesa (89 milioni di euro per il periodo tra il 2022 e il 2029). Peraltro, in assenza di relazione tecnica, non risultano disponibili i dati sottostanti la determinazione degli oneri in questione, utili ai fini della valutazione della congruità degli stanziamenti previsti in considerazione degli interventi da realizzare. In proposito appare quindi utile acquisire i relativi elementi informativi. Quanto alla copertura a valere sulla riduzione del Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane (istituito dalla Legge di bilancio per il 2020) e sulla riduzione dell'autorizzazione di spesa prevista per assicurare il finanziamento delle attività di ripristino conseguenti al crollo del viadotto Polcevera del 14 agosto 2018, occorrerebbe acquisire conferma che le predette riduzioni non incidano su iniziative già programmate o avviate a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse e che tale diversa destinazione delle somme non incida sul relativo profilo di spesa già scontato ai fini dei tendenziali.

---

<sup>38</sup> Detta previsione istituisce, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane, con una dotazione di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024.

<sup>39</sup> L'art. 1 comma 6 del citato decreto ha autorizzato la spesa di 30 milioni di euro annui dall'anno 2018 all'anno 2029 al fine di assicurare (in caso di mancato o ritardato versamento di quanto dovuto da parte del Concessionario) il celere avvio da parte del Commissario straordinario delle attività di ripristino conseguenti al crollo del tratto del viadotto Polcevera dell'autostrada A10, nel Comune di Genova. A detti oneri si provvede:

- quanto a 30 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2018 al 2029 mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'art. 1, comma 1072, della L. n. 205/2017
- ai fini della compensazione in termini di fabbisogno e indebitamento netto, quanto a 40 milioni di euro per l'anno 2018 e 120 milioni di euro per l'anno 2019, mediante corrispondente riduzione del medesimo Fondo e quanto a 20 milioni di euro per l'anno 2018, 40 milioni di euro per l'anno 2019, 20 milioni di euro per l'anno 2020, mediante corrispondente utilizzo 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 D.L. n. 154/2008 (convertito dalla L. n. 189/2008).

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che i commi da *5-septies* a *5-novies* dell'articolo 10 autorizzano il Commissario straordinario per il completamento dei lavori del Nodo ferroviario di Genova e del collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto storico di Genova alla spesa di complessivi 89 milioni di euro in favore di Rete ferroviaria italiana spa per la realizzazione del Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova.

Il comma *5-decies* del medesimo articolo 10 provvede agli oneri derivanti dalle citate disposizioni secondo le seguenti modalità:

- quanto a 3 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 47, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (legge di bilancio 2020);
- quanto a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2026 e quanto a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2029 mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109.

Con riferimento alla prima modalità di copertura, nel ricordare che la legge di bilancio per l'anno 2020 prevede l'istituzione del Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con una dotazione di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, attualmente iscritto sul capitolo 7580, andrebbe acquisita una assicurazione da parte del Governo in merito alla effettiva presenza delle occorrenti risorse e al fatto che il loro utilizzo non sia suscettibile di pregiudicare la realizzazione di interventi già programmati a legislazione vigente.

In riferimento seconda modalità di copertura, si rinvia alle considerazioni svolte in relazione all'articolo 7, comma *4-septies* e *4-octies*.

## **ARTICOLO 11**

### **Disposizioni urgenti sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie**

**Le norme** estendono dal 15 giugno 2022 al 30 settembre 2022 l'obbligo di utilizzo dei dispositivi di protezione delle vie respiratorie<sup>40</sup> su tutti i mezzi di trasporto fatta eccezione per gli aeromobili adibiti a servizi commerciali di trasporto di persone, nonché per i lavoratori, gli utenti e i visitatori delle strutture sanitarie, socio-sanitarie e socio-assistenziali (comma 1).

---

<sup>40</sup> di cui all'articolo 10-quater del D.L. n. 52/2021, Misure urgenti per la graduale ripresa delle attività economiche e sociali nel rispetto delle esigenze di contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID-19.

Inoltre, per lo svolgimento degli esami di Stato conclusivi del primo e del secondo ciclo di istruzione, nonché per gli esami conclusivi dei percorsi degli istituti tecnici superiori per l'anno scolastico 2021-2022, viene soppresso l'obbligo di utilizzo nelle istituzioni scolastiche dei dispositivi di protezione delle vie respiratorie previsto dall'art. 3, comma 5, lettera a), del D.L. n. 52/2021 (comma 2).

Il **prospetto riepilogativo** non considera le norme

La **relazione tecnica**, afferma che le disposizioni presentano carattere ordinamentale e non comportano, pertanto, nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica

**In merito ai profili di quantificazione**, non si hanno osservazioni da formulare.

#### ARTICOLO 12, comma 1

#### Misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC

**La norma**, modificata dal Senato, autorizza la spesa di 8 milioni di euro (1,5 nel testo iniziale del decreto-legge) annui a decorrere dall'anno 2022, al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC.

Al relativo onere si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento a carico del fondo speciale di parte corrente di competenza del Ministero della transizione ecologica.

Si evidenzia che l'importo della spesa autorizzata ai sensi del testo originario del decreto-legge (1,5 milioni di euro annui a decorrere dal 2022) è stato portato a 8 milioni di euro a decorrere dal 2022 per effetto di un emendamento approvato al Senato.

Il **prospetto riepilogativo**, relativo al testo iniziale, ascrive alla norma i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

(milioni di euro)

	Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indebitamento netto		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
<b>Maggiori spese correnti</b>									
Integrazione risorse art 8 c 5 D.lgs n. 152/2006 per corretto funzionamento Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC (comma 1)	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
<b>Minori spese correnti</b>									
Riduzione tabella A – MITE (comma 1)	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5

La **relazione tecnica**, riferita al testo iniziale, descrive la norma.

L'emendamento che ha incrementato l'autorizzazione di spesa recata dalla norma (da 1,5 a 8 milioni di euro a decorrere dal 2022) non è corredato di **prospetto riepilogativo** e di **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione**, non si formulano osservazioni dal momento che la norma è espressa in termini di limite di spesa.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che il comma 1 dell'articolo 12 fa fronte alle spese per integrare le risorse destinate al funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC, previste dal primo periodo del medesimo comma 1, pari a 8 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente di competenza del Ministero della transizione ecologica, relativo al triennio 2022-2024.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare, giacché l'accantonamento utilizzato reca le occorrenti disponibilità, anche tenendo conto dell'ulteriore riduzione disposta dall'articolo 3-*bis*, comma 5, del presente provvedimento.

#### **ARTICOLO 12, commi da 1-*bis* a 1-*quater***

##### **Assunzione di personale dirigenziale e non, presso il Ministero dell'economia**

**La norma**, introdotta al Senato, autorizza il Ministero dell'economia ad istituire, per le esigenze della Ragioneria generale dello Stato, due posizioni dirigenziali di livello non generale. Alla copertura delle predette posizioni si provvede attraverso l'indizione di concorsi pubblici o anche, per il triennio 2022-2024, in deroga alle percentuali di cui all'art. 19, comma 6, del D.lgs. n.165/2001 entro le quali è consentito il conferimento di incarichi dirigenziali a tempo determinato a soggetti esterni alla pubblica amministrazione (comma 1-*bis*).

Il Ministero dell'economia viene, altresì, autorizzato ad assumere a tempo indeterminato, in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali e nei limiti della vigente dotazione organica, un contingente di personale non dirigenziale pari a 10 unità, da inquadrare nell'Area III-F1. Il reclutamento è effettuato attraverso l'avvio di procedure concorsuali pubbliche o mediante scorrimento di vigenti graduatorie di concorsi pubblici (comma 1-*ter*).

Agli oneri derivanti dai commi 1-*bis* e 1-*ter*, pari ad euro 320.557 per il 2022 e ad euro 769.336 a decorrere dal 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento di parte

corrente riferito al Ministero dell'economia relativo al bilancio triennale 2022-2024 (comma 1-*quater*).

L'emendamento che ha introdotto le disposizioni in esame non è corredato di **prospetto riepilogativo** e di **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione**, andrebbero acquisiti i dati e gli elementi sottostanti la determinazione degli importi della spesa autorizzata (euro 320.557 per il 2022 e ad euro 769.336 a decorrere dal 2023) per le finalità della norma (creazione di due posizioni dirigenziali non generali e assunzione a tempo indeterminato di 10 unità di Area III-F1 presso il Ministero dell'economia).

Al riguardo si evidenzia che tali importi appaiono complessivamente congrui tenuto conto dei livelli medi delle retribuzioni relative alle posizioni e alle qualifiche funzionali interessate dalla norma desumibili dalla consultazione del Conto annuale. Peraltro, in base a quanto deducibile dal testo, l'ingresso in servizio del relativo personale dirigente e non, sembrerebbe essere stato programmato a decorrere dal mese di agosto 2022 (l'onere relativo al 2022 è pari a 5/12 di quello a regime); ciò sembrerebbe escludere, pertanto, l'attivazione di procedure concorsuali e, viceversa, prevedere, come consentito dalla norma, il conferimento di incarichi dirigenziali a tempo determinato a soggetti esterni alla pubblica amministrazione, per la copertura delle due posizioni dirigenziali non generali, e lo scorrimento di vigenti graduatorie concorsuali, per le assunzioni delle dieci unità di Area III-F1. In ogni modo, si evidenzia che con specifico riguardo al personale di Area III-F1, la norma individua il relativo numero di unità da assumere in modo puntuale (10 unità), laddove, a fronte dell'importo della spesa autorizzata che appare configurato come limite massimo, anche la determinazione delle unità di personale da assumere avrebbe dovuto essere definito entro un limite massimo.

Andrebbe, inoltre, acquisita una valutazione volta a verificare l'incidenza delle componenti d'onere relative alle spese di funzionamento correlate alle disposte misure di incremento delle dotazioni di personale del MEF.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che il comma 1-*quater* dell'articolo 12 provvede agli oneri derivanti dai commi 1-*bis* e 1-*ter* del medesimo articolo 12, concernenti assunzioni di personale presso il Ministero dell'economia e delle finanze, pari ad euro 320.557 per l'anno 2022 e ad euro 769.336 a decorrere dall'anno 2023, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente di competenza del medesimo Ministero, relativo al triennio 2022-2024.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare, giacché l'accantonamento utilizzato reca le occorrenti disponibilità, anche tenendo conto dell'ulteriore riduzione disposta dal successivo comma 1-*novies* del medesimo articolo 12.

Si fa presente, inoltre, che il comma 1-*novies* dell'articolo 12 provvede agli oneri derivanti dai commi 1-*sexies* e 1-*octies* del medesimo articolo 12, concernenti assunzioni di personale, rispettivamente, presso il Ministero dell'economia e delle finanze e presso il Ministero dell'interno, pari a euro 2.624.475 per l'anno 2022 e a euro 32.493.700 annui a decorrere dall'anno 2023, secondo le seguenti modalità:

a) quanto a euro 1.449.364 euro per l'anno 2022 e 17.892.368 euro a decorrere dall'anno 2023, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente di competenza del Ministero dell'interno, relativo al triennio 2022-2024;

b) quanto a euro 1.175.111 euro per l'anno 2022 e 14.601.332 annui a decorrere dall'anno 2023 mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente di competenza del Ministero dell'economia e delle finanze, relativo al triennio 2022-2024, che reca le occorrenti disponibilità.

Al riguardo, si hanno osservazioni da formulare, giacché gli accantonamenti utilizzati recano le occorrenti disponibilità, anche tenendo conto, per quanto riguarda l'accantonamento di competenza del Ministero dell'economia e delle finanze, dell'ulteriore riduzione disposta dal comma 1-*quater* del medesimo articolo 12.

## **ARTICOLO 12-*bis***

### **Accelerazione dei giudizi amministrativi in materia di PNRR**

**La norma** introduce specifiche disposizioni processuali amministrative concernenti interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del PNRR, al fine di garantire il rispetto dei termini previsti dal medesimo Piano ed evitare che la durata ordinaria dei giudizi possa incidere sul raggiungimento dei relativi obiettivi (commi da 1 a 8).

La disposizione riproduce il contenuto dell'art. 3 del DL n. 85/2022 (AS. 2667) in materia di concessioni autostradali, recepito nel testo del provvedimento in esame per effetto dell'approvazione al Senato di apposito emendamento governativo.

Il **prospetto riepilogativo** non considera la norma.

La **relazione tecnica** afferma che le disposizioni introdotte con il presente articolo hanno carattere ordinamentale e non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

**In merito ai profili di quantificazione**, non si formulano osservazioni nel presupposto, sul quale si chiede di acquisire conferma da parte del Governo, che l'Amministrazione della giustizia amministrativa possa dare attuazione alla disposizione in esame nei termini ivi previsti nell'ambito delle risorse (umane e strumentali) disponibili a normativa vigente.

## ARTICOLO 12-quater

### Misure urgenti per le infrastrutture culturali

**Normativa vigente.** L'articolo 183 del D.L. n. 34/2020 (c.d. "rilancio")<sup>41</sup>, ha istituito nello stato di previsione del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo il **Fondo emergenze imprese e istituzioni culturali**, destinato al sostegno delle librerie, dell'intera filiera dell'editoria, compresi le imprese e i lavoratori della filiera di produzione del libro, a partire da coloro che ricavano redditi prevalentemente dai diritti d'autore, nonché dei musei e degli altri istituti e luoghi della cultura diversi di quelli di cui al successivo comma 3. Inoltre, il Fondo è destinato al ristoro delle perdite derivanti dall'annullamento, dal rinvio o dal ridimensionamento, in seguito all'emergenza epidemiologica da Covid-19, di spettacoli e mostre. Il Fondo originariamente dotato di 231,5 milioni di euro per l'anno 2020, è poi stato incrementato di 400 milioni di euro per l'anno 2020, di 190 milioni per il 2021 e di 30 milioni per il 2022.

Il successivo comma 3 autorizza la spesa di 165 milioni di euro per l'anno 2020, di 125 milioni di euro per l'anno 2021 e di 20 milioni di euro per l'anno 2022 per assicurare il funzionamento degli istituti e luoghi della cultura statali di cui all'articolo 101 del D.lgs. n. 42/2004, afferenti al settore museale, in considerazione del mancato introito dei biglietti vendita d'ingresso durante il periodo di chiusura al pubblico conseguente all'adozione delle misure di contenimento del Covid-19. Le sono assegnate allo stato di previsione della spesa del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo.

**La norma**, introdotta dal Senato, incrementa di 15 milioni per l'anno 2022 l'autorizzazione di spesa prevista all'articolo 183, comma 3, del D.L. n. 34/2020 ponendo la copertura degli oneri alle risorse del Fondo emergenze imprese e istituzioni culturali sopra descritto.

L'emendamento che ha introdotto la norma in esame risulta privo di **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione**, andrebbe acquisita conferma che l'utilizzo per 15 milioni per l'anno 2022 del Fondo emergenze imprese e istituzioni cultura per il funzionamento degli istituti

---

<sup>41</sup> Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19.

e luoghi della cultura statali afferenti al settore museale non pregiudichi interventi già previsti e o programmati a valere sulle medesime risorse.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che il secondo periodo dell'articolo 12-*quater* provvede agli oneri derivanti dall'incremento di 15 milioni di euro per l'anno 2022 dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 183, comma 3, del decreto-legge n. 34 del 2020, finalizzata a ristorare i musei e i luoghi della cultura statali delle mancate entrate conseguenti all'adozione delle misure di contenimento da Covid-19, mediante corrispondente riduzione della dotazione del Fondo per le emergenze delle imprese e delle istituzioni culturali, istituito dal comma 2 del medesimo articolo 183, che rinvia ad uno o più decreti del Ministro per i beni e le attività culturali e per il turismo le modalità di ripartizione e assegnazione delle risorse.

Considerato che il predetto Fondo è stato quindi suddiviso in più capitoli corrispondenti alle diverse attività esercitate dalle imprese ed istituzioni culturali, appare necessario che il Governo, da un lato, chiarisca se si renderà necessaria l'adozione di un nuovo decreto ministeriale per stabilire l'incidenza della suddetta riduzione tra i capitoli dianzi menzionati e, dall'altro, fornisca una rassicurazione in merito all'effettiva disponibilità delle risorse occorrenti nonché sul fatto che il loro utilizzo non sia suscettibile di pregiudicare la realizzazione degli interventi già programmati a legislazione vigente.