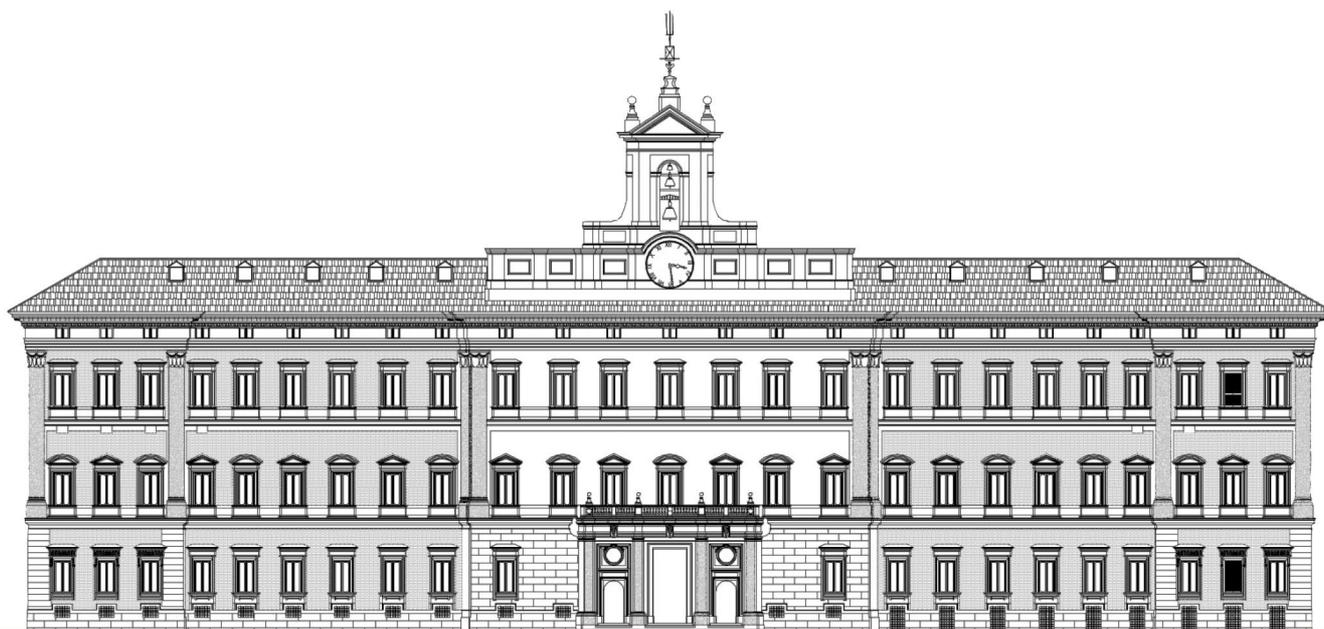




Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA



## Verifica delle quantificazioni

A.C. 1937-A

Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti  
di interesse strategico, per il processo penale e  
in materia di sport

*(Conversione in legge del DL n. 89 del 2024)*

N. 238 – 26 luglio 2024



Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA

Verifica delle quantificazioni

A.C. 1937-A

Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti  
di interesse strategico, per il processo penale e  
in materia di sport

*(Conversione in legge del DL n. 89 del 2024)*

N. 238 – 26 luglio 2024

*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)

---

La documentazione dei servizi e degli uffici della Camera è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. La Camera dei deputati declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

## INDICE

<b>PREMESSA</b> .....	<b>- 3 -</b>
<b>VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI</b> .....	<b>- 4 -</b>
ARTICOLO 1, COMMI DA 2-BIS A 2-SEXIES (EMENDAMENTO 1.5 N.F.) .....	- 4 -
AFFIDAMENTO DELLA CONCESSIONE PER L’A22 BRENNERO-MODENA .....	- 4 -
ARTICOLO 2, COMMA 1, LETTERA B-BIS) (EMENDAMENTO 2.30 N.F.) .....	- 7 -
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI ESPROPRIO DI BENI IMMOBILIARI DA PARTE DELLA SOCIETÀ STRETTO DI MESSINA S.P.A. .....	- 7 -
ARTICOLO 4, COMMA 1-BIS (EMENDAMENTO 4.3 N.F.).....	- 9 -
POTERI DEL PRESIDENTE DELL’AUTORITÀ PER LA LAGUNA DI VENEZIA .....	- 9 -
ARTICOLO 4, COMMA 4-BIS (EMENDAMENTO 4.7 N.F.).....	- 9 -
CONTRIBUTO STRAORDINARIO A FAVORE DELLA FONDAZIONE TEATRI DI PIACENZA.....	- 9 -
ARTICOLO 5, COMMA 2 (EMENDAMENTO 5.6 N.F.).....	- 10 -
COMMISSARIO STRAORDINARIO PER L’INTERVENTO RELATIVO ALLA MESSA IN SICUREZZA DEL SISTEMA ACQUEDOTTISTICO DEL PESCHIERA .....	- 10 -
ARTICOLO 5, COMMI 2-BIS E 2-TER (EMENDAMENTO 5.10 N.F.).....	- 12 -
NUOVA STRADA STATALE 729 SASSARI-OLBIA .....	- 12 -
ARTICOLO 5, COMMA 3-BIS (EMENDAMENTO 5.36).....	- 13 -
PROROGA DI TERMINI PER L’ADOZIONE DI DECRETI DI ESPROPRIO .....	- 13 -
ARTICOLO 5, COMMA 4-BIS (EMENDAMENTO 5.24 N.F.).....	- 14 -
PIATTAFORMA LOGISTICA INTERMODALE CON ANNESSO SCALO PORTUALE DEL PORTO DI TREMESTIERI .....	- 14 -
ARTICOLO 5, COMMA 4-TER (EMENDAMENTO 5.26 N.F.).....	- 15 -
COLLOCAMENTO IN ASPETTATIVA DEL PERSONALE DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI .....	- 15 -
ARTICOLO 5, COMMA 4-QUATER (EMENDAMENTO 5.27 N.F.).....	- 17 -
IDROVIA PISA-LIVORNO.....	- 17 -
ARTICOLO 5, COMMA 4-QUINQUIES (EMENDAMENTO 5.28) .....	- 18 -
POLO DI ALTA FORMAZIONE COREUTICA DELLA FONDAZIONE «ACCADEMIA D’ARTI E MESTIERI DELLO SPETTACOLO TEATRO ALLA SCALA» DI MILANO .....	- 18 -
ARTICOLO 5, COMMA 4-SEXIES (EMENDAMENTI IDENTICI 5.29 N.F. E 5.30 N.F.).....	- 19 -

INFRASTRUTTURA DEL PONTE DI PARMA.....	- 19 -
ARTICOLO 5, COMMA 4- <i>SEPTIES</i> (EMENDAMENTO 5.31 N.F.) .....	- 20 -
COMPLETAMENTO DELL'INTERVENTO "REGIONE LIGURIA-BEGATO" .....	- 20 -

## *Informazioni sul provvedimento*

---

<b>A.C.</b>	1937-A
<b>Titolo:</b>	<b>Conversione in legge del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport</b>
<b>Iniziativa:</b>	governativa
<b>Iter al Senato:</b>	no
<b>Relazione tecnica (RT):</b>	presente
<b>Relatore per la Commissione di merito:</b>	Pizzimenti (Lega)
<b>Commissione competente:</b>	VIII (Ambiente)

---

## PREMESSA

Il disegno di legge dispone la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport.

Il testo iniziale del provvedimento, corredato di relazione tecnica e di prospetto riepilogativo degli effetti finanziari, è stato già esaminato dalla Commissione Bilancio, che, nella seduta del 24 luglio 2024, ha espresso parere favorevole con tre condizioni, volte a garantire il rispetto dell'articolo 81 della Costituzione, poi recepite dalla VIII Commissione in sede referente.

In particolare, le citate condizioni sono volte a:

- modificare il comma 3 dell'articolo 4, al fine di precisare che la predetta disposizione non reca una norma di copertura finanziaria degli oneri derivanti dai commi 1 e 2 del medesimo articolo, ma indica che all'attuazione delle predette disposizioni si provvede a valere sulle risorse autorizzate dall'articolo 95, comma 16, del decreto-legge n. 104 del 2020;
- modificare l'articolo 8, comma 2, al fine di specificare che il supporto istruttorio, tecnico e operativo allo svolgimento delle funzioni del Comitato CSS è fornito dall'Ufficio nazionale minerario per gli idrocarburi e le georisorse, dall'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale e dall'Istituto superiore di sanità non solo con le risorse umane e strumentali, ma anche con quelle finanziarie, disponibili a legislazione vigente;
- riformulare il secondo periodo dell'articolo 10, comma 10, al fine di specificare che agli oneri derivanti dall'istituzione del fondo di garanzia, per l'attuazione delle disposizioni di cui al precedente comma 6 del

medesimo articolo 10, si provvede mediante corrispondente versamento all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse della contabilità speciale di cui all'articolo 7-*quinquies*, comma 7, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, che restano acquisite all'erario.

In merito al testo iniziale del provvedimento si rinvia comunque alla Nota del servizio Bilancio n. 162 del 17 gennaio 2024.

Sono quindi oggetto della presente nota le modifiche e le integrazioni apportate al testo del decreto-legge dalle Commissioni VIII (Ambiente) nel corso dell'esame in sede referente.

Le proposte emendative approvate in sede referente non sono corredate di relazione tecnica.

Si esaminano di seguito le sole modifiche introdotte dalla Commissione di merito considerate dalla relazione tecnica o che presentano profili di carattere finanziario.

## VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI

### **ARTICOLO 1, commi da 2-*bis* a 2-*sexies* (Emendamento 1.5 N.F.)**

#### **Affidamento della concessione per l'A22 Brennero-Modena**

Le norme modificano l'articolo 2, comma 1-*bis*, del decreto-legge n. 121 del 2021, trasformando il termine del 30 novembre 2023 previsto per la conclusione dell'affidamento della concessione dell'autostrada A22 Brennero-Modena nel termine del 31 dicembre 2024 entro il quale bandire il suddetto affidamento (comma 2-*bis*).

L'articolo 2, comma 1-*bis*, primo periodo, del decreto-legge n. 121 del 2021 prevede che l'affidamento delle concessioni relative alla tratta autostradale A22 possa avvenire anche mediante il procedimento della "finanza di progetto", da concludere entro il 30 novembre 2023.

La società Autobrennero Spa è autorizzata a versare all'entrata del bilancio dello Stato una somma pari a euro 232.776.612 a integrale adempimento di quanto dovuto dalla medesima società a titolo di maggiori introiti per il periodo di gestione dal 1° maggio 2014 al 31 dicembre 2022. Tale somma per le annualità successive al 31 dicembre 2022 è quantificata nella percentuale del 27,25 per cento del margine operativo lordo desunto dai bilanci di esercizio della società regolarmente approvati. Alla somma concorre l'acconto già versato dalla concessionaria in forza del comma 1-*bis* dell'articolo 2 del decreto-legge n. 121 del 2021. L'accettazione dell'importo, da formalizzare mediante la sottoscrizione di un atto aggiuntivo alla Convenzione, è condizione per la conclusione della procedura di affidamento (comma 2-*ter*).

Ai sensi dell'articolo 2, comma 1-*bis*, del decreto-legge n. 121 del 2021 in caso di "finanza di progetto", il "fondo ferroviario"<sup>1</sup> dell'Autobrennero viene versato – relativamente alle somme dovute per gli anni 2018-2022 – a titolo di acconto per una somma corrispondente agli importi previsti dal comma 3 dell'articolo 13-*bis* del decreto-legge n. 148 del 2017. In base a detto comma 3, il concessionario subentrante dell'infrastruttura autostradale A22 Brennero-Modena versa all'entrata del bilancio dello Stato, entro il 15 dicembre di ciascun anno, l'importo di 160 milioni di euro per l'anno 2018 e di 70 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2019 al 2024 e comunque fino a concorrenza del valore di concessione, che non potrà essere complessivamente inferiore a 580 milioni di euro.

Per il periodo di gestione dal 1° maggio 2014 al 31 dicembre 2022 il versamento della somma (complessivamente pari a euro 232.776.612 euro) è effettuato dalla suddetta società nella misura di 70 milioni di euro entro il 20 novembre 2024 e la parte rimanente, al netto dell'acconto già versato pari a 70.000.000 euro dalla concessionaria in forza del comma 1-*bis* dell'articolo 2 del decreto-legge n. 121 del 2021, nella misura di 41.592.204 euro entro il 15 dicembre 2025, e nella misura di 51.184.408 euro entro il 15 dicembre 2026. Per le annualità successive al 31 dicembre 2022 (quantificate nella percentuale del 27,25 per cento del margine operativo lordo), il versamento della somma è effettuato dalla suddetta società per l'anno di esercizio 2023 entro il 28 febbraio 2025, per le annualità 2024 e 2025 entro il 31 ottobre 2026 e per le annualità successive entro un mese dall'approvazione del bilancio di esercizio della medesima società (comma 2-*quater*).

L'efficacia liberatoria rispetto alle somme dovute ai sensi dell'articolo 2 comma 1-*bis* del decreto-legge n. 121 del 2021, è subordinata al pagamento dell'importo di cui al comma 2-*ter*, e altresì al deposito da parte della società Autostrada del Brennero S.p.A., presso le sedi competenti, a definitiva e completa tacitazione di ogni diritto e pretesa, anche giudiziale, nei confronti del concedente e di ogni altro soggetto pubblico Statale, degli atti di rinuncia a tutti i giudizi pendenti e alle relative domande, a qualunque titolo dedotte e deducibili, nonché ai giudizi cautelari connessi e ad eventuali azioni future relative al rapporto concessorio fino alla data di entrata in vigore della presente disposizione, con compensazione delle spese, ad esclusione di ogni diritto e ogni contenzioso, anche futuro, in relazione alle risorse del "fondo ferroviario" di cui all'articolo 55, comma 13, della legge n. 449 del 1997, e ai relativi interessi, maturati a vario titolo (comma 2-*quinquies*).

Fermo quanto previsto nei commi da 2-*ter* a 2-*quinquies*, la società titolare della concessione di costruzione e gestione dell'autostrada A22 Brennero Modena è autorizzata ad accantonare, in base al proprio piano economico finanziario, una quota anche prevalente dei propri proventi in un fondo di accumulo destinato al finanziamento di interventi di adeguamento e potenziamento della rete autostradale. L'utilizzo delle

---

<sup>1</sup> L'articolo 55, comma 13, della legge n. 449 del 1997 ha autorizzato la società concessionaria dell'autostrada del Brennero (Autobrennero Spa), a decorrere dal 1° gennaio 1998, ad accantonare una quota dei proventi in un fondo destinato al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero e alla realizzazione delle relative gallerie nonché dei collegamenti ferroviari e delle infrastrutture connesse fino al nodo stazione di Verona (cosiddetto "fondo ferroviario" dell'Autostrada del Brennero). Tale accantonamento nonché il successivo utilizzo sono effettuati in esenzione di imposta.

disponibilità del fondo avviene in base ad apposite convenzioni da stipularsi tra la società concessionaria e gli enti locali di volta in volta territorialmente competenti, che mantengono la responsabilità e la titolarità della realizzazione degli interventi. La convenzione di concessione relativa alla tratta autostradale A22 Brennero Modena definisce i contenuti delle convenzioni, l'elenco degli interventi da finanziare e i criteri per l'individuazione di eventuali interventi alternativi da approvare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (comma 2-*sexies*).

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

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame modificano l'articolo 2, comma 1-*bis*, del decreto-legge n. 121 del 2021, prorogando ulteriormente il termine per la stipula della concessione autostradale dell'A22. Il termine del 30 novembre 2023 previsto per la conclusione dell'affidamento della concessione dell'autostrada A22 Brennero-Modena viene trasformato nel termine del 31 dicembre 2024 entro il quale bandire il suddetto affidamento.

La società Autobrennero Spa è autorizzata a versare all'entrata del bilancio dello Stato una somma pari a euro 232.776.612,00 a integrale adempimento di quanto dovuto dalla medesima società a titolo di maggiori introiti per il periodo di gestione dal 1° maggio 2014 al 31 dicembre 2022. Tale somma, per le annualità successive al 31 dicembre 2022, è quantificata nella percentuale del 27,25 per cento del margine operativo lordo desunto dai bilanci di esercizio della società regolarmente approvati. Alla somma concorre l'acconto già versato dalla concessionaria in forza del comma 1-*bis* dell'articolo 2 del decreto-legge n. 121 del 2021.

Per il periodo di gestione dal 1° maggio 2014 al 31 dicembre 2022 il versamento della somma (complessivamente pari a euro 232.776.612 euro) è effettuato nella misura di 70 milioni di euro entro il 20 novembre 2024 e la parte rimanente, al netto dell'acconto già versato pari a 70.000.000 euro dalla concessionaria in forza del comma 1-*bis* dell'articolo 2 del decreto-legge n. 121 del 2021, nella misura di 41.592.204 euro entro il 15 dicembre 2025, e nella misura di 51.184.408 euro entro il 15 dicembre 2026.

Per le annualità successive al 31 dicembre 2022 (quantificate nella percentuale del 27,25 per cento del margine operativo lordo) il versamento della somma è effettuato dalla suddetta società per l'anno di esercizio 2023 entro il 28 febbraio 2025, per le annualità 2024 e 2025 entro il 31 ottobre 2026 e per le annualità successive entro un mese dall'approvazione del bilancio di esercizio della medesima società.

L'efficacia liberatoria rispetto alle somme dovute ai sensi dell'articolo 2 comma 1-*bis* del decreto-legge n. 121 del 2021, è subordinata al pagamento dell'importo di cui al comma 2-*ter*, e altresì al deposito da parte della società Autostrada del Brennero S.p.A., presso le sedi competenti degli atti di rinuncia a tutti i giudizi pendenti e alle relative domande, nonché ai giudizi cautelari connessi e ad eventuali azioni future relative al rapporto concessorio fino alla data di entrata in vigore della presente disposizione. Detta efficacia non include ogni diritto e ogni contenzioso, anche futuro, in relazione alle risorse del "fondo ferroviario" di cui all'articolo 55, comma 13 della legge n. 449 del 1997, e ai relativi interessi, maturati a vario titolo.

Fermo quanto previsto nei commi da 2-*ter* a 2-*quinqües*, la società titolare della concessione di costruzione e gestione dell'autostrada A22 Brennero Modena è autorizzata ad accantonare, in base al proprio piano economico finanziario, una quota anche prevalente dei propri proventi in un fondo di accumulo destinato al finanziamento di interventi di adeguamento e potenziamento della rete autostradale, il cui utilizzo avviene in base ad apposite convenzioni da stipularsi tra la società concessionaria e gli enti locali di volta in volta territorialmente competenti, che mantengono la responsabilità e la titolarità della realizzazione degli interventi. Tutto ciò considerato, non si hanno osservazioni da formulare.

**ARTICOLO 2, comma 1, lettera *b-bis*) (Emendamento 2.30 N.F.)**

**Disposizioni in materia di esproprio di beni immobiliari da *parte* della Società Stretto di Messina S.p.A.**

La norma autorizza la Società Stretto di Messina S.p.A. ovvero il contraente generale, entro trenta giorni dalla dichiarazione di pubblica utilità dell'opera relativa alla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria a stipulare con i proprietari e con gli usufruttuari delle unità immobiliari individuate dal piano particellare di esproprio relativo alla stessa opera, l'atto di cessione del bene o del diritto reale. Decorso il termine di trenta giorni di cui al primo periodo, l'Autorità espropriante provvede alle conseguenti espropriazioni. A tal fine emana il decreto di esproprio. Vengono, quindi, introdotte misure indennitarie nei confronti dei titolari dei suddetti diritti reali sui relativi immobili nonché nei confronti dei locatari che comprovino il relativo titolo con un contratto di locazione regolarmente registrato da almeno un anno dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. Ai maggiori oneri derivanti dalle disposizioni introdotte, nel limite massimo

di 40 milioni di euro per il 2024, si provvede con risorse proprio del bilancio della Stretto di Messina S.p.A., non destinate alla copertura finanziaria del costo complessivo dell'opera, che vengono agli scopi vincolate e utilizzate entro dicembre 2024 (comma 1, lettera *b-bis*)).

Si evidenzia che la Società Stretto di Messina S.p.A. è ricompresa nell'elenco delle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato individuate dall'ISTAT ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge n. 196 de 2009 (Legge di contabilità e di finanza pubblica). Il capitale sociale della Società è interamente ripartito tra il Ministero dell'Economia, Anas S.p.A., Rete ferroviaria italiana S.p.A., Regione Sicilia e Regione Calabria.

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

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che la norma in esame, introdotta dalla Commissione di merito, autorizza la Società Stretto di Messina S.p.A. ovvero il contraente generale responsabili della realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, a stipulare entro trenta giorni dalla dichiarazione di pubblica utilità della relativa opera con i proprietari e con gli usufruttuari delle unità immobiliari individuate dal piano particellare di esproprio relativo alla stessa opera, l'atto di cessione del bene o del relativo diritto reale. Vengono, quindi, previste misure indennitarie nei confronti dei titolari dei suddetti diritti reali sui relativi immobili nonché nei confronti dei locatari che comprovino il relativo titolo con un contratto di locazione regolarmente registrato da almeno un anno dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. Ai maggiori oneri derivanti dalle disposizioni introdotte, nel limite massimo di 40 milioni di euro per il 2024, si provvede con risorse proprio del bilancio della Stretto di Messina S.p.A., non destinate alla copertura finanziaria del costo complessivo dell'opera, che vengono agli scopi vincolate e utilizzate entro dicembre 2024 (comma 1, lettera *b-bis*)). Al riguardo, pur considerato che gli oneri recati dalla disposizione sono configurati come limite massimo di spesa, appare necessario acquisire un chiarimento da parte del Governo in merito agli effetti negativi in termini di fabbisogno e di indebitamento netto che potrebbero derivare dalla disposizione stessa, posto che la Società Stretto di Messina, a carico della quale vengono posti i relativi oneri, è ricompresa nell'elenco delle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato.

#### **ARTICOLO 4, comma 1-*bis* (Emendamento 4.3 N.F.)**

##### **Poteri del Presidente dell’Autorità per la Laguna di Venezia**

**Normativa vigente.** L’articolo 95 del decreto-legge n. 104 del 2020 ha istituito l’Autorità per la Laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque, con sede in Venezia, quale ente pubblico non economico di rilevanza nazionale dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria. Gli oneri derivanti dall’istituzione e dal funzionamento dell’Autorità, ivi compresi quelli relativi alla costituzione ed al primo avviamento della società *in house* per il cui tramite l’Autorità cura la manutenzione del MOSE, sono indicati, dal comma 16 del medesimo articolo, in 5 milioni di euro annui a decorrere dal 2021.

**La norma** prevede che il Presidente dell’Autorità per la Laguna di Venezia può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, del supporto del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia, che vi provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente (comma 1-*bis*).

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

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che la norma consente al Presidente dell’Autorità per la Laguna di Venezia di avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, del supporto del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia, che a sua volta vi provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare, considerato che la disposizione deve essere attuata in condizioni di neutralità finanziaria.

#### **ARTICOLO 4, comma 4-*bis* (Emendamento 4.7 N.F.)**

##### **Contributo straordinario a favore della Fondazione Teatri di Piacenza**

**La norma**, al fine di rafforzarne l’operatività istituzionale, prevede un contributo straordinario di euro 500.000 per l’anno 2024, a favore della Fondazione Teatri di Piacenza. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2024-2026, nell’ambito del programma “Fondi di riserva e speciali” della missione “Fondi da ripartire” dello stato di previsione del Ministero dell’economia e delle finanze per l’anno

2024, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della cultura (comma 4-*bis*).

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

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che la norma in esame prevede, per l'anno 2024, un contributo straordinario di euro 500.000 a favore della Fondazione Teatri di Piacenza. Al riguardo non si formulano osservazioni posto che la norma autorizza uno stanziamento configurato come limite massimo di spesa.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che il comma 4-*bis* dell'articolo 4 prevede agli oneri derivanti dalla sua attuazione, pari a 500.000 euro per l'anno 2024, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente, relativo al bilancio triennale 2024-2026, di competenza del Ministero della cultura. Nel rilevare che il predetto accantonamento reca le occorrenti disponibilità, non si hanno osservazioni da formulare.

#### **ARTICOLO 5, comma 2 (Emendamento 5.6 N.F.)**

#### **Commissario straordinario per l'intervento relativo alla messa in sicurezza del sistema acquedottistico del Peschiera**

**Le norme**, fermo restando quanto previsto dall'articolo 1, comma 290-*bis*, della legge n. 213 del 2023<sup>2</sup>, per il supporto tecnico, prevedono che il Commissario straordinario per l'intervento relativo alla messa in sicurezza del sistema acquedottistico del Peschiera possa avvalersi di un numero massimo di ulteriori tre esperti o consulenti in deroga a quanto previsto dall'articolo 7 del decreto legislativo n. 165 del 2021 (relativo alla gestione delle risorse umane presso le pubbliche amministrazioni), e dall'articolo 5, comma 9, del decreto-legge n. 95 del 2012 (divieto alle pubbliche amministrazioni di attribuire incarichi di studio e di consulenza a soggetti già lavoratori privati o pubblici collocati in quiescenza). I

---

<sup>2</sup> L'articolo 1, comma 290-*bis*, della legge n. 213 del 2023 prevede che per il supporto tecnico, i commissari straordinari per il collegamento intermodale Roma-Latina e per l'acquedotto del Peschiera possano avvalersi di un numero massimo di sette esperti o consulenti, i cui oneri sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare o completare nel limite della quota percentuale dello 0,7 per cento.

compensi per il supporto tecnico prestato dai soggetti di cui al primo periodo sono definiti con provvedimento del Commissario straordinario, nel limite massimo di 70.000 euro annui per ogni esperto o consulente, e sono posti a carico della società Acea Ato 2 Spa, gestore del servizio idrico integrato Acea Ato 2 Spa, in qualità di stazione appaltante, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Si rammenta che gli Enti di governo dei servizi idrici e/o dei rifiuti (ex AATO) sono inclusi nell'“elenco Istat” ossia nell'elenco delle amministrazioni inserite nel conto economico consolidato della p. a..

In particolare, infatti, Acea Ato 2 gestisce interamente il servizio idrico integrato nel Comune di Roma e in altri 112 comuni.<sup>3</sup>

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

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame consentono al Commissario straordinario per l'intervento relativo alla messa in sicurezza del sistema acquedottistico del Peschiera<sup>4</sup> di avvalersi di un numero massimo di ulteriori tre esperti o consulenti, i cui compensi sono definiti, con provvedimento del Commissario straordinario, nel limite massimo di 70.000 euro annui per ciascuno, e sono posti a carico della società Acea Ato 2 Spa, gestore del servizio idrico integrato, in qualità di stazione appaltante, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Ciò premesso, appare necessario un chiarimento da parte del Governo in merito agli effetti negativi in termini di fabbisogno e di indebitamento netto che potrebbero derivare dall'imputazione degli oneri relativi all'assunzione di ulteriori tre esperti o consulenti a carico della società Acea Ato 2 Spa, posto che gli Enti di governo dei servizi idrici e/o dei rifiuti (ex AATO), tra cui la società di cui trattasi, sono inclusi nell'elenco delle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato.

---

<sup>3</sup> <https://www.gruppo.acea.it/al-servizio-delle-persone/acqua/acea-ato-2>

<sup>4</sup> Fermo restando quanto previsto dall'articolo 1, comma 290-*bis*, della legge n. 213 del 2023, per la cui descrizione si veda la Nota precedente.

## ARTICOLO 5, commi 2-*bis* e 2-*ter* (Emendamento 5.10 N.F.)

### Nuova strada statale 729 Sassari-Olbia

**Normativa vigente.** L'articolo 9, comma 9-*bis*, del decreto-legge n. 244 del 2016 ha mantenuto in esercizio la gestione operante sulla contabilità speciale n. 5440, alle condizioni previste dall'ordinanza del Capo del Dipartimento della protezione civile n. 56 dell'8 marzo 2013, fino al completamento degli interventi ricompresi nel contratto istituzionale di sviluppo per la realizzazione dell'itinerario Sassari-Olbia e comunque non oltre il 31 dicembre 2024. Si evidenzia che il termine inizialmente previsto (ossia il 31 dicembre 2020) è stato prorogato al 31 dicembre 2024 dall'articolo 10, comma 3-*undevicies*, del decreto-legge n. 228 del 2021.

Sia alla disposizione iniziale, sia alla proroga del 2021 non sono stati ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica; la RT riferita alla proroga del 2021 (AS 2536 della XVIII legislatura) affermava che la disposizione non avrebbe determinato nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che entro il 31 dicembre 2024 si prevedeva la conclusione dell'opera emergenziale di messa in sicurezza della Strada Statale Sassari-Olbia utilizzando le risorse finanziarie disponibili sulla contabilità speciale.

**Le norme**, al fine di fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione dell'itinerario Sassari-Olbia e di consentire la conclusione dei lavori per la messa in sicurezza e l'ammodernamento prorogano dal 31 dicembre 2024 al 31 dicembre 2025 la gestione operante sulla contabilità speciale n. 5440 per la realizzazione dell'itinerario Sassari-Olbia (comma 2-*bis*) e dispongono che<sup>5</sup> i soggetti competenti trasmettano al Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato del Ministero dell'economia e delle finanze l'elenco degli interventi da effettuare nel corso dell'anno 2024 con l'indicazione delle relative spese (comma 2-*ter*).

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

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le norme in esame prorogano dal 31 dicembre 2024 al 31 dicembre 2025 la gestione operante sulla contabilità speciale n. 5440 per la realizzazione dell'itinerario Sassari-Olbia (comma 2-*bis*) e dispongono che i soggetti competenti trasmettano al Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato del Ministero dell'economia e delle finanze l'elenco degli interventi da effettuare nel corso dell'anno 2024 con l'indicazione delle relative spese (comma 2-*ter*). In proposito, per quanto

---

<sup>5</sup> entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto

riguarda il comma *2-bis*, si rammenta che alla norma ora prorogata e ad una sua proroga intermedia non sono stati ascritti effetti sui saldi; nondimeno, la proroga ora introdotta consente di spendere anche per l'anno 2025 le risorse allocate sulla predetta contabilità speciale, essendo la proroga finalizzata a fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione e a consentire la conclusione dei lavori per la messa in sicurezza e l'ammodernamento. Ciò stante andrebbe acquisito l'avviso del Governo circa gli effetti in termini di fabbisogno e di indebitamento netto sull'anno 2025. Non si hanno invece osservazioni da formulare, circa il comma *2-ter* che dispone un adempimento di carattere ordinamentale.

#### **ARTICOLO 5, comma 3-*bis* (Emendamento 5.36)**

#### **Proroga di termini per l'adozione di decreti di esproprio**

**Normativa vigente.** L'articolo *7-bis*, comma 4, del decreto-legge n. 68 del 2022, ha disposto la proroga, 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<sup>6</sup>. 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 decreto-legge n. 121 del 2021<sup>7</sup>.

**Le norme** modificano l'articolo *7-bis*, comma 4, del decreto-legge n. 68 del 2022, prorogando di due anni i termini per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, relativi al collegamento intermodale Roma-Latina (delibera CIPE n. 88/2010, il cui termine è prorogato dal 3 agosto 2024 al 3 agosto 2026) e del collegamento A12-Appia (delibera CIPE 51/2013, il cui termine è prorogato dal 10 dicembre 2024 al 10 dicembre 2026).

---

<sup>6</sup> La delibera 88/2010 è inerente, come informa la RT riferita al medesimo articolo *7-bis*, 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).

<sup>7</sup> 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.

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

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame modificano l'articolo *7-bis*, comma 4, del decreto-legge n. 68 del 2022, prorogando di due anni i termini per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, relativi al collegamento intermodale Roma-Latina (delibera 88/2010, il cui termine è prorogato dal 3 agosto 2024 al 3 agosto 2026) e del collegamento A12-Appia (delibera 51/2013, il cui termine è prorogato dal 10 dicembre 2024 al 10 dicembre 2026).

Al riguardo, atteso che la disposizione novellata prevede che 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 decreto-legge n. 121 del 2021, andrebbero acquisiti dati ed elementi di valutazione volti a verificare se, per effetto delle proroghe biennali ora disposte, sia atteso un eventuale incremento di detti oneri o comunque un differimento degli stessi e a confermare, per i periodi delle proroghe di cui trattasi, la perdurante iscrizione in bilancio e la disponibilità delle suddette risorse, già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale e ancora disponibili alla data di entrata in vigore del predetto decreto-legge n. 121, divenute utilizzabili 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.

**ARTICOLO 5, comma 4-*bis* (Emendamento 5.24 N.F.)**

**Piattaforma logistica intermodale con annesso scalo portuale del porto di Tremestieri**

**Le norme**, al fine di garantire la celere realizzazione della piattaforma logistica intermodale con annesso scalo portuale del porto di Tremestieri, prevedono la nomina, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di un Commissario straordinario. Detto Commissario, entro sessanta giorni dall'adozione del decreto di nomina di cui al primo periodo, invia al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze un cronoprogramma aggiornato dell'intervento. Al Commissario straordinario non spettano

compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spesa spese o altri emolumenti comunque denominati. Il Commissario straordinario può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, delle strutture delle amministrazioni territoriali interessate.

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

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame prevedono, al fine di garantire la celere realizzazione della piattaforma logistica intermodale con annesso scalo portuale del porto di Tremestieri, la nomina di un Commissario straordinario. Detto Commissario invia al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze un cronoprogramma aggiornato dell'intervento. Al Commissario straordinario non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati. Il Commissario straordinario può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, delle strutture delle amministrazioni territoriali interessate.

Al riguardo, pur rilevando che le norme recano la consueta clausola di esclusione degli emolumenti, quanto ai compensi del commissario, e consentono al Commissario di avvalersi delle strutture delle amministrazioni territoriali interessate, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, considerato che la norma non prevede l'istituzione di un'apposita contabilità speciale intestata al Commissario straordinario, appare necessario che il Governo chiarisca se il predetto Commissario disporrà di risorse eventualmente già previste a legislazione vigente per la realizzazione della piattaforma logistica intermodale.

#### **ARTICOLO 5, comma 4-ter (Emendamento 5.26 N.F.)**

#### **Collocamento in aspettativa del personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**

**Normativa vigente.** L'articolo 18, comma 1, della legge n. 183 del 2010 prevede che i dipendenti pubblici possano essere collocati in aspettativa, senza assegni e senza decorrenza dell'anzianità di servizio, per un periodo massimo di trentasei mesi e rinnovabile per una sola volta, anche per avviare attività professionali

e imprenditoriali. L'aspettativa è concessa dall'amministrazione, tenuto conto delle esigenze organizzative, previo esame della documentazione prodotta dall'interessato.

**La norma** prevede che il personale dipendente a tempo indeterminato del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti possa fruire dell'aspettativa, senza assegni e senza decorrenza dell'anzianità di servizio, per un periodo massimo di trentasei mesi e rinnovabile per una sola volta<sup>8</sup> per avviare o proseguire attività professionali e imprenditoriali. L'aspettativa s'intende concessa, decorsi 30 giorni dalla richiesta senza che l'amministrazione di appartenenza abbia opposto un motivato diniego o un differimento.

Nel periodo di aspettativa il dipendente non riveste la qualifica di pubblico ufficiale o di incaricato di pubblico servizio. Il dipendente può chiedere di rientrare in servizio non prima che siano decorsi due anni dalla decorrenza dell'aspettativa e, comunque, con un preavviso di sei mesi.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può coprire le vacanze di organico conseguenti al collocamento in aspettativa, nei limiti del dieci per cento delle facoltà assunzionali disponibili, mediante contratti a tempo determinato e/o di apprendistato<sup>9</sup>, per la durata massima di trentasei mesi e, comunque, per un periodo non superiore all'effettiva durata dell'aspettativa al fine di procedere al reclutamento di giovani laureati individuati su base territoriale in possesso di una formazione aggiornata e altamente specializzata per la realizzazione e gestione dei processi di trasformazione digitale. Tali contratti si intendono risolti alla data di rientro in servizio del personale collocato in aspettativa (comma 4-*bis*).

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

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che la norma in esame prevede che il personale dipendente a tempo indeterminato del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti possa fruire dell'aspettativa di cui all'articolo 18, comma 1, della legge n. 183 del 2010 (aspettativa, senza assegni e senza decorrenza dell'anzianità di servizio, per un periodo massimo di trentasei mesi e rinnovabile per una sola volta) per avviare o proseguire attività professionali e imprenditoriali. L'aspettativa s'intende concessa, decorsi 30 giorni dalla richiesta senza che l'amministrazione di appartenenza abbia opposto un motivato diniego o un differimento. Il medesimo Ministero può coprire le vacanze di organico conseguenti al

---

<sup>8</sup> Ai sensi dell'articolo 18, comma 1, della legge n. 183 del 2010.

<sup>9</sup> Ai sensi dell'articolo 3-*ter*, comma 1, del decreto-legge n. 44 del 2023.

collocamento in aspettativa, nei limiti del dieci per cento delle facoltà assunzionali disponibili, mediante contratti a tempo determinato e/o di apprendistato, per la durata massima di trentasei mesi e, comunque, per un periodo non superiore all'effettiva durata dell'aspettativa. Tali contratti si intendono risolti alla data di rientro in servizio del personale collocato in aspettativa. Tutto ciò considerato, non si hanno osservazioni da formulare.

**ARTICOLO 5, comma 4-*quater* (Emendamento 5.27 N.F.)**

### **Idrovia Pisa-Livorno**

**Le norme**, ai fini del completamento delle opere di consolidamento delle sponde e di recupero funzionale dell'idrovia Pisa-Livorno, concedono al comune di Pisa un contributo straordinario di 10 milioni di euro annui, per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026. Il comune di Pisa procede alla realizzazione delle opere di completamento infrastrutturale attraverso la società partecipata Port Authority di Pisa S.r.l. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 10 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2024-2026, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2024, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame, ai fini del completamento delle opere di consolidamento delle sponde e di recupero funzionale dell'idrovia Pisa-Livorno, concedono al comune di Pisa un contributo straordinario di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026. Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare dal momento che gli oneri sono limitati allo stanziamento previsto.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che il comma 4-*quater* dell'articolo 5 provvede agli oneri derivanti dalla sua attuazione, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di conto capitale, relativo al bilancio triennale 2024-2026, di competenza

del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In proposito non si formulano osservazioni, giacché il predetto accantonamento reca le occorrenti disponibilità, anche tenuto conto dell'ulteriore riduzione disposta dal comma 4-*quater* del medesimo articolo 5.

**ARTICOLO 5, comma 4-*quinqües* (Emendamento 5.28)**

**Polo di alta formazione coreutica della fondazione «Accademia d'arti e mestieri dello spettacolo Teatro alla Scala» di Milano**

**Le norme**, al fine di accelerare gli interventi infrastrutturali finalizzati alla realizzazione del polo di alta formazione coreutica della fondazione «Accademia d'arti e mestieri dello spettacolo Teatro alla Scala» di Milano, autorizzano la spesa di 7 milioni di euro per l'anno 2024. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma, pari a 7 milioni di euro per l'anno 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2024-2026, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2024, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'università e della ricerca.

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

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame, al fine di accelerare gli interventi infrastrutturali finalizzati alla realizzazione del polo di alta formazione coreutica della fondazione «Accademia d'arti e mestieri dello spettacolo Teatro alla Scala» di Milano, autorizzano la spesa di 7 milioni di euro per l'anno 2024. Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare posto che gli oneri sono limitati allo stanziamento previsto.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che il comma 4-*quinqües* dell'articolo 5 prevede agli oneri derivanti dalla sua attuazione, pari a 7 milioni di euro per l'anno 2024, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di conto capitale, relativo al bilancio triennale 2024-2026, di competenza del Ministero

dell'università e della ricerca. Nel rilevare che il predetto accantonamento reca le occorrenti disponibilità, non si hanno osservazioni da formulare.

**ARTICOLO 5, comma 4-*sexies* (Emendamenti identici 5.29 N.F. e 5.30 N.F.)**

### **Infrastruttura del Ponte di Parma**

**Normativa vigente.** L'articolo 4, comma 6-*quater*, del decreto-legge n. 32 del 2019 prevede che, al fine di assicurare la piena fruibilità degli spazi costruiti sull'infrastruttura del Ponte di Parma denominato "Nuovo Ponte Nord", la regione Emilia-Romagna, la provincia di Parma e il comune di Parma, possano adottare i necessari provvedimenti finalizzati a consentirne l'utilizzo permanente attraverso l'insediamento di attività di interesse collettivo sia a scala urbana che extraurbana, anche in deroga alla pianificazione vigente. Tale utilizzo costituisce fattispecie unica e straordinaria. I costi per l'utilizzo in esame gravano sull'ente incaricato della gestione e non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Le norme** modificano l'articolo 4, comma 6-*quater*, del decreto-legge n. 32 del 2019, come segue:

- prevedono che l'insediamento riguardi "attività" genericamente intese, sopprimendo la qualifica di "interesse collettivo";
- sostituiscono l'ultimo periodo, prevedendo la concessione al comune di Parma per l'intervento di adeguamento dell'infrastruttura del Ponte, di un contributo di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026. Ai relativi oneri, pari a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2024-2026, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2024, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame modificano l'articolo 4, comma 6-*quater*, del decreto-legge n. 32 del 2019, prevedendo che l'insediamento sugli spazi costruiti sull'infrastruttura del Ponte di Parma riguardi "attività" genericamente intese, sopprimendo la qualifica di "interesse collettivo". Al riguardo, non si formulano osservazioni attese la natura ordinamentale della novella in esame.

Viene altresì sostituito l'ultimo periodo del suddetto comma 6-*quater*, prevedendo la concessione al comune di Parma di un contributo per l'intervento di adeguamento dell'infrastruttura del Ponte di Parma di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026. Al riguardo, preso atto che l'onere è limitato allo stanziamento previsto, non si hanno osservazioni da formulare.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che il comma 4-*sexies* dell'articolo 5 prevede agli oneri derivanti dalla sua attuazione, pari a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di conto capitale, relativo al bilancio triennale 2024-2026, di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In proposito non si formulano osservazioni, giacché il predetto accantonamento reca le occorrenti disponibilità, anche tenuto conto dell'ulteriore riduzione disposta dal comma 4-*sexies* del medesimo articolo 5.

**ARTICOLO 5, comma 4-*septies* (Emendamento 5.31 N.F.)**

**Completamento dell'intervento "regione Liguria-Begato"**

**Le norme**, al fine di assicurare il completamento dell'intervento "regione Liguria-Begato", nell'ambito del Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare<sup>10</sup>, autorizzano la spesa di due milioni di euro per l'anno 2024 da destinare all'Azienda regionale territoriale per l'edilizia della provincia di Genova. Ai relativi oneri, pari a 2 milioni di euro per l'anno 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per l'avvio di opere indifferibili di cui all'articolo 26, comma 7, del decreto-legge n. 50 del 2022, con riferimento alle risorse rese disponibili a seguito di formali rinunce da parte degli enti beneficiari, al finanziamento, a valere sul medesimo Fondo, di interventi di titolarità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, pervenute per il tramite del medesimo Ministero.

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

---

<sup>10</sup> Di cui all'articolo 1, comma 437, della legge n. 160 del 2019.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame, al fine di assicurare il completamento dell'intervento "Regione Liguria-Begato", nell'ambito del Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare, autorizzano la spesa di due milioni di euro per l'anno 2024 da destinare all'Azienda regionale territoriale per l'edilizia della provincia di Genova. Al riguardo, preso atto che l'onere è limitato allo stanziamento previsto, non vi sono osservazioni da formulare.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che il comma 4-*septies* dell'articolo 5 prevede agli oneri derivanti dalla sua attuazione, pari a 2 milioni di euro per l'anno 2024, mediante corrispondente riduzione del Fondo per l'avvio di opere indifferibili, di cui all'articolo 26, comma 7, del decreto-legge n. 50 del 2022, con riferimento alle risorse rese disponibili a seguito di formali rinunce, da parte degli enti beneficiari, al finanziamento, a valere sul medesimo Fondo, di interventi di titolarità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, pervenute per il tramite del medesimo Ministero.

Sul punto, si rappresenta che il Fondo per l'avvio di opere indifferibili<sup>11</sup> - che, ai sensi del sopracitato articolo 26, comma 7, recava uno stanziamento iniziale pari a 1.500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025 e a 1.300 milioni di euro per l'anno 2026 - è stato successivamente rideterminato in conseguenza di successivi interventi normativi<sup>12</sup> e presenta, allo stato, una dotazione pari a circa 300 milioni di euro per il 2024, 2,84 miliardi di euro per l'anno 2025 e a circa 3,86 miliardi di euro per l'anno 2026.

Al riguardo, nel prendere atto che, alla luce di un'interrogazione alla banca dati della Ragioneria generale dello Stato, il suddetto fondo reca le occorrenti disponibilità, appare tuttavia necessario, alla luce del richiamo, operato dalla disposizione in esame, alle risorse rese disponibili a seguito di specifiche rinunce degli enti beneficiari, pervenute per il tramite del

---

<sup>11</sup> Iscritto sul capitolo 7492 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

<sup>12</sup> Oltre a taluni interventi volti al rifinanziamento del Fondo recati dall'articolo 34, comma 1, del decreto-legge n. 115 del 2022, nonché dall'art. 1, comma 369 della legge 197 del 2022, si segnala, da ultimo, che la seconda sezione della legge 213 del 2023 reca un definanziamento del medesimo Fondo pari a 2 miliardi di euro per il 2024, 500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026 e 2 miliardi di euro a decorrere dal 2027.

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che il Governo fornisca chiarimenti in ordine alle risorse alle quali si fa riferimento e al loro effettivo ammontare.