

dossier

2 novembre 2021

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

D.L. 121/2021 – A.S. 2437



Senato
della Repubblica



Camera
dei deputati

X
V
I
I
I
L
E
G
I
S
L
A
T
U
R
A



SERVIZIO STUDI

TEL. 06 6706-2451 - ✉ studi1@senato.it - [@SR_Studi](https://twitter.com/SR_Studi)

Dossier n. 453/2



SERVIZIO STUDI

Dipartimento Trasporti

TEL. 06 6760-2233 - ✉ - st_trasporti@camera.it - [@CD_trasporti](https://twitter.com/CD_trasporti)

Dipartimento Ambiente

TEL. 06 6760-9253 - ✉ - st_ambiente@camera.it - [@CD_ambiente](https://twitter.com/CD_ambiente)

Progetti di legge n. 477/2

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si 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.

Documento 1

INDICE

<i>Articolo 1 (Disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti)</i>	<i>7</i>
<i>Articolo 1, comma 4-bis (Modifiche ai sistemi ruota)</i>	<i>20</i>
<i>Articolo 1, commi 5-bis-5-quinquies (Contributo per il rimborso delle spese sostenute per il conseguimento della patente per la guida di veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi)</i>	<i>22</i>
<i>Articolo 1, commi da 5-sexies a 5-octies (Trasporto interregionale di linea con autobus).....</i>	<i>24</i>
<i>Articolo 1, comma 6-bis (Fondo per le reti ciclabili urbane).....</i>	<i>26</i>
<i>Articolo 1, comma 6-quater (Fondo trasformazione digitale).....</i>	<i>27</i>
<i>Articolo 1, comma 6-quinquies (Carta di qualificazione del conducente).....</i>	<i>28</i>
<i>Articolo 1, comma 6-sexies-6-novies (Fauna selvatica).....</i>	<i>29</i>
<i>Articolo 1-bis (Semplificazioni nelle agevolazioni sui veicoli per le persone con disabilità).....</i>	<i>30</i>
<i>Articolo 1-ter (Disposizioni per garantire la sicurezza della circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica)</i>	<i>31</i>
<i>Articolo 2 (Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche).....</i>	<i>35</i>
<i>Articolo 2-bis (Individuazione di nuovi siti per i caselli autostradali al servizio delle stazioni per l'Alta Velocità)</i>	<i>65</i>
<i>Articolo 3, commi da 1 a 9 (Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore dei trasporti e delle infrastrutture ferroviarie e impianti fissi).....</i>	<i>66</i>
<i>Articolo 3, comma 9-bis (Copertura minori entrate dell'Autorità dei Trasporti)</i>	<i>69</i>
<i>Articolo 3, comma 9-ter (Tratta ferroviaria Torino-Lione).....</i>	<i>70</i>
<i>Articolo 4, comma 1 (Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo).....</i>	<i>71</i>
<i>Articolo 4, commi da 1-bis a 1-quinquies (Interfaccia unica marittima nazionale).....</i>	<i>72</i>
<i>Articolo 4, commi da 1-sexies a 6-quater (Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo).....</i>	<i>74</i>

<i>Articolo 4, commi da 3-bis a 3-quinquies (Divieto circolazione veicoli TPL Euro 1, Euro 2 ed Euro 3)</i>	78
<i>Articolo 4, commi 5-bis, 5-ter, 5-quater (Lavoro portuale presso Autorità sistema portuale Liguria Occidentale)</i>	79
<i>Articolo 4, comma 1-septies (Programmazione strategica Autorità di sistema portuale)</i>	80
<i>Articolo 4-bis (Disposizioni in materia di trasporto pubblico non di linea a mezzo di natanti)</i>	84
<i>Articolo 5 (Disposizioni urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Consiglio superiore dei Lavori pubblici)</i>	85
<i>Articolo 6 (Disposizioni urgenti per la funzionalità dell’Agenzia nazionale per sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali e per l’ENAC)</i>	88
<i>Articolo 7 (Disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo)</i>	91
<i>Articolo 7-bis (Istituzione della Giornata nazionale “Per non dimenticare”)</i>	97
<i>Articolo 8 (Disposizioni in materia di incentivi all’acquisto di veicoli meno inquinanti e per i veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L)</i>	98
<i>Articolo 9 (Misure semplificative per la rapida realizzazione del “Parco della Giustizia di Bari”)</i>	102
<i>Articolo 10, commi 1-6 (Procedure di attuazione del PNRR)</i>	112
<i>Articolo 10, comma 7 (Modalità di accesso ai servizi erogati in rete dalle pubbliche amministrazioni)</i>	121
<i>Articolo 10, commi 7-bis, 7-ter, 7-quater (Interventi sulle infrastrutture energetiche lineari)</i>	124
<i>Articolo 10, commi da 7-quinquies a 7-septies (Possibilità di avvalersi dell’Istituto nazionale di promozione)</i>	128
<i>Articolo 10, comma 7-octies (Cumulo degli incarichi di presidente della Commissione VIA-VAS e di presidente della Commissione VIA per i progetti PNRR-PNIEC)</i>	135
<i>Articolo 11 (Rifinanziamento della componente prestiti e contributi del Fondo 394/81)</i>	136
<i>Articolo 12 (Disposizioni urgenti in materia di progettazione territoriale e investimenti)</i>	141
<i>Articolo 12, comma 12-ter (Pagamenti alle imprese nell’ambito della prevenzione della corruzione)</i>	154

<i>Articolo 13, commi 1 e 1-bis (Modifiche alla misura agevolativa “Resto al sud”)</i>	155
<i>Articolo 13, comma 2 (Proroga in materia di investimenti destinati ai comuni)</i>	158
<i>Articolo 13, comma 2-bis (Proroga in materia di investimenti destinati ai comuni)</i>	160
<i>Articolo 13, comma 2-ter (Rinvio sanzione enti locali per mancata certificazione delle minori entrate connesse all'emergenza COVID-19)</i>	162
<i>Articolo 13-bis (Proroga dell'utilizzo delle risorse straordinarie connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19)</i>	164
<i>Articolo 13-ter (Disposizioni in materia di protezione civile nelle isole minori)</i>	168
<i>Articolo 14 (Cabina di regia edilizia scolastica)</i>	172
<i>Articolo 15 (Disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale)</i>	174
<i>Articolo 16, commi 1 e 2 (Commissario “ponte Morandi”)</i>	190
<i>Articolo 16, comma 2-bis (Zona logistica semplificata - Porto e Retroporto di Genova)</i>	192
<i>Articolo 16, comma 3 (Disposizioni per i comuni colpiti dagli eventi sismici del 2018)</i>	194
<i>Articolo 16, commi 3-bis-3-quinquies (Commissario straordinario pista olimpica bob Cortina)</i>	196
<i>Articolo 16, comma 3-sexies (Indennità lavoratori Funivie di Savona)</i>	200
<i>Articolo 16, commi 3-septies e 3-octies (Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.)</i>	203
<i>Articolo 16, comma 3-novies (Compensazioni per revisione dei prezzi dei materiali nei contratti pubblici)</i>	207
<i>Articolo 16-bis (Misure urgenti per il completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna)</i>	209
<i>Articolo 16-ter (Trasparenza affidamento contratti pubblici PNRR e PNC)</i>	210

Articolo 1

(Disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti)

L'articolo 1, modificato dalla Camera dei deputati, contiene numerose **novelle** al **codice della strada** e ulteriori disposizioni di modifica della legislazione vigente in materia di trasporto stradale.

Il **comma 1** reca un'assai **estesa e nutrita serie** di **modifiche** al **codice della strada** (decreto legislativo n. **285** del **1992**).

Nel testo originario del decreto-legge esse erano volte a rafforzare la **sicurezza** della circolazione stradale e a introdurre il c.d. **codice rosa**.

Nel corso dell'esame del disegno di legge presso la Camera dei deputati, le **modifiche** al codice della strada si sono però **moltiplicate**. L'esposizione che segue – inevitabilmente – assume quindi la veste di un'elencazione, poiché le modifiche approvate non hanno seguito sempre un filone unitario.

Anzitutto, proprio all'art. **1** del codice della strada, i **principi ispiratori** vengono ampliati e la formulazione della disposizione risulta ora del seguente tenore:

“La **sicurezza** e la **tutela della salute** delle persone nonché la tutela dell'**ambiente**, nella circolazione stradale, rientrano tra le **finalità primarie** di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato”.

Interviene anche una modifica nelle **definizioni**, elencate all'art. **3**. Al comma **1**, n. **53-bis**, in luogo di “utente debole”, viene data la nozione di «**utente vulnerabile**» e le parole: «disabili in carrozzella» vengono sostituite dalle seguenti: «**persone con disabilità**»;

All'art. **6**, comma **4**, viene stabilito, mediante una novella alla lett. *d*), che l'ente proprietario della strada può stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa, anche in ragione della circostanza che tali porzioni stradali attraversano siti inseriti nel **patrimonio mondiale dell'UNESCO**.

Viene poi sostituito l'art. **7**, lett. *d*), per consentire al **sindaco** maggiori possibilità di **riserva di posti di sosta**, mediante propria **ordinanza**.

Oltre che nelle fattispecie precedentemente previste (veicoli di polizia stradale, vigili del fuoco e dei servizi di soccorso, veicoli al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria, munite di contrassegno, e servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea) la riserva di posti può essere ordinata anche per i veicoli:

- al servizio delle **donne in stato di gravidanza** o di genitori con un bambino di età **non superiore a due anni**, munite di contrassegno speciale, denominato «**permesso rosa**»;
- **elettrici**;
- per il **carico** e lo **scarico** delle merci nelle ore stabilite;
- adibiti al trasporto **scolastico** nelle ore stabilite.

Durante l'esame presso la Camera dei deputati è stata poi apportata una modifica all'art. 10, in materia di **trasporti eccezionali**. Al proposito, la lett. *b*) del comma 2, in ordine alla nozione di trasporto in condizioni di eccezionalità è sostituita per **ridurre le masse complessive consentite**. Mediante una conseguente modifica all'art. 138, vengono introdotte deroghe per i veicoli in dotazione alla Protezione civile, della regione Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano, agli enti locali e agli enti del terzo settore, comunque immatricolati, utilizzati per fini istituzionali e servizi di pubblica utilità.

Giova ricordare che alcune di queste modifiche erano previste nel testo unificato delle proposte di legge nn. **24 e abbinate**, adottato come testo base dalla IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati nella seduta 14 maggio 2019. Approdato in Assemblea, il testo era stato poi rinviato in Commissione.

Circa la violazione del **getto di cose da veicoli in movimento**, all'art. **15** sono **aumentate** le **sanzioni** per l'abbandono di rifiuti.

Sempre nel corso dell'esame presso la **Camera dei deputati**, sono state apportate modifiche agli artt. **23 e 25**.

Dopo il comma 4 dell'art. **23**, sono stati aggiunti commi che prevedono il divieto di **pubblicità** che proponga messaggi **sessisti** o **violenti** o **stereotipi** di **genere** offensivi o messaggi lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti **civili** e **politici**, del credo **religioso**, dell'appartenenza **etnica** oppure **discriminatori** con riferimento all'**orientamento sessuale**, all'**identità di genere**, alle abilità **fisiche** e **psichiche**. La violazione del divieto resta sanzionata sul piano pecuniario e con la diffida alla rimozione, i cui termini sono però ridotti.

Con l'aggiunta del comma *7-bis*, è apportata una modifica, per consentire la posizione di cartelli – di dimensioni limitate (entro i 40 centimetri di lato) -

nel centro delle **rotatorie** per indicare l'impresa incaricata di curare il verde.

Quanto invece agli **attraversamenti** e all'**uso della sede stradale**, all'art. **25**, comma 1-*bis*, viene chiarito che le strutture che realizzano l'opera d'arte principale del sottopasso o sovrappasso, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, sono di titolarità anche ai fini della loro realizzazione e manutenzione anche straordinaria. Pertanto, il comma 1-*quater* dello stesso art. 25 viene modificato per coordinarlo con la modifica del comma 1-*bis*. Conseguentemente, l'art. 1, comma 1-*bis* del disegno di legge di conversione prevede che al fine di ridurre i tempi di sottoscrizione degli atti convenzionali previsti dal citato art. 25 del codice della strada, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, verrà approvato un elenco delle strutture interessate.

Vi è poi una modifica dell'art. **40** del codice della strada, con riguardo alla **segnaletica orizzontale**. Ne consegue – al comma 11 - che, in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza ai pedoni che si accingono ad attraversare la strada o che hanno iniziato l'attraversamento.

Anche l'art. **50** del codice della strada subisce una modifica, volta a consentire di considerare velocipede (*id est*: **bicicletta**) anche quello lungo fino a 3 metri e mezzo (e non più 3 metri).

All'art. **52**, in materia di ciclomotori, si considera di questa categoria non solo quello dotato di motore termico non superiore a 50 cavalli, se termico, ma anche quello dotato di **motore elettrico** “avente potenza **non superiore a 4000 watt**”;

All'art. **60**, relativo ai mezzi **d'epoca** e di **interesse storico e collezionistico**, vengono apportate modifiche volte a **ricomprendere** nella categoria anche **ciclomotori** e **macchine agricole**. A proposito di queste ultime, l'anzianità del mezzo è oggi fissata per legge in **quarant'anni** precedenti alla domanda di classificazione tra i veicoli storici e da collezione (anziché i 20 anni previsti per gli altri mezzi dal d.P.R. n. 495 del 1992).

Ancora in tema di lunghezza dei veicoli, interviene una modifica dell'art. **61**, inerente al trasporto pubblico locale.

La lunghezza **massima** degli autoarticolati e degli autosnodati è portata da **16 metri e mezzo a 18,75**, mediante una novella del comma **2**. E' tenuta

ferma - tuttavia - la condizione dell'idoneità dei mezzi e dei rimorchi all'**intermodalità**.

Indi, viene aggiunto un comma **2-bis**, ai sensi del quale gli **autosnodati** e i **filosnodati** destinati a sistemi di trasporto rapido di massa possono raggiungere la lunghezza massima di **24** metri, purché su itinerari in **corsia riservata** autorizzati dal MIMS.

Seguono poi **novelle**:

- all'art. **62**, sulla massa limite, al cui **comma 3** viene sostituito l'ultimo periodo, in virtù del quale, qualora si tratti di **autobus** o **filobus** a **2 assi**, la massa complessiva a pieno carico non deve **eccedere** le **19** tonnellate e **mezza**;
- all'art. **68**, sulle **luci** e sui **catarifrangenti** di segnalazione delle **biciclette**, il cui comma **2** viene sostituito nel senso di prevedere che tali dispositivi devono essere funzionanti **da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere** e anche **di giorno** nelle **gallerie**, in caso di **nebbia**, di caduta di **neve**, di **forte pioggia** e in ogni altro caso di **scarsa visibilità**, sia durante la marcia nei centri abitati, che fuori dai centri abitati;
- all'art. **80**, **comma 8**, in virtù della quale la prevista facoltà di affidare in concessione, a imprese di autoriparazione le **revisioni periodiche dei veicoli per il trasporto merci**, è estesa ai **rimorchi** e ai **semirimorchi**. Viene inoltre inserito un comma **8-bis**, volto a prevenire i **conflitti d'interesse** degli ispettori;
- al medesimo art. **80**, è aggiunto un comma **17-bis** volto a conferire a un decreto del Ministro IMS il potere di stabilire le modalità di **riqualificazione** – a fini di revisione dei veicoli a **GPL** – delle **bombole**, secondo la normativa europea;
- all'art. **86**, comma 1, si **amplia ai motocicli e velocipedi** la possibilità di effettuare il **servizio di piazza**, attualmente prevista solo per le autovetture con conducente e taxi.
- all'art. **100**, **comma 10**, il quale vieta di apporre su autoveicoli, motoveicoli e rimorchi elementi **distintivi che possano ingenerare equivoci** nella loro identificazione, viene introdotta una **deroga**, relativamente ai veicoli a motore impegnati in **competizioni motoristiche fuoristrada**. Limitatamente ai **giorni** e ai **percorsi di gara**, tali veicoli possono esporre, in luogo della targa un pannello auto-costruito – di fondo **giallo** e scritta **nera** - che riproduce il numero di immatricolazione del veicolo. Occorre – altresì - la **licenza sportiva** della Federazione Motociclistica Italiana per la **specifica manifestazione**.

- all'art. **105**, ai sensi del quale la **lunghezza massima** dei **convogli** formati da **macchine agricole** semoventi e delle macchine agricole trainate passa da 16 metri e mezzo a **18 metri e 75**;

- all'art. **110**, si introduce un nuovo comma 2-bis che consente, alle **reti costituite da imprenditori agricoli, singoli o associati**, di cui all'articolo 2135 del codice civile, finalizzate anche all'acquisto di macchine agricole, **l'immatricolazione** ai sensi del comma 2 dello stesso articolo 110, **a nome della rete di imprese**. La disposizione prevede che la rete sia identificata dal codice fiscale, richiesto dalle imprese partecipanti, e dal contratto di rete, redatto e iscritto ai sensi del citato articolo 3 del decreto-legge n. 5 del 2009, da cui risultino la sede, la denominazione e il programma della rete, previa individuazione di un'impresa della rete incaricata di eseguire le funzioni amministrative attribuite dalla legge al proprietario del veicolo. La finalità è quella fine di promuovere lo sviluppo delle reti di imprese.

Si ricorda che il comma 2 dell'art. 110 del CdS prevede che la carta di circolazione ovvero il certificato di idoneità tecnica alla circolazione siano rilasciati dall'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri competente per territorio; il medesimo ufficio provvede alla immatricolazione delle macchine agricole, ad esclusione dei rimorchi agricoli di massa complessiva non superiore a 1,5 t ed aventi le altre caratteristiche fissate dal regolamento, a nome di colui che dichiara di essere titolare di impresa agricola o forestale ovvero di impresa che effettua lavorazioni agromeccaniche o locazione di macchine agricole, nonché a nome di enti e consorzi pubblici. Ai sensi dell'art. 2135 c.c. è imprenditore agricolo chi esercita una delle seguenti attività: coltivazione del fondo, selvicoltura, allevamento di animali e attività connesse. Per coltivazione del fondo, per selvicoltura e per allevamento di animali si intendono le attività dirette alla cura e allo sviluppo di un ciclo biologico o di una fase necessaria del ciclo stesso, di carattere vegetale o animale, che utilizzano o possono utilizzare il fondo, il bosco o le acque dolci, salmastre o marine.

- all'art. **116, comma 9**, per cui gli **autisti** del noleggio con conducente, per conseguire la necessaria patente KA o se del caso KB devono possedere l'attestazione di aver frequentato un corso di formazione di **primo soccorso**. Tale corso può essere somministrato anche dalle **autoscuole**;

- all'art. **117, comma 2-bis**, si prevede che le **limitazioni alla guida per i neopatentati** di cat. B (cioè il divieto di guidare autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t e per gli autoveicoli di categoria M1, un ulteriore limite di

potenza massima pari a 70 kW) **non si applichino se al fianco del conducente** si trovi, in funzione di istruttore, **persona** di età non superiore a sessantacinque anni, **munita di patente valida** per la stessa categoria, **conseguita da almeno dieci anni**, ovvero valida per la categoria superiore.

- all'art. **121**, comma **11**, la validità dell'esame teorica per la patente di guida viene estesa fino a **tre tentativi di prova pratica** (la prima e due ripetizioni, in luogo della prima e una sola ripetizione);

- all'art. **122**, relativo alle esercitazioni di chi aspira a conseguire la **patente di guida**, che viene modificato in più punti. Il comma 3 – relativo all'ipotesi in cui sul veicolo non può prendere posto un passeggero-istruttore - viene **sostituito** per recepire le nuove classi di patenti (AM, A1, A2 e A). Il comma 5 è **soppresso**; al comma 6, la validità del permesso a esercitarsi (**foglio rosa**) è estesa da sei mesi a **un anno**; al comma 8, il **terzo periodo è soppresso**;

- all'art. **126-bis**, relativo al punteggio della patente, il comma **3** viene sostituito per adeguare la norma all'operatività del nuovo **portale dell'automobilista** (in luogo dell'anagrafe degli abilitati alla guida), attraverso il quale le variazioni di punteggio sono comunicate agli automobilisti. (Sono poi apportate modifiche anche alla **tabella dei punteggi** allegata all'art. 126-bis, onde inasprire le sanzioni).

Si ricorda che l'art. 126-bis del codice della strada è stato oggetto di una **cospicua giurisprudenza costituzionale**, a partire dalla sentenza della Corte costituzionale n. **27** del **2005**, che aveva dichiarato illegittimo il comma 2 nella parte in cui prevedeva che *«nel caso di mancata identificazione di questi, la segnalazione deve essere effettuata a carico del proprietario del veicolo, salvo che lo stesso non comunichi, entro trenta giorni dalla richiesta, all'organo di polizia che procede, i dati personali e della patente del conducente al momento della commessa violazione»*, anziché che *«nel caso di mancata identificazione di questi, il proprietario del veicolo, entro trenta giorni dalla richiesta, deve fornire, all'organo di polizia che procede, i dati personali e della patente del conducente al momento della commessa violazione»*. Sentenze successive invece hanno **dichiarato infondate** ulteriori questioni.

Si ricorda altresì che l'orientamento del Consiglio di Stato è nel senso che alla **perdita totale** del punteggio consegue automaticamente la revisione della patente di guida, vale a dire il procedimento di sottoposizione all'esame di idoneità tecnica (v. sez. IV, 14 gennaio 2019, n. 309 e sez. II, 8 febbraio 2021, n. 1179).

- all'art. **142**, relativo alle **sanzioni per l'eccesso di velocità**, è aggiunta la previsione per cui gli **enti locali** (non solo devono

pubblicare una relazione annuale sulla destinazione dei relativi proventi ma) devono **rendere noti tali dati sul loro sito istituzionale**.

Peraltro, sempre a proposito della destinazione del **gettito delle sanzioni, viene abrogato** il comma 3-*bis* dell'art. 18 del decreto-legge n. 50 del 2017, il quale aveva ampliato – fino a tutto il 2022 – le finalità d'uso delle relative risorse (per esempio, per interventi per il ricovero degli animali randagi, per la rimozione dei rifiuti abbandonati e per il decoro urbano delle aree e delle sedi stradali);

- all'art. **147**, si prevede (nuovo comma 3-*bis*) che il mancato rispetto del divieto di **attraversamento dei passaggi a livello** possa essere rilevato anche tramite appositi dispositivi per l'accertamento e il **rilevamento automatico** delle violazioni, che possono essere installati direttamente dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria a sue spese.

Significative sono le **modifiche** apportate ai successivi articoli 158, 171, 173, 175, 177, 180 e 188 del medesimo codice della strada, in materia di **infrazioni e sanzioni**.

Infatti, all'art. **158**, relativo ai **divieti di sosta e di fermata**:

- a) al **comma 2**, vengono aggiunte le lett. **d-bis**) e **g-bis**) ai sensi delle quali la **sosta** è **vietata** anche negli spazi riservati – rispettivamente - allo stazionamento e alla fermata dei veicoli adibiti al **trasporto scolastico** e a quello dei veicoli con il citato **permesso rosa**;
- b) sempre al **comma 2**, la lett. **h-bis**) **viene sostituita mentre viene aggiunta** una lett. **h-ter**). Ne deriva che la sosta è **vietata** negli spazi riservati alla **fermata**, alla **sosta** e alla **ricarica dei veicoli elettrici**.

Negli spazi riservati alla ricarica il **divieto è previsto anche** per i veicoli che non effettuano l'operazione di ricarica o per i veicoli elettrici che permangono sullo spazio di ricarica **oltre un'ora dopo il completamento della fase di ricarica**. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23 alle ore 7, a eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata (cioè: per la ricarica veloce: superiore a 22 kW e pari o inferiore a 50 kW; per la ricarica ultra-veloce: superiore a 50 kW);

- c) viene poi inserito un comma **4-bis** che **aumenta** le **sanzioni amministrative** per i trasgressori del divieto inerente al **permesso rosa**;
- d) il **comma 5** rimodula le sanzioni inerenti ad alcuni divieti.

All'art. **171, comma 2**, la **sanzione per non indossare il casco sui mezzi a due ruote**, già prevista per il trasgressore salvo che minore, è ora **prevista per il conducente e per trasportato anche se minore**.

All'art. **173**, è ampliato il **novero degli strumenti** il cui uso è **vietato alla guida** (sono espressamente menzionati *smartphone, computer portatili et similia*), onde garantire che il conducente tenga entrambe le mani sul volante. In tal senso – del resto – già si erano orientate alcune pronunzie giudiziali di merito (v. tribunale di Pavia, sez. III, 7 giugno 2021, n. 806).

Nell'art. **175, comma 2**, nell'insieme dei **mezzi a due ruote** cui è vietato circolare su strade extraurbane sono inseriti i **mezzi elettrici** con potenza inferiore a **11 kilowatt**.

A sua volta, l'art. **177** viene modificato, al comma 1, per prevedere l'uso della **sirena sulle motoambulanze**.

Per quel che concerne l'art. **180**, inerente al possesso dei **documenti necessari** per la circolazione, si ricorda che essi – in sintesi - sono la carta di circolazione, la patente di guida valida per la corrispondente categoria del veicolo e il certificato di assicurazione obbligatoria. E' noto altresì che la pubblica autorità può **invitare il conducente a presentarsi per esibire** la documentazione che possa comprovare l'ottemperanza ai doveri in ordine ai predetti documenti. All'art. 180, viene dunque aggiunto il comma **8-bis**, in virtù del quale tale invito non si applica nel caso in cui l'**esistenza** e la **validità** della **documentazione** richiesta possano essere accertate tramite **consultazione di archivi o banche dati pubblici o gestiti da Amministrazioni dello Stato accessibili** da parte degli **organi di polizia stradale**, a eccezione delle ipotesi in cui l'accesso ai relativi archivi non sia tecnicamente possibile al momento della contestazione.

Si tratta, in larga sostanza, di un'applicazione del principio di **semplificazione** amministrativa, stabilito in via generale dall'art. 3-*bis* della legge n. 241 del 1990, ai sensi del quale “per conseguire maggiore efficienza nella loro attività, le amministrazioni pubbliche **agiscono mediante strumenti informatici e telematici**, nei rapporti interni, tra **le diverse amministrazioni** e tra queste e i privati”.

Anche l'art. **188**, inerente alle garanzie per le **persone con disabilità**, subisce modifiche in materia di **sanzioni**, che vengono **inasprite** sia per coloro che fruiscono delle strutture dedicate alla circolazione e alla **sosta delle persone invalide** senza autorizzazione, sia per coloro che le usano senza osservarne le dovute modalità.

Peraltro, ai **veicoli al servizio di persone con disabilità**, che abbiano il contrassegno, a partire **dal 1° gennaio 2022**, è consentito di **sostare gratuitamente** nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento, qualora **risultino già occupati o indisponibili gli stalli loro riservati**. Le eventuali conseguenti minori entrate così risultanti dovranno essere compensate con l'aumento della tariffa per la sosta degli altri veicoli.

Viene poi aggiunto l'art. **188-bis**, il quale disciplina compiutamente la **sosta dei veicoli con permesso rosa**, prevedendo sia la facoltà degli enti proprietari delle strade di allestire per essi appositi spazi, sia i casi e le modalità di rilascio del permesso da parte dei comuni, sia ancora le sanzioni per le violazioni.

Venendo alla **tutela dei pedoni**, è stata apportata una modifica all'art. **191** (il cui contenuto si ricollega direttamente all'**art. 2054 cod. civ.**). Il **comma 1** – come novellato – prevede **più puntualmente** gli obblighi di cautela degli automobilisti sulle **strade prive di semafori** (o di agenti della polizia locale o stradale).

Si prescrive, infatti, che “i conducenti devono dare la precedenza, **rallentando gradualmente e fermandosi**, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali o si trovino nelle loro **immediate prossimità**. I conducenti che **svoltano per inoltrarsi in un'altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale** devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sull'attraversamento medesimo o si trovino **nelle sue immediate prossimità**, quando ad essi non sia vietato il passaggio. Resta fermo il divieto per i pedoni di cui all'articolo 190, comma 4”.

Tale previsione si pone in sostanziale continuità con l'introduzione – con legge n. **41 del 2016** – dei reati di **omicidio stradale** e di **lesioni stradali** (artt. **589-bis** e **589-ter** cod. pen.) e fa anche tesoro dell'esperienza giudiziale in tema di **cautele da adottare alla guida** (v., per esempio, Corte di cassazione, sez. IV penale, 13 aprile 2021, n.16694; tribunale di Vibo Valentia, sez. I, 4 giugno 2021, n. 433 e tribunale di Frosinone, 13 luglio 2021, n.1221),

A sua volta, l'art. **196**, comma 1, in tema di **responsabilità solidale** per le infrazioni, è modificato al secondo periodo, nel senso di prevedere che il **locatario**, e non il proprietario, **risponde solidalmente** con l'autore della

violazione o, per i ciclomotori, con l'intestatario del contrassegno di identificazione, nei casi di locazione senza conducente.

Anche il contenuto di alcune delle disposizioni illustrate è rinvenibile nel **citato testo unificato** delle proposte di legge nn. **24 e abbinate**.

Quanto poi ai **rimedi contro le sanzioni**, nell'art. **203** vengono apportate modifiche volte a prevedere che i **ricorsi** possono essere presentati anche per via **telematica**.

In materia di **misura cautelare del sequestro dei veicoli**, si modifica l'articolo 213 del CdS (D.Lgs. n. 285 del 1992) stabilendo che qualora l'autore della violazione rifiuti ovvero ometta di trasportare o custodire, a proprie spese, il veicolo, la **liquidazione degli importi** spetta all'Agenzia del demanio, a decorrere dalla **data di ricezione** (anziché di trasmissione) del **provvedimento assunto dal Prefetto**.

Si prevede inoltre che la **comunicazione di deposito del veicolo rechi altresì l'avviso che, se l'avente diritto non assumerà la custodia del veicolo nei successivi cinque giorni, previo pagamento dei relativi oneri di recupero e custodia, lo stesso verrà alienato anche ai soli fini della sua rottamazione**. Attualmente si prevede solo che del deposito del veicolo sia data comunicazione, oltre che mediante pubblicazione nel sito *internet* istituzionale della prefettura-ufficio territoriale del Governo competente, come attualmente previsto.

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

Si dispone inoltre che il prefetto ordini la **confisca** del veicolo ovvero, nel caso in cui questo sia stato **alienato** (anziché distrutto come nella formulazione attuale), della **somma ricavata**.

All'articolo **213**, è aggiunto il comma 10-*bis*, ai sensi del quale, allorquando venga disposto il **sequestro del veicolo**, il relativo provvedimento è **comunicato dall'organo di polizia** procedente al Dipartimento per la mobilità sostenibile per l'annotazione al PRA. In caso di dissequestro, il medesimo organo di polizia provvede alla comunicazione per la cancellazione dell'annotazione nell'Archivio nazionale dei veicoli e al PRA. All'articolo 214, il comma 5 viene modificato prevedendo che la somma ricavata dall'alienazione sia depositata, sino alla definizione del procedimento in relazione al quale è stato disposto il **fermo** (anziché il sequestro), in un autonomo conto fruttifero presso la tesoreria dello Stato.

All'art. 215-*bis*, viene eliminato nella rubrica dell'articolo, il riferimento ai veicoli rimossi e viene **soppresso**, l'ultimo periodo del comma 1, cioè **l'obbligo di indicare, nell'elenco dei veicoli giacenti da oltre sei mesi**, per ciascun veicolo, **i dati identificativi del proprietario risultanti al pubblico registro automobilistico**.

Inoltre, al comma 4, si prevede che con decreto dirigenziale, di concerto fra il Ministero dell'interno e l'Agenzia del demanio, siano stabilite le **modalità di attuazione delle disposizioni**, anziché, come nel testo vigente, le modalità di comunicazione, tra gli uffici interessati, dei dati necessari all'espletamento delle procedure.

Al **comma 2 dell'art. 1 del disegno di legge di conversione**, sono contenute invece modifiche alla **legge di bilancio per il 2021** (legge n. 178 del 2020). In particolare, l'uso del **fondo** volto a incentivare la sosta gratuita per le persone con diminuita capacità motoria (previsto all'art. 1, comma 819) viene **esteso** alle medesime iniziative adottate in favore dei soggetti destinatari del permesso rosa. Il comma 820 del citato art. 1 viene modificato per coordinamento legislativo, in omaggio alla nuova denominazione del MIT (oggi MIMS).

I commi **3 e 4** ineriscono alla **circolazione in prova**.

Intervenendo in una materia regolata in gran parte da fonte secondaria (il d.P.R. 24 novembre 2001, n. 474), il **comma 3** prevede che, in deroga agli obblighi di revisione periodica di cui all'art. 80 del codice della strada, i veicoli non immatricolati e quelli muniti di carta di circolazione possono circolare con **l'autorizzazione in prova** per motivi connessi a prove **tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti**, anche per ragioni di vendita o di allestimento. Resta fermo l'obbligo **assicurativo**.

Il comma **4**, conseguentemente, prevede che - entro **90 giorni** dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge, il citato d.P.R. n. 474 del 2001 sia aggiornato.

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

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

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

In particolare, secondo la relazione governativa di accompagnamento al provvedimento, esso sono:

preordinate a tenere ben distinte e chiare le casistiche relative alla comprova della qualificazione CQC in commento:

- da parte di chi è titolare di una patente di guida italiana (comma 5, lettera *b*), numero 1): in tal caso sarà possibile apporre sulla stessa il codice 95, come da indicazioni dei commi 2 e 3 del predetto [articolo 22 del decreto legislativo n. 286 del 2005](#), a seconda che si tratti di qualificazione per il trasporto di cose o persone;

- da parte di chi è titolare di patente rilasciata da altro Stato e, a seguito di un corso di qualificazione iniziale o formazione periodica frequentato in Italia (comma 5, lettera *b*), numero 2), secondo la disciplina posta dall'[articolo 21 del decreto legislativo n. 286 del 2005](#), consegue una CQC formato *card* sulla quale è apposto il codice «95» (è evidente che in questo caso non si può apporre il codice 95 sulla patente rilasciata da altro Stato);

- da parte di un titolare di patente rilasciata da Stato extra UE o extra SEE (spazio economico europeo). Ai sensi dell'[articolo 10 della direttiva 2003/59/CE](#), come modificata dalla direttiva (UE) 2018/645, la qualificazione per il trasporto di cose può essere comprovata mediante l'attestato di conducente, ma uno Stato membro può decidere di rilasciare comunque la carta di qualificazione del conducente apponendovi il codice comunitario 95 (ovviamente trattasi di CQC formato *card*, non potendo apporre un codice 95 sulla patente rilasciata da altro Stato). Nel caso in cui l'impresa sia stabilita in Italia (comma 5, lettera *b*), numero 3) le modalità di rilascio della carta di qualificazione del conducente e di apposizione del codice unionale «95» sono disciplinate con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero del lavoro e delle politiche sociali. La disposizione di cui al comma 5,

lettera *b*), numero 4, uniforma a livello eurounitario la disciplina relativa ai titoli comprovanti la qualificazione iniziale e la formazione periodica per l'esercizio dell'attività professionale del trasporto di persone di conducenti dipendenti, in qualità di autista, da un'impresa stabilita in uno Stato membro.

Al **comma 6** è prevista invece la modifica del decreto-legge (emanato sotto la prima fase acuta della pandemia da COVID-19) n. **18** del **2020** (convertito nella legge n. 27 del 2020. Al relativo art. 92 vengono infatti aggiunti i commi da *4-octies* a *4-undecies*.

L'ambito dell'intervento normativo è costituito dalle attività svolte dagli **ispettori** incaricati dei **controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi**. Vi si prevede che - con decreto del MIMS sono individuati numero e composizione delle commissioni di esame, nonché i requisiti e le modalità di nomina dei relativi componenti, per l'abilitazione degli ispettori. Inoltre, è previsto che le spese del procedimento di abilitazione sono a carico del richiedente. E' anche precisata la modalità di fissazione dei compensi dei membri delle citate commissioni esaminatrici.

Il comma 6-ter, estende il c.d. buono taxi.

La disposizione, **inserita dalla Camera dei deputati, amplia** la platea di **destinatari** della misura – prevista nell'art. 200-*bis* del decreto legge n. 34 del 2020 (c.d. decreto Rilancio) per alcune categorie fragili – vale a dire donne in gravidanza, ovvero persone con età pari o superiore ai 65 anni, estendendo altresì le facoltà di spesa degli enti locali.

Articolo 1, comma 4-bis
(Modifiche ai sistemi ruota)

Il **comma 4-bis** dell'**articolo 1**, **introdotto dalla Camera dei deputati**, rinvia ad un decreto ministeriale l'inserimento delle **modifiche ai veicoli riguardanti i "sistemi ruota"**, tra le modifiche che non richiedono la visita e prova ai fini dell'aggiornamento della carta di circolazione.

In dettaglio, la disposizione rinvia ad un **decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili**, da adottare **entro novanta giorni** dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, **la modifica dell'allegato A del decreto ministeriale 8 gennaio 2021**.

Il decreto ministeriale **8 gennaio 2021** recante *"Innovazioni in materia di accertamento delle modifiche delle caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli e aggiornamento della carta di circolazione"*, individua le tipologie di modifica delle caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli, anche con riferimento ai veicoli con adattamenti per le persone con disabilità, per le quali non è prevista la visita e prova presso gli uffici motorizzazione civile, nonché le modalità e le procedure per gli accertamenti e l'aggiornamento della carta di circolazione.

La modifica è espressamente finalizzata ad inserire **le modifiche riguardanti i "sistemi ruota"**, di cui al decreto ministeriale 10 gennaio 2013, n. 20, tra l'elenco delle modifiche ai veicoli per le quali **l'aggiornamento della carta di circolazione non è subordinato a visita e prova**, ai sensi dell'articolo 78, comma 1, del Codice della Strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285).

Il richiamato **decreto ministeriale 10 gennaio 2013, n. 20** *"Regolamento recante norme in materia di approvazione nazionale di sistemi ruota, nonché procedure idonee per la loro installazione quali elementi di sostituzione o di integrazione di parti di veicoli sulle autovetture nuove o in circolazione"*, definisce come **«sistema ruota»**: una ruota, diversa dalle «ruote originali» e dalle «ruote sostitutive del costruttore del veicolo», quali definite, rispettivamente, dai punti 2.3 e 2.4.1 del paragrafo 2 del regolamento n. 124 UN/ECE, singolarmente considerata ovvero unitamente ad uno o più dei seguenti elementi: pneumatico già omologato in base alle disposizioni vigenti in materia, viti o dadi di fissaggio, adattatori o distanziali ruota.

Si ricorda altresì che **l'art. 78, comma 1, del Codice della Strada** prevede che i veicoli a motore ed i loro rimorchi debbano essere sottoposti a **visita e prova** presso i competenti uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri quando siano apportate una o più modifiche alle caratteristiche costruttive o funzionali, ovvero ai dispositivi d'equipaggiamento indicati negli articoli 71 e 72, oppure sia stato sostituito o modificato il telaio. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono stabilite le modalità e le procedure per gli accertamenti e l'aggiornamento della carta di circolazione.

Articolo 1, commi 5-bis-5-quinquies
(Contributo per il rimborso delle spese sostenute per il conseguimento della patente per la guida di veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi)

I commi da **5-bis a 5-quinquies** dell'articolo 1 - introdotti dalla Camera dei deputati – riconoscono, in presenza di determinate condizioni, in favore dei giovani fino a 35 anni di età e dei percettori di reddito di cittadinanza o di ammortizzatori sociali, un **contributo**, pari ad un importo massimo di 1.000 euro, a titolo di rimborso per le spese sostenute e documentate per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi.

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

Il suddetto contributo - di importo pari a 1000 euro e comunque non superiore al 50 per cento dell'importo delle spese sostenute - è riconosciuto dal 1° gennaio fino al 30 giugno 2022, nel limite di spesa di 1 milione di euro per il 2022 e a condizione che i richiedenti dimostrino di aver stipulato, entro e non oltre tre mesi dal conseguimento della patente o dell'abilitazione professionale, un contratto di lavoro in qualità di conducente con un operatore economico del settore dell'autotrasporto di merci per conto di terzi, per un periodo di almeno sei mesi (**comma 5-bis**).

Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte corrente (di cui all'art 34-ter, co. 5, della L. 196/2009), iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (**comma 5-quater**).

La definizione delle modalità di presentazione delle domande di contributo in oggetto, nonché delle modalità di erogazione dello stesso, sono demandate ad apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge (**comma 5-ter**).

La disposizione in commento, infine, consente, in deroga alla normativa vigente - che prevede che gli autocarri siano destinati al trasporto di cose e delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose stesse (ex art. 54, co. 1, lett. d), del Codice della Strada) -, che a bordo degli autocarri sia

presente, oltre alle persone addette all'uso, anche un **soggetto neoassunto**, in possesso dei titoli professionali previsti per l'esercizio della professione, **per un periodo di addestramento** di durata massima di tre mesi (**comma 5-quinquies**).

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

I commi da 5-sexies a 5-octies dell'articolo 1, introdotti dalla Camera dei deputati, novellano la nozione di **trasporto interregionale di linea con autobus**.

I nuovi commi, intervengono a riformare in modo significativo il settore dell'**offerta al pubblico del trasporto su strada con autobus**. Vengono infatti apportate modifiche al decreto legislativo n. **285 del 2005**, il quale attua la delega contenuta nella legge n. 32 del 2005.

Tale ultima legge intendeva perseguire il riassetto normativo del settore dell'**autotrasporto di persone e cose**, per conseguire l'adeguamento di esso alla normativa europea, nell'ottica di una **liberalizzazione regolata** e della **salvaguardia della concorrenza**.

In tale contesto, il decreto citato delegato n. 285, intende(va) per “**servizi automobilistici interregionali di competenza statale**” (di seguito indicati come «servizi di linea») quelli di persone effettuati su strada mediante autobus, a **offerta indifferenziata**, che si svolgono in modo continuativo o periodico su un **percorso che collega almeno tre regioni**. La *ratio* di questa definizione stava nell'evitare che soggetti autorizzati a tale tipo di servizio potessero **interferire** con il servizio **pubblico locale** organizzato dagli enti territoriali e locali, tramite le loro società partecipate.

Con la disposizione approvata, proprio questa disposizione viene sostituita con una **nuova nozione di servizio di linea**: non è più richiesto che il percorso prestabilito del mezzo tocchi il territorio di almeno 3 regioni ma che sia di **lunghezza pari o superiore a 250 chilometri** e che colleghi almeno **due** regioni, restando ferma, per tali servizi di linea, la possibilità per i passeggeri di **concludere il viaggio all'interno della stessa regione nella quale l'itinerario di viaggio è iniziato** e, per le tratte all'interno della medesima regione e oggetto di contratto di servizio, la possibilità di servire relazioni di traffico limitate ai capoluoghi di provincia, nonché i servizi integrativi di cui al regio decreto-legge n. 1575 del 1931, aventi le predette caratteristiche.

Sono altresì apportate modifiche agli artt. 3 e 5 del decreto legislativo n. 285 del 2005, per precisare meglio gli **obblighi di sicurezza degli operatori** e per semplificare il **procedimento di autorizzazione**.

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

Articolo 1, comma 6-bis
(Fondo per le reti ciclabili urbane)

Il comma 6-bis dell'articolo 1, introdotto dalla Camera dei deputati, amplia gli interventi per i quali è possibile utilizzare il Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane da parte di comuni ed unioni di comuni.

In dettaglio, si modifica la legge di bilancio 2020 (art. 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160), che ha istituito il Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane, prevedendo che il **Fondo finanzia altresì il 50 per cento del costo complessivo degli interventi** posti in essere da comuni ed unioni di comuni relativi a:

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

Si ricorda che i commi da 47 a 50 della **legge di bilancio 2020** hanno istituito un **Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane** con una dotazione finanziaria di 50 milioni € per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, per finanziare il 50% degli interventi di realizzazione di nuove piste ciclabili urbane da parte di **comuni** e di **unioni di comuni** che abbiano approvato strumenti di pianificazione che prevedono lo sviluppo strategico della rete ciclabile urbana. In particolare il comma 48 qui novellato prevede che il **Fondo finanzia il 50%** del costo complessivo degli interventi di realizzazione di **nuove piste ciclabili urbane** poste in essere da **comuni ed unioni di comuni**.

Si ricorda altresì che la **legge di bilancio per il 2017** ha stanziato 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2024 per la realizzazione del sistema nazionale di ciclovie turistiche e che la legge di bilancio per il 2019 ha previsto l'istituzione di un Fondo, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, finalizzato alla progettazione delle ciclovie interurbane, con una dotazione di 2 milioni di euro per l'anno 2019.

Articolo 1, comma 6-quater
(Fondo trasformazione digitale)

Il **comma 6-quater dell'art. 1, introdotto dalla Camera dei deputati**, istituisce un fondo presso il MIMS per sostenere le attività di *digital transformation* dei servizi di motorizzazione.

In dettaglio, la nuova disposizione **istituisce**, presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un **fondo con dotazione pari a 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024**

La finalità è quella di sostenere le attività di *digital transformation* dei servizi di motorizzazione resi a cittadini e imprese **dagli Uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile del MIMS**, nonché di garantire elevati livelli di **sicurezza cibernetica al trattamento dei dati**.

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

Articolo 1, comma 6-quinquies
(Carta di qualificazione del conducente)

Il comma 6-quinquies dell'articolo 1, introdotto dalla Camera dei deputati, abroga la disposizione che prevede il rinvio ad un decreto ministeriale per la definizione delle modalità di rilascio della carta di qualificazione del conducente agli autisti di Paesi terzi che siano dipendenti di un'impresa stabilita in Italia.

In dettaglio, la disposizione **modifica il decreto legislativo n. 286 del 2005** in materia di liberalizzazione dell'attività di autotrasportatore.

Viene novellato in particolare l'art. 22, comma 6, del decreto, che prevede che i conducenti titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, dipendenti, in qualità di autista, da un'impresa stabilita in uno Stato membro, debbano comprovare la qualificazione iniziale e la formazione periodica per l'esercizio dell'attività professionale di guida per il trasporto di merci mediante:

- a) l'attestato di conducente previsto dal regolamento (CE) 1072/2009, recante il codice unionale armonizzato "95";
- b) la **carta di qualificazione del conducente**, rilasciata dalla Stato membro ove è stabilita l'impresa, recante il codice unionale armonizzato «95».

Il comma 6-quinquies abroga il secondo periodo della lett. b) che prevede, **nel caso in cui l'impresa sia stabilita in Italia, il rinvio ad un decreto** del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, **per la definizione delle modalità di rilascio della carta di qualificazione del conducente e di apposizione del codice unionale "95"**

Articolo 1, comma 6-sexies-6-novies *(Fauna selvatica)*

I commi 6-sexies a 6-novies dell'articolo 1, introdotti durante l'esame presso la Camera sono volti a imporre a quanti progettano e costruiscono infrastrutture stradali e ferroviarie di prevedere passaggi in sicurezza per la fauna selvatica

*Nella disposizione approvata, si prescrive ai soggetti che progettano ed eseguono lavori per le infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario di prevedere opere complementari atte a consentire il **passaggio in sicurezza di fauna selvatica** nelle aree in cui è maggiore la loro presenza nel territorio.*

La disposizione non è retroattiva (si applica cioè solo alle opere la cui attività di progettazione è avviata successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione (**comma 6-septies**). E' rimesso a un decreto del Ministro IMS, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, di definire le specifiche tecniche destinate ai gestori e finalizzate ad assicurare modalità standardizzate ai fini della progettazione (**comma 6-octies**). E' comunque apposta la clausola d'invarianza finanziaria (**comma 6-novies**).

Si ricorda comunque che la tematica degli incidenti stradale dovuti all'attraversamento di fauna selvatica è presente alla **pratica giudiziale** e che la **Cassazione** è orientata nel senso che il danneggiato dall'animale ha l'onere di provare il **nesso causale** e deve altresì provare di aver fatto **tutto il possibile per evitare l'impatto**; a sua volta l'ente territoriale fornire la prova liberatoria del **caso fortuito**, dimostrando che il comportamento dell'animale si è posto del tutto al di fuori della propria sfera di controllo, come causa del danno autonoma, eccezionale, imprevedibile o, comunque, non evitabile neanche mediante l'adozione delle più adeguate e diligenti misure - concretamente esigibili in relazione alla situazione di fatto e compatibili con la funzione di protezione dell'ambiente e dell'ecosistema - di gestione e controllo del patrimonio faunistico e di cautela per i terzi (v. Cass., sez. III civile, 22 febbraio 2019, n. 5722 e sez. III civile, 6 luglio 2020, n. 13848).

Articolo 1-bis
***(Semplificazioni nelle agevolazioni sui veicoli per le persone con
disabilità)***

L'articolo 1-bis, introdotto nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati, prevede **semplificazioni per il riconoscimento delle agevolazioni fiscali** che sono riconosciute per l'acquisto dei veicoli da parte dei soggetti con ridotte o impedito capacità motorie permanenti.

In dettaglio, si dispone, al comma 1, che **per il riconoscimento delle agevolazioni previste dall'articolo 8 della legge 27 dicembre 1997, n. 449**, relative all'acquisto di veicoli, i **soggetti con ridotte o impedito capacità motorie permanenti**, abilitati alla guida **presentino una copia semplice della patente posseduta, ove essa contenga l'indicazione di adattamenti, anche di serie, per il veicolo** agevolabile da condurre, prescritti dalle commissioni mediche locali di cui all'articolo 119, comma 4, del codice della strada.

Si ricorda che il richiamato **art. 8 della legge n. 449/1997**, novellando il TUIR, consente la detrazione d'imposta delle spese dei mezzi necessari per la locomozione dei soggetti di cui all'articolo 3 della legge 5 febbraio 1992, n. 104, che si assumono integralmente. Tra queste rientrano i motoveicoli e gli autoveicoli del Codice della strada, anche se prodotti in serie e adattati in funzione delle suddette limitazioni permanenti delle capacità motorie. Tra i veicoli adattati alla guida sono compresi anche quelli dotati di solo cambio automatico, purché prescritto dalla commissione medica locale di cui all'articolo 119 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. La detrazione spetta una sola volta in un periodo di quattro anni, salvo i casi in cui dal Pubblico registro automobilistico risulti che il veicolo sia stato cancellato dal registro, e con riferimento a un solo veicolo, nei limiti della spesa di lire trentacinque milioni o, nei casi in cui risultasse che il suddetto veicolo sia stato rubato e non ritrovato, nei limiti della spesa massima di lire trentacinque milioni da cui va detratto l'eventuale rimborso assicurativo. E' consentito, alternativamente, di ripartire la predetta detrazione in quattro quote annuali costanti e di pari importo.

Il comma 2 rinvia ad un **decreto di natura non regolamentare**, da emanare **entro trenta giorni** dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, **l'aggiornamento**, da parte del Ministro dell'economia e delle finanze **del decreto 16 maggio 1986**, recante disposizioni per l'assoggettamento all'**imposta sul valore aggiunto con aliquota ridotta dei veicoli adattati ad invalidi** (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 17 maggio 1986, n. 113), per adeguarlo a quanto disposto dal comma 1.

Articolo 1-ter

(Disposizioni per garantire la sicurezza della circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica)

L'articolo 1-ter, introdotto dalla Camera dei deputati, riordina la disciplina relativa alla **circolazione dei monopattini** a propulsione prevalentemente elettrica, introducendo alcune modifiche alle attuali regole di circolazione di tali mezzi.

In dettaglio, vengono **riscritte**, con modificazioni, **le disposizioni della legge di bilancio 2020** (articolo 1, commi da 75 a 75-*septies* della legge 27 dicembre 2019, n. 160), che aveva introdotto una disciplina della circolazione di tali veicoli nelle more della sperimentazione nelle città della circolazione su strada di veicoli di micro mobilità elettrica, quali *segway*, *hoverboard* e monopattini.

In base alle modifiche approvate, i nuovi commi da 75 a 75 *vicies ter* sostituiscono i previgenti come di seguito illustrato:

- viene riformulato il comma 75, **eliminando il riferimento al periodo di sperimentazione** ed **elencando i requisiti** che i **monopattini** a propulsione prevalentemente elettrica devono possedere: si confermano la conformità alle caratteristiche costruttive di cui all'allegato 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, l'assenza di posti a sedere, il motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW e la presenza di un segnalatore acustico. Viene introdotta la presenza di un **regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti** (attualmente previsto per i soli dispositivi in grado di sviluppare velocità superiori a 20 km/h), nonché la **marcatura CE** prevista dalla direttiva n. 2006/42/CE. I **nuovi limiti di velocità** sono fissati dal comma 75-*quaterdecies* riformulato in 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali e in **20 km/h** in tutti gli altri casi (anziché 25 Km/h come attualmente).

Si conferma il divieto di circolazione ai monopattini a motore con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75 (nuovo co. 75-*quater*).

Come disposizione di chiusura (nuovo comma 75-*quinqüies*) si prevede che i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica siano equiparati ai velocipedi in relazione a tutto ciò che non è previsto nei commi da 75 a 75 *vicies ter*.

- Si introduce l'**obbligo** (nuovo comma 75-*bis*) a partire **dal 1° luglio 2022**, che i monopattini elettrici commercializzati in Italia siano dotati di **indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote**. Per i

monopattini già in circolazione prima di tale termine, è fatto obbligo di **adeguarsi entro il 1° gennaio 2024**.

- Si **conferma** (comma 75-ter), che i servizi di **noleggino dei monopattini** elettrici, anche in modalità *free-floating*, possano essere **attivati esclusivamente con apposita delibera della Giunta comunale** nella quale devono essere previsti, oltre al **numero delle licenze attivabili** e al numero massimo dei dispositivi in circolazione:
 - a) l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso;
 - b) le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati;
 - c) le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città.
- Si **conferma** la disposizione attuale che prevede che da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità e di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, per poter circolare su strada pubblica, devono essere provvisti anteriormente di **luce** bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa, entrambe accese e ben funzionanti. I monopattini elettrici sono altresì dotati posteriormente di **catadiottri** rossi (co. 75-sexies). Si conferma altresì la previsione che il conducente del monopattino debba circolare indossando **il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità**, di cui al comma 4-ter dell'articolo 162 del codice della strada (comma 75-septies) da mezz'ora dopo il tramonto e durante tutto il periodo dell'oscurità, **eliminando** peraltro tale **obbligo di giorno** in condizioni di scarsa visibilità.

Si **conferma** che i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto **quattordici anni** di età (75-octies), nonché l'obbligo di indossare un idoneo **casco protettivo** conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080 per i soli conducenti di **età inferiore ai diciotto anni** (co. 75-novies). Si conferma altresì il divieto di trasportare altre persone, oggetti o animali, di trainare veicoli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo (comma 75-decies).
- Viene **vietata** (co. 75-undecies) **la circolazione dei monopattini** a propulsione prevalentemente elettrica **sui marciapiedi**. Sui marciapiedi è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. È altresì **vietato circolare contromano salvo nelle strade con doppio senso ciclabile**.
- Viene **introdotto** (co. 75-quiquiesdecies) **il divieto di sosta sul marciapiede, salvo nelle aree individuate dai comuni**. I comuni possono individuare tali aree, garantendo **adeguata capillarità, privilegiando la scelta di localizzazioni alternative ai marciapiedi**. Tali aree possono

essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le **coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili** pubblicamente sul sito istituzionale del comune. Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è **comunque consentita la sosta negli stalli riservati a velocipedi, ciclomotori e motoveicoli**.

- Si conferma che (co. 75-*duodecies*), i conducenti dei monopattini devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio sempre con entrambe le mani, limitando l'eccezione prevista alla segnalazione della manovra di svolta ai **mezzi privi indicatori di direzione**; viene **eliminato l'obbligo di procedere su un'unica fila** e mai affiancati in numero superiore a due.
- Si specifica (co. 75-*terdecies*), con formulazione più ampia di quella vigente, che **i monopattini possono circolare esclusivamente** su strade urbane con limite di velocità di 50 km/h, **nelle aree pedonali, su percorsi pedonali e ciclabili, su corsie ciclabili, su strade a priorità ciclabile, su piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata** ovvero dovunque sia consentita la circolazione dei velocipedi. Per la circolazione nelle aree pedonali si conferma il limite di velocità (co. 75-*quaterdecies*) di 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali.
- Si **introduce l'obbligo** (co. 75-*sexiesdecies*) per gli **operatori di noleggio di monopattini elettrici**, al fine di scongiurare la pratica diffusa del parcheggio irregolare dei loro mezzi, di richiedere **l'acquisizione della foto al termine di ogni noleggio**, dalla quale si desuma chiaramente la posizione dello stesso nella pubblica via; inoltre (co. 75-*septiesdecies*), si dispone che gli stessi operatori siano **tenuti ad organizzare, in accordo con i comuni nei quali operano, adeguate campagne informative sull'uso corretto del monopattino elettrico e ad inserire nelle app per il noleggio le regole fondamentali**, impiegando tutti gli strumenti tecnologici utili a coadiuvare il rispetto delle regole.
- Le **sanzioni amministrative** per chi viola le disposizioni dei commi da 75-*sexies* a 75-*quaterdecies* sono fissate da **euro 50 a euro 250** (co. 75-*duodevicies*).
- Circa le **sanzioni** per chi **circola con un monopattino a motore avente requisiti diversi** da quelli di cui al comma 75, si conferma (co. 75-*undevicies*) l'attuale sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400.

Si ricorda che attualmente è prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400 per chi circola con monopattini con caratteristiche non conformi e la sanzione accessoria della confisca qualora il monopattino abbia un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 2 kW.

Viene inoltre **introdotta** (co. *75-vicies*) **la sanzione accessoria della confisca** per la violazione delle disposizioni di cui al comma *75-quater* relative al divieto di circolazione ai **monopattini a motore con requisiti diversi** da quelli di cui al comma 75.

Nei casi di violazione del **divieto di sosta sul marciapiede**, di cui al comma *75-quinquiesdecies*, si prevede (co. *75-vicies semel*) che si applichi la stessa **sanzione** prevista per il divieto di sosta dei ciclomotori e motoveicoli, di cui all'articolo 158, comma 5, del Codice della strada, cioè la sanzione amministrativa da 41 a 168 euro.

Si conferma infine il rinvio (co. *75-vicies bis*), ai fini delle sanzioni di cui alle disposizioni dei commi da 75 a *75-vicies semel*, delle disposizioni del titolo VI del codice della Strada. Si considerano in circolazione i veicoli o i dispositivi di mobilità personale che sono condotti nelle aree e negli spazi individuati dal medesimo codice della Strada.

- Si prevede infine (co. *75-vicies ter*) che **il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili avvii**, in collaborazione con il Ministero dell'interno e con il Ministero dello sviluppo economico, apposita **istruttoria** finalizzata alla verifica della necessità dell'**introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile** contro i danni a terzi derivante dalla **circolazione dei monopattini elettrici**. Si prevede che il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili **trasmetta alle competenti Commissioni parlamentari la relazione sugli esiti dell'attività istruttoria entro 180 giorni** dall'entrata in vigore della presente disposizione.

Si ricorda infine che è all'esame della IX Commissione la **Pdl A.C.2675** "Disposizioni in materia di circolazione di **monopattini** a propulsione prevalentemente elettrica".

Articolo 2

(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche)

L'articolo 2, modificato e integrato nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati, reca norme afferenti ai settori stradale e autostradale e alle infrastrutture idriche.

Il comma 1 differisce al 31 dicembre 2021 il termine per il perfezionamento dell'aggiornamento dei piani economici finanziari dei concessionari autostradali. Nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati tale comma è stato integrato al fine di precisare le tariffe autostradali da adeguare entro il termine citato.

I commi 1-bis e 1-ter, introdotti dalla Camera, modificano e integrano la disciplina, recata dall'art. 13-bis del D.L. 148/2017, relativa all'affidamento della concessione dell'autostrada A22 del Brennero.

Il comma 2 proroga di due anni la durata delle concessioni in corso relative ai servizi di distribuzione di carbolubrificanti e ai servizi di ristoro sulla rete autostradale.

Il comma 2-bis, introdotto dalla Camera, proroga fino al 31 dicembre 2021 la sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25.

I commi 2-ter e 2-quater, introdotti dalla Camera, recano disposizioni relative alla realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi di cui all'art. 35, comma 1-ter, quarto periodo, del D.L. 162/2019.

Il comma 2-quinquies, introdotto dalla Camera, prevede l'assegnazione all'Anas S.p.A. di un contributo di 8 milioni di euro (3 milioni per l'anno 2022 e 5 milioni per il 2023) da destinare alla redazione della progettazione di fattibilità tecnico-economica relativa all'adeguamento e alla messa in sicurezza della SS1 "Aurelia" nel tratto compreso tra i Comuni di Sanremo e Ventimiglia.

I commi da 2-sexies a 2-sexiesdecies, introdotti durante l'esame presso la Camera, recano norme finalizzate all'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti in house.

Il comma 2-septiesdecies, introdotto durante l'esame alla Camera, reca disposizioni per la sistemazione delle strade comunali di Roma Capitale.

Il comma 3 interviene sulle competenze in materia di dighe, mentre il comma 4 modifica la disciplina relativa al progetto di gestione richiesto per

l'effettuazione delle **operazioni di svaso, sghiaimento e sfangamento** delle dighe.

I **commi 4-bis e 4-ter**, introdotti durante l'esame **presso la Camera**, recano disposizioni concernenti il "**Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico**" intervenendo sulla formazione e attuazione del Piano, sul monitoraggio degli interventi ivi previsti e sui poteri sostitutivi in caso di inerzia dei soggetti preposti all'attuazione degli interventi.

Il **comma 4-quater**, **introdotto dalla Camera**, modifica la disciplina relativa all'approvazione dei progetti delle **opere di derivazione e adduzione e alla vigilanza sulle operazioni di controllo** eseguite dai concessionari sulle opere medesima al fine precipuo di affidarne la competenza al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) nel caso di "grandi dighe" e di specifiche tipologie progettuali, oppure a Regioni o province autonome negli altri casi.

Di seguito si illustra il dettaglio delle disposizioni recate dall'articolo in esame.

Adeguamento pedaggi e aggiornamento dei piani economici finanziari di concessioni in scadenza (comma 1)

Il **comma 1** – in considerazione dei provvedimenti di regolazione e limitazione della circolazione stradale adottati nel periodo emergenziale da COVID-19 e della conseguente incidenza di detti provvedimenti sulla dinamica dei transiti sulla rete autostradale – dispone il **differimento** dal 31 luglio 2021 **al 31 dicembre 2021** del termine (previsto dal comma 3 dell'art. 13 del decreto legge n. 162 del 2019) per il perfezionamento dell'**aggiornamento dei piani economici finanziari dei concessionari autostradali presentati nel termine del 30 marzo 2020**.

L'art. 13, comma 3, del decreto legge n. 162 del 2019 ha disposto, per i concessionari, il cui periodo regolatorio quinquennale sia pervenuto a scadenza, il differimento del termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2020 sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari, predisposti in conformità alle delibere adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti. A tal fine, la norma stabilisce che le proposte di aggiornamento dei piani economico-finanziari sono presentate dai concessionari al Concedente entro il 30 marzo 2020 e che l'aggiornamento è perfezionato entro e non oltre il 31 luglio 2020.

Tale disposizione è stata poi modificata e integrata dall'art. 13, comma 5, del decreto legge n. 183 del 2020, al fine di:

- prevedere il differimento del termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative anche all'anno 2021 (oltre che all'anno 2020) sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economico-finanziari;
 - differire dal 31 luglio 2020 al 31 luglio 2021 il termine per la definizione dei procedimenti di aggiornamento dei piani economico-finanziari. Tale ultimo termine viene quindi differito al 31 dicembre 2021 dalla norma in esame.
- Per approfondimenti, si rinvia alla [scheda di lettura sul citato art. 13, comma 5](#).

La relazione illustrativa al presente decreto-legge sottolinea che la norma in esame “si rende necessaria in ragione del dilatamento delle tempistiche delle procedure di aggiornamento dei piani economici finanziari alla luce della situazione di incertezza nella determinazione della dinamica dei transiti sulla rete autostradale a causa dell'emergenza sanitaria da COVID-19 tuttora in corso che non ha consentito la predisposizione di proposte di piani finanziari sulla base di previsioni attendibili”.

Nel corso dell'esame **presso la Camera dei deputati** il comma in esame è stato integrato al fine di intervenire sul primo comma del comma 3 dell'art. 13 ove si dispone che, per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza, il termine per l'**adeguamento delle tariffe autostradali** relative all'anno 2020 e all'anno 2021 è differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari.

La novella è volta a precisare che le tariffe autostradali in questione non sono solo quelle degli anni 2020 e 2021 ma anche quelle **relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio**.

Affidamento della concessione dell'autostrada A22 del Brennero (commi 1-bis e 1-ter)

I **commi 1-bis e 1-ter**, introdotti **dalla Camera dei deputati**, modificano e integrano la disciplina, recata dall'art. 13-bis del D.L. 148/2017, relativa all'**affidamento della concessione dell'autostrada A22 del Brennero**.

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

Nel mese di gennaio 2016 è stato siglato il protocollo d'intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e le amministrazioni pubbliche socie di Autostrada del Brennero S.p.A. che ha previsto il rinnovo trentennale della concessione ad una società interamente partecipata dalle amministrazioni pubbliche territoriali e locali contraenti.

Sul punto è intervenuto l'art. 13-bis del D.L. 148/2017, che ha dettato una specifica disciplina volta a regolare l'affidamento delle concessioni autostradali scadute e, in particolare, dell'autostrada A22. La norma dispone, tra l'altro, che le

funzioni di concedente siano svolte dal MIT e che le convenzioni di concessione per la realizzazione delle opere e la gestione delle tratte autostradali hanno durata trentennale e sono stipulate dal MIT con le regioni e gli enti locali che hanno sottoscritto gli appositi protocolli di intesa in data 14 gennaio 2016, che potranno anche avvalersi nel ruolo di concessionario di società *in house*, esistenti o appositamente costituite, nel cui capitale non figurino privati.

Il comma 4 del citato art. 13-bis prevede inoltre che gli atti convenzionali di concessione sono stipulati dal MIT con il concessionario autostradale, dopo l'approvazione del CIPE, previo parere dell'Autorità di regolazione dei trasporti sullo schema di convenzione e comunque, con riferimento all'infrastruttura autostradale A22 Brennero-Modena, entro il 31 luglio 2021 e il versamento degli importi dovuti per l'anno 2020 e per gli anni precedenti dal concessionario subentrante della predetta infrastruttura è effettuato per il 50% entro il 30 giugno 2021 e per il restante 50% entro il 30 aprile 2022.

Lo schema di accordo di cooperazione relativo all'affidamento della tratta autostradale A22 Brennero-Modena per il periodo 2019-2048 è stato approvato con prescrizioni e osservazioni dal CIPE con la delibera 28 novembre 2018, n. 68. Dopo tale data, il CIPE ha approvato la delibera 20 maggio 2019, n. 24, di approvazione dell'accordo di cooperazione per la concessione autostradale A22 Brennero-Modena. Lo stesso comitato ha poi approvato la delibera 1 agosto 2019, n. 59, recante “Aggiornamento e attuazione della delibera n. 68 del 28 novembre 2018 relativa alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena. Modalità di calcolo degli eventuali benefici netti tra la scadenza della concessione e l'effettivo subentro di un nuovo concessionario”.

Occorre inoltre ricordare che il comma 3 dell'art. 13-*bis* del D.L. 148/2017 dispone che, a partire dalla data dell'affidamento di cui al comma 4, 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. Nella determinazione del valore di concessione, di cui al periodo precedente, sono in ogni caso considerate le somme già erogate dallo Stato per la realizzazione dell'infrastruttura.

Per una trattazione più approfondita si rinvia al paragrafo “Disposizioni relative a specifiche concessioni” della scheda *web* “Strade e autostrade”.

Il primo periodo del comma 1-*bis* – al fine di accelerare la realizzazione delle infrastrutture autostradali e l'effettuazione degli interventi di manutenzione straordinaria, nonché di promuovere l'innovazione tecnologica e la sostenibilità delle medesime infrastrutture – dispone che l'affidamento della concessione citata può avvenire, in deroga alle previsioni di cui al comma 1 dell'art. 13-*bis* citato, anche mediante le procedure previste dall'art. 183 del D.Lgs. 50/2016 (cioè alla **finanza di progetto), da concludersi entro la data del 31 dicembre 2022.**

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

La norma in esame precisa altresì che resta fermo quanto previsto dall'articolo 13-*bis*, comma 2, del D.L. 148/2017.

Tale comma 2 dispone che, successivamente alla data di affidamento della nuova concessione, la Società Autobrennero S.p.A. provvede a versare all'entrata del bilancio dello Stato le risorse accantonate in regime di esenzione fiscale fino alla data del predetto affidamento nel fondo di cui all'art. 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449¹, mediante versamenti rateizzati di pari importo, da effettuare entro l'anno 2028. Lo stesso comma dispone altresì che la società Autobrennero Spa provvede al versamento delle rate entro il 15 dicembre di ciascuno degli anni successivi a quello di effettuazione dell'affidamento e che le risorse versate dalla società Autobrennero Spa “sono riassegnate allo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze e trasferite alla società Rete ferroviaria italiana Spa. Le ulteriori quote annuali da accantonare ai sensi del medesimo articolo 55, comma 13, della legge n. 449 del 1997 sono versate dal concessionario dell'infrastruttura A22 Brennero-Modena con le modalità di cui al periodo precedente entro trenta giorni dall'approvazione del bilancio dell'anno di riferimento. Le risorse versate ai sensi del presente comma sono utilizzate per le finalità di cui al citato articolo 55, comma 13, della legge n. 449 del 1997, nell'ambito del contratto di programma - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la RFI Spa”.

Il terzo periodo dispone inoltre che, **in caso di affidamento** della concessione **ad un operatore economico diverso dalla società Autobrennero S.p.A.** e qualora le somme effettivamente dovute da detta società in forza della citata delibera CIPE risultino inferiori a quelle corrisposte ai sensi del secondo periodo, il concessionario subentrante provvede a versare l'importo differenziale direttamente alla società Autobrennero mediante riduzione delle somme dovute al Ministero delle

¹ Si ricorda che l'art. 55, comma 13, ha previsto, a decorrere dal 1° gennaio 1998, che la società titolare della concessione di costruzione e gestione dell'autostrada del Brennero è autorizzata ad accantonare, in esenzione di imposta, in base al proprio piano finanziario ed economico, una quota anche prevalente dei proventi in un fondo destinato al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero ed alla realizzazione delle relative gallerie nonché dei collegamenti ferroviari e delle infrastrutture connesse fino al nodo stazione di Verona nonché delle iniziative relative all'interporto di Trento, all'interporto ferroviario di Isola della Scala (Verona) ed al porto fluviale di Valdaro (Mantova).

infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di concedente, a titolo di prezzo della concessione.

Il **comma 1-ter**, per le medesime finalità previste dal comma precedente, apporta le seguenti modificazioni all'art. 13-*bis* del D.L. 148/2017:

- sono riscritti i primi due periodi del comma 2 che, nel testo vigente, disciplinano il **versamento** (mediante rate di pari importo, da effettuare entro l'anno 2028) all'entrata del bilancio dello Stato, **da parte di Autobrennero S.p.A., delle risorse accantonate** in regime di esenzione fiscale **nel fondo di cui all'art. 55, comma 13, della L. 449/1997**,

A differenza del testo vigente, ove si prevede che tale versamento avvenga in seguito al nuovo affidamento e riguardi le risorse accantonate fino alla data del medesimo, il nuovo testo dispone che il versamento inizi subito (quindi con l'entrata in vigore della presente disposizione) e riguardi le **somme accantonate fino alla data di entrata in vigore della presente disposizione**.

La riscrittura interviene anche sui termini di versamento delle rate, prevedendo che la società Autobrennero S.p.A. non vi deve provvedere entro il 15 dicembre di ciascuno degli anni successivi a quello di effettuazione dell'affidamento (come previsto dal testo vigente) ma deve versare la **prima rata entro il 15 dicembre 2021 e le successive rate entro il 15 dicembre di ciascun anno**.

- sono **modificati i termini previsti dal comma 4** per la stipula degli atti convenzionali di concessione e per il versamento, in due rate, degli importi dovuti per l'anno 2020 e per gli anni precedenti dal concessionario subentrante.

Il termine per la **stipula degli atti convenzionali** viene differito dal 31 luglio 2021 al **15 dicembre 2021**, mentre il termine per il **versamento della prima delle due rate** citate è differito dal 30 giugno 2021 al **21 dicembre 2021**.

Proroga delle concessioni di servizi di ristoro e di distribuzione di carbolubrificanti sulla rete autostradale (comma 2)

Il **comma 2** – in considerazione del calo di traffico registrato sulle autostrade italiane derivante dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 e dalle relative misure di limitazione del contagio adottate dallo Stato e dalle regioni, al fine di contenere i conseguenti effetti economici e di salvaguardare i livelli occupazionali – **proroga di 2 anni la durata delle concessioni in corso** alla data di entrata in vigore del presente decreto, **relative ai servizi di distribuzione di carbolubrificanti e ai servizi di ristoro sulla rete autostradale**.

Lo stesso comma dispone che tale proroga **non si applica in presenza di procedure di evidenza pubblica** finalizzate al nuovo affidamento delle concessioni in questione **già definite con l'aggiudicazione** alla data di entrata in vigore del presente decreto.

Proroga della sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25 (comma 2-bis)

Il **comma 2-bis**, introdotto **dalla Camera dei deputati**, **proroga fino al 31 dicembre 2021 la sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25.**

La norma in esame prolunga il periodo di sospensione dei citati incrementi, in scadenza il 31 ottobre 2021, previsto (dall'art. 9-*tricies semel*, comma 1, del D.L. 123/2019) nelle more della procedura contemplata dal comma 183 dell'art. 1 della legge 228/2012 e finalizzata alla rinegoziazione con la società concessionaria delle condizioni di concessione.

Il comma 1 dell'art. 9-*tricies semel* del D.L. 123/2019, nelle more della citata procedura, ha previsto che, dal 1° gennaio 2019 al 31 ottobre 2021 e comunque non successivamente alla conclusione della verifica della sussistenza delle condizioni per la prosecuzione dell'attuale concessione delle autostrade A24 e A25, ove tale conclusione sia anteriore alla data del 31 ottobre 2021, è sospeso l'incremento delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25, anche al fine di mitigare gli effetti sugli utenti. Lo stesso comma ha disposto che per la durata del periodo di sospensione, si applicano le tariffe di pedaggio vigenti alla data del 31 dicembre 2017.

Realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi (commi 2-ter e 2-quater)

I **commi 2-ter e 2-quater**, introdotti **dalla Camera dei deputati**, recano disposizioni relative alla **realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi** di cui all'art. 35, comma 1-*ter*, quarto periodo, del D.L. 162/2019.

La norma richiamata dispone, tra l'altro – nell'ambito di una disciplina più ampia (recata nei primi tre periodi del citato comma 1-*ter* dell'art. 35) che prevede la revisione del rapporto concessorio in capo alla Società Autostrada Tirrenica relativo all'autostrada A12 Livorno-Civitavecchia – che la società ANAS Spa provvede “alla realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, anche attraverso l'adeguamento della strada statale n. 1 - Aurelia, nei limiti delle risorse che si renderanno disponibili a tale fine nell'ambito del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili e la società ANAS Spa relativo al periodo 2021-2025”. Il successivo quinto periodo dispone altresì che “per la progettazione ed esecuzione dell'intervento viario di cui al precedente periodo, a decorrere dalla data di sottoscrizione del contratto di

programma relativo al periodo 2021-2025 e fino al completamento dei lavori, l'amministratore delegato pro tempore della società ANAS Spa è nominato commissario straordinario" con i poteri e le funzioni di cui all'art. 4 del D.L. 32/2019 (c.d. decreto sblocca cantieri).

Il primo periodo del **comma 2-ter** – al fine di ridurre i tempi di realizzazione dell'intervento viario in questione e nelle more della definizione del procedimento di revisione della concessione in capo alla Società Autostrada Tirrenica (SAT) – autorizza l'**acquisto da parte di ANAS S.p.A. dei progetti elaborati dalla SAT** relativi a detto intervento viario, previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno.

Per le citate finalità, il secondo periodo del comma in esame dispone che l'ANAS provvede ad acquisire preventivamente il **parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici**, che si pronuncia **entro 30 giorni** dalla ricezione della richiesta, in relazione alle eventuali integrazioni o modifiche da apportare ai predetti progetti, nonché all'entità del corrispettivo da riconoscere secondo i criteri di cui al primo periodo.

Il **comma 2-quater** disciplina la **copertura degli oneri** derivanti dal comma precedente – pari a **36,5 milioni di euro per l'anno 2021** – stabilendo che agli stessi si provvede:

- quanto a 35,8 milioni mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del Fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- quanto a 700.000 euro mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'art. 1, comma 1016, della legge 296/2006.

Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Il richiamato comma 1016, per il completamento del programma degli interventi di cui all'art. 9 della legge 211/1992 (recante "Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa"), ha autorizzato una spesa di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009, destinata alla realizzazione di completamenti delle opere in corso di realizzazione.

Adeguamento e messa in sicurezza della SS1 Via Aurelia nel tratto Sanremo-Ventimiglia (comma 2-quinquies)

Il **comma 2-quinquies, introdotto dalla Camera dei deputati**, – al fine di favorire il superamento della grave crisi derivante dalle complesse problematiche del traffico e della mobilità lungo la rete stradale e autostradale della regione Liguria, nelle more della definizione del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili (MIMS) e la società ANAS S.p.A. relativo al periodo 2021-2025 – prevede l'**assegnazione all'Anas S.p.A. di un contributo di 3 milioni di euro per l'anno 2022 e di 5 milioni di euro per il 2023** da destinare alla redazione della **progettazione di fattibilità tecnico-economica relativa all'adeguamento e alla messa in sicurezza della SS1 Via Aurelia nel tratto compreso tra i Comuni di Sanremo e Ventimiglia.**

Lo stesso comma disciplina la **copertura degli oneri**, disponendo che vi si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al MIMS.

Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Nuova società per la gestione in house di autostrade statali a pedaggio (commi da 2-sexies a 2-sexiesdecies)

I **commi da 2-sexies a 2-sexiesdecies, introdotti** durante l'esame **presso la Camera dei deputati**, recano norme finalizzate all'esercizio dell'attività di **gestione delle autostrade statali in regime di concessione** mediante affidamenti *in house*.

In particolare viene prevista la **costituzione di una nuova società (controllata interamente dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili)** a cui saranno trasferite, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad ANAS S.p.A.

Si ricorda in proposito, come si legge nel [sito web della società Anas S.p.A.](#), che “il 17 novembre 2017 è stata costituita una nuova società denominata «Anas Concessioni Autostradali S.p.A.» interamente partecipata da Anas, (...), avente ad oggetto sociale l'assunzione e/o la gestione di partecipazioni in altre società, consorzi o imprese o la promozione della loro costituzione, e l'esercizio diretto e/o indiretto di concessioni di costruzione e gestione di tratte stradali e autostradali, nonché di altre infrastrutture di trasporto, a pedaggio e/o corrispettivo. La Newco ha come principali obiettivi: attrarre investitori privati

che possano contribuire alla realizzazione di nuove opere; proporsi come affidataria di nuove concessioni e concessioni in scadenza, a termini meno onerosi per la collettività; promuovere iniziative, anche in partnership con Regioni ed enti locali, nell'affidamento di concessioni per lo sviluppo e la gestione di infrastrutture stradali”.

Nel [bilancio 2020 di Anas S.p.A.](#) (approvato dall'assemblea degli azionisti in data 20 aprile 2021) si sottolinea che ACA S.p.A. “si trova tuttora in fase di *start up*” e che “è previsto altresì che ACA venga resa destinataria del conferimento, in tutto o in parte, delle partecipazioni già detenute da Anas in concessionarie autostradali italiane, attuando così l'originario disegno operativo della società, e sia adeguatamente capitalizzata, nonché dotata di una propria struttura organizzativa, ancorché molto contenuta, fermo restando il supporto della controllante Anas per tutte le attività di staff/supporto specialistico attraverso apposito contratto di service”.

Si osserva che la norma in esame sembra quindi finalizzata a creare un nuovo soggetto che dovrebbe sostituire ACA S.p.A. e che dovrebbe collocarsi al di fuori del gruppo FS di cui ANAS fa parte in base al disposto dell'art. 49 del D.L. 50/2017.

Tale articolo ha previsto (al comma 1) lo sviluppo, da parte di ANAS S.p.A., di opportune sinergie con il gruppo Ferrovie dello Stato (FS), al fine di realizzare, tra l'altro, un incremento degli investimenti, e ha nel contempo previsto (al comma 2) il trasferimento a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. delle azioni di ANAS S.p.A., mediante aumento di capitale, per un importo corrispondente al patrimonio netto di ANAS.

Di seguito si illustra il dettaglio delle disposizioni recate dai commi in esame.

Il **comma 2-sexies**, per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti *in house*, autorizza la **costituzione di una nuova società:**

- **interamente controllata dal** Ministero dell'economia e delle finanze (**MEF**);

- e **soggetta al controllo analogo del** Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (**MIMS**).

Nel fare riferimento agli affidamenti *in house* la norma in esame richiama l'art. 5 del D.Lgs. 50/2016 ove è contenuta la disciplina di tale tipologia di affidamento.

Il **comma 2-septies** prevede l'emanazione di un apposito **D.P.C.M.** – adottato su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili – **finalizzato a disciplinare la costituzione e il funzionamento della nuova società** in questione.

Viene infatti previsto che tale decreto dovrà definire:

- l'atto costitutivo e lo statuto sociale;
- nominare gli organi sociali per il primo periodo di durata in carica, anche in deroga alle disposizioni di cui al D.Lgs. 175/2016;
- stabilire le remunerazioni degli stessi organi ai sensi dell'art. 2389, primo comma, del codice civile;
- definire i criteri, in riferimento al mercato, per la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche da parte del consiglio di amministrazione ai sensi dell'art. 2389, terzo comma, del codice civile, in deroga dall'art. 23-bis del D.L. 201/2011.

Si osserva che la norma non reca un termine per l'emanazione del D.P.C.M.

Il comma in esame dispone, inoltre, che le successive modifiche allo statuto e le successive nomine dei componenti degli organi sociali sono deliberate a norma del codice civile.

Il **comma 2-octies** prevede l'emanazione di un **decreto ministeriale** – adottato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze – con cui sono definiti i **contenuti e le modalità di esercizio del controllo analogo**.

Si osserva che la norma non reca un termine per l'emanazione di tale decreto.

Il **comma 2-novies** attribuisce alla nuova società la facoltà, nei limiti delle risorse disponibili, di:

- **stipulare** – anche in deroga alla disciplina recata dal Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 50/2016), ad eccezione delle norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE – **apposite convenzioni**, anche a titolo oneroso, con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato **ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale**;
- **costituire ovvero acquisire partecipazioni in società di gestione di autostrade statali**, secondo le modalità e le procedure definite dal decreto ministeriale di cui al comma 2-octies nonché dallo statuto.

Il **comma 2-decies** prevede che, a decorrere dalla data di efficacia del decreto previsto dal comma 2-septies, **con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad ANAS S.p.A. sono trasferite alla nuova società** di cui trattasi.

Il **comma 2-undecies** inserisce un nuovo comma 6-bis nel testo dell'art. 49 del D.L. 50/2017.

Il primo periodo di tale nuovo comma dispone che ANAS S.p.A. adotta **sistemi di contabilità separata** per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, ivi compresi le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati previsti dal comma 4 del citato art. 49, e per ciascuna attività.

Il secondo periodo dispone che le attività di cui al periodo precedente sono svolte attraverso il contratto di programma sottoscritto tra la società e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Si ricorda che l'art. 49 del D.L. 50/2017 ha previsto (al comma 1) lo sviluppo, da parte di ANAS S.p.A., di opportune sinergie con il gruppo Ferrovie dello Stato (FS), al fine di realizzare, tra l'altro, un incremento degli investimenti, e ha nel contempo previsto (al comma 2) il trasferimento a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. delle azioni di ANAS S.p.A., mediante aumento di capitale, per un importo corrispondente al patrimonio netto di ANAS. L'articolo detta altresì (a partire dal comma 3) disposizioni conseguenti alla trasformazione prevista dai primi due commi, volte a disciplinare le condizioni per il trasferimento delle quote societarie, gli effetti del medesimo trasferimento su atti e operazioni societarie, ecc.

In particolare il comma 4, sopra richiamato, ha disposto che, ad esito del trasferimento previsto dal comma 2, “restano in capo ad ANAS S.p.A. le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati”.

Il **comma 2-duodecies** modifica il secondo periodo del comma 870 dell'art. 1 della legge 208/2015, nella parte in cui prevede che **il contratto di programma tra ANAS e MIMS** “definisce il corrispettivo annuale a fronte delle opere da realizzare e dei servizi da rendere”.

Si fa notare in proposito che le disposizioni di tale periodo (per effetto del disposto dell'art. 13, comma 5, del D.L. 162/2019) relative alla definizione del corrispettivo annuale del contratto di programma tra l'ANAS e il Ministero si applicano a decorrere dal contratto di programma per gli anni 2021-2025.

Il nuovo testo del secondo periodo del citato comma 870 risultante dalla modifica in esame si limita a disporre che il contratto di programma in questione **non definisce più il corrispettivo annuale** ma si limita a **individuare le opere da realizzare e i servizi** da rendere.

Conseguentemente viene prevista l'**abrogazione del comma 5 dell'art. 13 del D.L. 162/2019**.

Si ricorda che con i commi da 868 a 874 della legge di stabilità per il 2016 (L. 208/2015) è stato operato un importante intervento di riordino della disciplina relativa alla gestione, nel bilancio dello Stato, delle risorse relative all'ANAS, nonché ai rapporti tra ANAS e Ministero delle infrastrutture.

In particolare, tali disposizioni hanno fatto confluire tutte le risorse del bilancio dello Stato destinate ad ANAS S.p.A. in un apposito Fondo dello stato di previsione del Ministero e hanno disciplinato in una norma di rango primario l'attuale regolazione del contratto di programma tra ANAS e Ministero. In particolare il comma 870 stabilisce, tra l'altro, che il contratto di programma “ha durata quinquennale e riguarda le attività di costruzione, manutenzione e gestione della rete stradale e autostradale non a pedaggio nella diretta gestione dell'ANAS Spa nonché di servizi di interconnessione, decongestione, salvaguardia e sicurezza del traffico che l'ANAS Spa garantisce in tutto il territorio nazionale. Il contratto di programma definisce il corrispettivo annuale a fronte delle opere da realizzare e dei servizi da rendere sulla base di un piano pluriennale di opere e di un programma di servizi sulla rete stradale”.

Il **comma 2-terdecies** reca norme per l'**eventuale liquidazione** delle società indicate all'art. 36, comma 2, lettera b), n. 4, del D.L. 98/2011, vale a dire delle seguenti **società miste regionali**:

- Autostrade del Lazio s.p.a. (ADL);
- Autostrade del Molise s.p.a. (ADM);
- Concessioni Autostradali Lombarde s.p.a. (CAL);
- Concessioni Autostradali Piemontesi s.p.a. (CAP).

Come evidenziato nel [bilancio 2020 dell'Anas](#):

- ADL S.p.A. è una società a partecipazione paritetica tra Anas e la Regione Lazio che “ha per oggetto il compimento di tutte le attività, gli atti e i rapporti per l'affidamento della concessione, nonché l'esercizio delle funzioni e dei poteri di soggetto concedente e aggiudicatore trasferiti dai Soci per la realizzazione del progetto integrato Corridoio Intermodale Roma-Latina e Collegamento Cisterna-Valmontone, nonché di altre infrastrutture strategiche relative al sistema viario della Regione Lazio”;

- ADM S.p.A. è una società partecipata in via paritetica da Anas e dalla Regione Molise che “è stata costituita per il compimento e l'esercizio di tutte le attività, di tutte le funzioni e di tutti i poteri ad essa trasferiti con decreto del Ministro delle Infrastrutture ai sensi dell'art. 2, comma 289, della legge finanziaria 2008 al fine della realizzazione e della gestione di infrastrutture autostradali e in particolare, dell'autostrada A14-A1 Termoli-San Vittore”. Nello stesso bilancio viene ricordato che “a seguito dell'approvazione, in data 27 novembre 2020, del bilancio finale di liquidazione, che ha visto attribuire ad Anas una quota di 783 mila euro, la Società è stata cancellata dal registro delle imprese in data 8 gennaio 2021”;

- CAL S.p.A. è una società a partecipazione paritetica tra Anas e Infrastrutture Lombarde S.p.A. (Regione Lombardia) che “è stata costituita in attuazione delle disposizioni di cui alla L. n. 296/2006, art. unico, co. 979, e ha per oggetto il compimento di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti direttamente e indirettamente l'esercizio delle funzioni e dei poteri di soggetto concedente e

aggiudicatore per la realizzazione delle seguenti autostrade collocate nel territorio lombardo e delle opere ad esse connesse: autostrada diretta Brescia-Bergamo-Milano (BreBeMi); sistema viabilistico pedemontano – autostrada Pedemontana Lombarda (APL) e tangenziale esterna est di Milano (TEEM).

Nel [sito web dell'Anas](#) si ricorda infine che “l'Assemblea degli azionisti della società Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A., partecipata al 50% da Anas e dalla Società di Committenza Regione Piemonte S.p.A., ha deliberato lo scorso 14 settembre 2016, la messa in liquidazione della Società. Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A. (CAP) era stata costituita nel 2008, in attuazione della Legge Finanziaria, allo scopo di compiere le attività necessaria alla realizzazione della Pedemontana Piemontese, dell'infrastruttura autostradale multimodale di corso Marche a Torino, della tangenziale autostradale est di Torino e del Raccordo autostradale Strevi-Predosa”.

La norma in esame prevede che le citate società che non abbiano provveduto, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ad avviare ovvero a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, sono sciolte e poste in liquidazione a decorrere dalla medesima data.

Lo stesso comma prevede l'emanazione di un **decreto del MIMS**, adottato **entro 30 giorni** dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, finalizzato a:

- nominare un **commissario liquidatore**, per lo svolgimento delle attività liquidatorie;
- determinare il **compenso spettante al commissario liquidatore** sulla base delle tabelle allegate al decreto di cui all'art. 8 del D.Lgs. 14/2010 (che disciplina i compensi degli amministratori giudiziari).

Il comma in esame dispone inoltre che gli **oneri relativi al pagamento del compenso** spettante al commissario liquidatore sono **a carico delle società poste in liquidazione**.

Lo stesso comma dispone inoltre che resta ferma l'**assegnazione al MIMS delle risorse, già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale** ad opera delle società liquidate ed ancora disponibili alla data di entrata in vigore della presente disposizione, da impiegarsi per le medesime finalità.

Il **comma 2-quaterdecies** integra il disposto del comma 3-*bis* dell'art. 36 del D.L. 98/2011 al fine di disciplinare la **quota riconosciuta ad ANAS S.p.A. degli stanziamenti destinati alla realizzazione degli interventi**.

Il comma 3 dell'art. 36 del D.L. 98/2011 dispone che “a decorrere dal 1° gennaio 2012 Anas s.p.a. provvede, nel limite delle risorse disponibili e nel rispetto degli obiettivi di finanza pubblica, esclusivamente a:

- a) costruire e gestire le strade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio, e le autostrade statali, incassandone tutte le entrate relative al loro utilizzo, nonché alla loro manutenzione ordinaria e straordinaria;
- b) realizzare il progressivo miglioramento ed adeguamento della rete delle strade e delle autostrade statali e della relativa segnaletica;
- c) curare l'acquisto, la costruzione, la conservazione, il miglioramento e l'incremento dei beni mobili ed immobili destinati al servizio delle strade e delle autostrade statali;
- d) (...)”

Il successivo comma 3-*bis* dispone che, per le attività di investimento di cui alle lettere a), b) e c) sopra riportate, è riconosciuta ad ANAS s.p.a. una quota non superiore al 12,5% del totale dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento per spese non previste da altre disposizioni di legge o regolamentari e non inserite nel quadro economico di progetto approvato a decorrere dal 1° gennaio 2015.

La norma in esame aggiunge un periodo al comma 3-*bis* dell'art. 36 del D.L. 98/2011 in base al quale, **per i quadri economici approvati a decorrere dal 1° gennaio 2022**, la quota in questione **non può superare il 9%** dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento.

L'integrazione in esame prevede altresì che entro il predetto limite, il MIMS, sulla base delle risultanze della contabilità analitica sulle spese effettivamente sostenute da parte di ANAS S.p.A., stabilisce la quota da riconoscere alla Società con obiettivo di efficientamento dei costi.

Il comma 2-*quinquiesdecies* autorizza il MEF a partecipare al capitale sociale ed a rafforzare la dotazione patrimoniale **della nuova società** in questione **con un apporto complessivo di 52 milioni di euro**, da sottoscrivere e versare anche in più fasi e per successivi aumenti di capitale o della dotazione patrimoniale, nel limite 2 milioni di euro per l'anno 2021, di 10 milioni di euro per l'anno 2022 e di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024.

Lo stesso comma disciplina la **copertura dei relativi oneri** disponendo che vi si provvede:

- quanto a 2 milioni di euro per l'anno 2021, mediante versamento nel predetto anno, all'entrata del bilancio dello Stato, di una corrispondente somma iscritta in conto residui, sullo stato di previsione del MEF, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'art. 27, comma 17, del D.L. 34/2020 (v. *infra*);
- quanto a 10 milioni per l'anno 2022 e a 20 milioni per ciascuno degli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte capitale

di cui al comma 5 dell'art. 34-*ter* della legge 196/2009, iscritto nello stato di previsione del MIMS.

Si ricorda che il comma 5 dell'articolo 34-*ter* della legge di contabilità (L. 196/2009) prevede che in apposito allegato al Rendiconto generale dello Stato venga quantificato per ciascun Ministero l'ammontare dei residui passivi perenti eliminati. Con la legge di bilancio, annualmente, le somme corrispondenti agli importi di cui al periodo precedente possono essere reiscritte, del tutto o in parte, in bilancio su base pluriennale, in coerenza con gli obiettivi programmati di finanza pubblica, su appositi Fondi da istituire con la medesima legge, negli stati di previsione delle amministrazioni interessate.

Nello stato di previsione del MIMS della legge di bilancio per il 2021, il Fondo di conto capitale alimentato dalle risorse finanziarie rivenienti dal riaccertamento dei residui passivi perenti a seguito della verifica della sussistenza delle relative partite debitorie da ripartire tra i programmi di spesa dell'amministrazione (capitolo 7191) ha una dotazione di 107,7 milioni per il 2022 e di 48,2 milioni per il 2023.

Il **comma 2-*sexiesdecies*** dispone, infine, che l'**apporto** previsto dal comma precedente **può essere incrementato fino a 528 milioni di euro** mediante versamento nell'anno 2021, all'entrata del bilancio dello Stato, e successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa, di una corrispondente somma iscritta in conto residui, sullo stato di previsione del MEF, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'art. 27, comma 17, del D.L. 34/2020.

Si ricorda che l'art. 27 del D.L. 34/2020, al fine di attuare interventi e operazioni di sostegno e rilancio del sistema economico-produttivo italiano in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, ha autorizzato CDP S.p.A. a costituire un patrimonio destinato denominato "Patrimonio Rilancio" a cui sono apportati beni e rapporti giuridici dal Ministero dell'economia e delle finanze (MEF). Il comma 17 dispone, tra l'altro, che ai fini degli apporti del MEF è autorizzata per l'anno 2020 l'assegnazione a CDP di titoli di Stato, nel limite massimo di 44 miliardi di euro, appositamente emessi ovvero, nell'ambito del predetto limite, l'apporto di liquidità.

*Sistemazione delle strade comunali di Roma Capitale (comma 2-*septiesdecies*)*

Il **comma 2-*septiesdecies*** dispone, al primo periodo, che – al fine di assicurare la realizzazione degli **interventi urgenti per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade comunali di Roma Capitale**, nonché di rimuovere le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità nel territorio comunale derivanti dalle condizioni della piattaforma stradale delle strade comunali – Roma Capitale è autorizzata a stipulare, **entro 15 giorni** dalla data di entrata in vigore della

presente disposizione, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato di cui all'art. 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42, apposta **convenzione con Anas S.p.A., in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento di detti interventi da realizzare entro 90 giorni** dalla sottoscrizione di detta convenzione.

Si ricorda che con il termine «centrale di committenza» si intende (ai sensi della definizione recata dall'art. 3, comma 1, lettera i), del D.Lgs. 50/2016) “un'amministrazione aggiudicatrice o un ente aggiudicatore che forniscono attività di centralizzazione delle committenze e, se del caso, attività di committenza ausiliarie”.

La norma in esame disciplina inoltre la **selezione degli operatori economici limitatamente agli affidamenti “sottosoglia”**.

Il secondo periodo del comma in esame, per le finalità di cui al primo periodo e limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di rilevanza europea di cui all'art. 35 del D.Lgs. 50/2016, prevede infatti che la selezione degli operatori economici da parte dell'Anas può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, **anche nell'ambito degli accordi quadro** di cui all'art. 54 del D.Lgs. 50/2016, da essa conclusi, ancora efficaci alla data di entrata in vigore del presente decreto e in relazione ai quali non sia intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati su tali accordi quadro ovvero non si sia provveduto alla loro esecuzione nei modi previsti dai commi da 2 a 6 del medesimo art. 54.

Si ricorda che l'art. 54 del D.Lgs. 50/2016 (Codice dei contratti pubblici) prevede, al comma 1, che le stazioni appaltanti possono concludere accordi quadro nel rispetto delle procedure di cui al medesimo Codice e che la durata di un accordo quadro non supera i quattro anni per gli appalti nei settori ordinari e gli otto anni per gli appalti nei settori speciali, salvo in casi eccezionali, debitamente motivati in relazione, in particolare, all'oggetto dell'accordo quadro. Nei commi successivi sono disciplinate le modalità e procedure di aggiudicazione degli appalti basati su un accordo quadro.

Per le finalità di cui al presente comma, **Anas S.p.A. è altresì autorizzata a utilizzare**, ai sensi dell'art. 1, comma 873, della legge 208/2015, le risorse già disponibili per interventi di manutenzione straordinaria nell'ambito del Contratto di programma tra l'ANAS Spa e il MIMS, nel limite di **5 milioni di euro**.

Norme in materia di dighe (commi 3, 4 e 4-quater)

Il **comma 3** integra il disposto del primo periodo del comma 171 dell'art. 2 del decreto legge n. 262 del 2006 – che ha provveduto al **trasferimento al Ministero delle infrastrutture dei compiti e delle attribuzioni facenti capo al Registro italiano dighe**, soppresso dal precedente comma 170 – al fine di precisare che tale trasferimento opera **fermi restando**:

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

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

L'art. 114, comma 2, del codice dell'ambiente, onde assicurare il mantenimento della capacità di invaso e la salvaguardia sia della qualità dell'acqua invasata sia del corpo ricettore, prevede (tra l'altro) che le operazioni di svaso, sghiaiamiento e sfangamento delle dighe sono effettuate sulla base di un progetto di gestione di ciascun invaso. Il successivo comma 4 (oggetto di modifica da parte della norma in esame) dispone che tale progetto di gestione è predisposto dal gestore sulla base dei criteri fissati con apposito decreto ministeriale adottato previa intesa con la Conferenza Stato-Regioni.

La disciplina previgente testé richiamata viene integrata dalla norma in esame al fine di:

- precisare che la disciplina medesima **si applica solamente alle “grandi dighe”** cioè agli invasi realizzati da sbarramenti aventi le caratteristiche di cui all'art. 1, comma 1, del decreto legge n. 507 del 1994, vale a dire le “opere di sbarramento, dighe di ritenuta o traverse, che superano i 15 metri di altezza o che determinano un volume d'invaso superiore a 1 milione di metri cubi”;
- stabilire che, **per le “piccole” dighe** (cioè quelle non aventi le caratteristiche indicate all'art. 1, comma 1, del decreto legge n. 507 del 1994, che sono state devoluti alla competenza regionale dall'art. 89 del decreto legislativo n. 112 del 1998), **le regioni**, in conformità ai propri ordinamenti, **adeguano la disciplina regionale** agli obiettivi di cui ai commi 2, 3 e 9 dell'art. 114 del codice dell'ambiente, anche tenuto conto delle specifiche caratteristiche degli sbarramenti e dei corpi idrici interessati.

Si ricorda nuovamente che il comma 2 dell'art. 114 del codice dell'ambiente, al fine di assicurare il mantenimento della capacità di invaso e la salvaguardia sia della qualità dell'acqua invasata sia del corpo ricettore, prevede che le operazioni di svaso, sghiaiamiento e sfangamento delle dighe sono effettuate sulla base di un progetto di gestione di ciascun invaso. Lo stesso comma dispone che il progetto di gestione è finalizzato a definire sia il quadro previsionale di dette operazioni connesse con le attività di manutenzione da eseguire sull'impianto, sia le misure di prevenzione e tutela del corpo ricettore, dell'ecosistema acquatico, delle attività di pesca e delle risorse idriche invasate e rilasciate a valle dell'invaso durante le operazioni stesse. Il successivo comma 3 dispone che il progetto di gestione individua altresì eventuali modalità di manovra degli organi di scarico, anche al

fine di assicurare la tutela del corpo ricettore. Il comma 9, invece, dispone che le operazioni di svaso, sghiaimento e sfangamento degli invasi non devono pregiudicare gli usi in atto a valle dell'invaso, né il rispetto degli obiettivi di qualità ambientale e degli obiettivi di qualità per specifica destinazione.

Il comma 4-*quater*, introdotto dalla Camera dei deputati, modifica la disciplina relativa all'approvazione dei progetti delle opere di derivazione e adduzione e alla vigilanza sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari. Tali attività, secondo la disciplina vigente, sono attribuite alla competenza del Registro Italiano Dighe (soppresso dall'art. 2, commi 170 e 171, del D.L. 262/2006, che ha trasferito i relativi compiti e attribuzioni al Ministero delle infrastrutture).

La normativa vigente - contenuta nel comma 4-*bis* dell'art. 6 della legge 166/2002, che viene riscritto dal comma in esame - ha demandato la disciplina in questione ad apposito regolamento, prevedendo che lo stesso definisca "le modalità con cui il Registro italiano dighe provvede all'approvazione dei progetti delle opere di derivazione dai serbatoi e di adduzione all'utilizzazione, comprese le condotte forzate, nonché alla vigilanza sulle operazioni di controllo che i concessionari saranno tenuti ad espletare sulle medesime opere".

Il nuovo testo del comma 4-*bis* dell'art. 6 della legge 166/2002, come riscritto dal comma in esame, precisa che le attività (di vigilanza e approvazione dei progetti) in questione:

- **sono di competenza del Ministero delle infrastrutture** e della mobilità sostenibili (MIMS);
- sono di **natura tecnica** (il nuovo testo dispone infatti che il regolamento disciplina la vigilanza "tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari" e l'approvazione "tecnica dei progetti delle opere di derivazione e adduzione connesse agli sbarramenti");
- **riguardano le sole "grandi dighe"** (v. *supra*);
- **devono riguardare le seguenti opere:**
 - 1) in caso di utilizzo della risorsa idrica con restituzione in alveo: l'opera di presa e le opere comprese tra la presa e la restituzione in alveo naturale, escluse le centrali idroelettriche e di pompaggio e altri impianti industriali;
 - 2) in caso di utilizzo della risorsa idrica senza restituzione in alveo: l'opera di presa e le opere successive alla presa, sino e compresa la prima opera idraulica in grado di regolare, dissipare o disconnettere il carico idraulico di monte rispetto alle opere di valle, ovvero la prima opera idraulica di ripartizione della portata derivata.

La norma in esame non si limita alla riscrittura del comma 4-*bis* dell'art. 6 della legge 166/2002, ma introduce anche due **nuovi commi (4-*ter* e 4-*quater*)**, la cui finalità è quella di:

- affidare alla **competenza delle regioni e delle province autonome** l'approvazione tecnica dei progetti delle **opere** di derivazione e di adduzione **non individuate ai sensi del comma 4-*bis*** e la vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari sulle medesime opere (comma 4-*ter*);
- prevedere che, **nel caso di opere** di derivazione e di adduzione di cui ai commi 4-*bis* e 4-*ter* **tra loro interconnesse**, i compiti e le funzioni di cui ai commi medesimi sono svolti dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero dalle regioni e province autonome sulla base di accordi sottoscritti ai sensi dell'art. 15 della legge 241/1990.

Tale articolo 15 dispone che “le amministrazioni pubbliche possono sempre concludere tra loro accordi per disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune” e individua le disposizioni applicabili a tali accordi, oltre a stabilire che gli accordi medesimi sono sottoscritti con firma digitale, con firma elettronica avanzata, ovvero con altra firma elettronica qualificata, pena la nullità degli stessi.

*Modifiche alla disciplina del Piano nazionale di interventi nel settore idrico (commi 4-*bis* e 4-*ter*)*

I **commi 4-*bis* e 4-*ter***, introdotti durante l'esame **presso la Camera dei deputati**, recano disposizioni concernenti il "Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico" intervenendo sulla formazione e attuazione del Piano, sul monitoraggio degli interventi ivi previsti, sui poteri sostitutivi in caso di inerzia dei soggetti preposti all'attuazione degli interventi.

A tal fine, il **comma 4-*bis*** apporta una serie di modifiche alla disciplina inerente alla predisposizione e all'attuazione del "Piano nazionale di interventi nel settore idrico", qui rinominato **Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico**, di cui all'art. 1, commi 516 e seguenti, della legge di bilancio per il 2018 ([legge 205/2017](#)).

Si rammenta che il [Piano nazionale di ripresa e resilienza](#) - PNRR prevede uno specifico intervento di riforma per la semplificazione normativa e rafforzamento della *governance* per la realizzazione degli investimenti nelle infrastrutture di approvvigionamento idrico (Riforma 4.1 nell'ambito della missione n. 2, componente n. 4, dedicata alle misure per prevenire e contrastare gli effetti del cambiamento climatico sui fenomeni di dissesto idrogeologico e sulla

vulnerabilità del territorio). Come sottolineato nel PNRR, la riforma è rivolta alla **semplificazione e più efficace attuazione della normativa relativa al Piano Nazionale per gli interventi nel settore idrico** (di cui, come detto, le disposizioni in esame propongono la ridenominazione). Tra le finalità dichiarate della riforma vi è quella di sostenere e accompagnare gli organismi esecutivi che non sono in grado di effettuare investimenti relativi agli appalti primari entro i tempi previsti. Secondo quanto rappresentato dal PNRR, modificando i commi 516 e seguenti dell'art. 1 della legge n. 205 del 2017, si vuol rendere il Piano Nazionale "lo strumento centrale di finanziamento pubblico per gli investimenti nel settore idrico unificando le risorse economiche relative alle infrastrutture di approvvigionamento idrico previste dal Piano", anche semplificando le procedure relative alla formazione e all'aggiornamento, nonché alle fasi di rendicontazione e di monitoraggio degli investimenti finanziati.

Per una sintesi delle disposizioni vigenti concernenti il "Piano nazionale di interventi nel settore idrico" e per taluni profili attuativi, si veda il *box* in calce alla presente scheda.

La **lettera a)** reca la nuova denominazione del Piano (come già detto, "Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico") e inserisce, tra le sue **finalità**, l'incremento della **resilienza dei sistemi dei sistemi idrici ai cambiamenti climatici e la riduzione le dispersioni di risorse idriche**.

Quanto alla **struttura** del Piano, la disposizione in esame **espunge il riferimento alla sua articolazione in due sezioni**, denominate «acquedotti» e «invasi».

Per quanto concerne l'**adozione** del Piano, essa è affidata (come nel testo vigente) ad un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con gli altri Ministri interessati (Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze) sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente - ARERA, previa intesa in sede di Conferenza unificata.

Il Piano è adottato, secondo la **novella** in esame, entro il **30 giugno 2022** (in luogo del termine, scaduto, di 120 giorni dall'entrata in vigore della legge n. 205 del 2017).

Riguardo all'**aggiornamento** del Piano, la disposizione in esame specifica che esso avvenga, con le medesime modalità previste per l'adozione, **ogni tre anni** (il testo vigente prevede un aggiornamento, "di norma", ogni due anni).

Inoltre, la novella in esame stabilisce che il Piano possa essere **attuato per stralci**.

Si segnala che il testo vigente stabilisce che il Piano nazionale possa essere "approvato anche per stralci", con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri.

Ai fini dell'attuazione del Piano si dovrà tenere conto:

- dello stato di avanzamento degli interventi;
- della disponibilità delle risorse economiche;
- delle eventuali modifiche rese necessarie nel corso dell'implementazione degli stralci medesimi.

Gli stralci sono approvati con **decreto** del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentiti i citati Ministri interessati (v. sopra) e l'ARERA, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata.

La **lettera b)** inserisce i nuovi commi 516-*bis* e 516-*ter* nell'articolo 1 della legge n. 205 del 2017.

Il comma 516-*bis* demanda la definizione delle modalità e dei criteri di **redazione ed aggiornamento del Piano, nonché della sua attuazione per stralci**, ad uno o più **decreti** del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i citati Ministri interessati, sentita l'ARERA, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata.

A tale adempimento si dovrà provvedere entro **il 28 febbraio 2022**.

Le disposizioni attuative del Piano, prosegue la disposizione come novellata, dovranno tener conto dei **Piani di gestione delle acque dei bacini idrografici**.

Si ricorda che la Direttiva 2000/60/CE ("direttiva acque") concerne le norme per impedire il deterioramento dello stato dei corpi idrici dell'Unione europea (UE) e per conseguire un «buono stato» dei fiumi, dei laghi e delle acque sotterranee in Europa entro il 2015. Essa prevede, tra l'altro, che gli Stati membri debbano produrre e mettere in atto «piani di gestione dei bacini idrografici», per evitare il deterioramento delle acque superficiali, proteggere e migliorare le acque sotterranee e preservare le aree protette. I Paesi membri dovranno altresì fornire informazioni e consentire una consultazione pubblica dei loro piani di gestione dei bacini idrografici. Riguardo ai piani predisposti dall'Italia, cfr. la pagina del sito del Mite dedicata all'[attuazione della direttiva](#).

Si dovranno, in particolare, definire:

- a) le modalità di **trasmissione al Mims delle informazioni e dei documenti necessari** da parte delle Autorità di bacino distrettuali, degli enti di governo dell'ambito idrografico e degli altri enti territoriali coinvolti, nonché i **criteri di priorità**, tenuto anche conto della valutazione della qualità tecnica e della sostenibilità economico-finanziaria effettuata dall'ARERA, con riferimento agli interventi proposti da soggetti regolati dalla medesima Autorità;

- b) i criteri di **assegnazione delle risorse degli stralci**, sulla base di indicatori di valutazione degli interventi, nonché le modalità di **revoca dei finanziamenti** nei casi di inadempienza o di dichiarazioni mendaci;
- c) le modalità di **implementazione** e di **rendicontazione** degli interventi ammessi al finanziamento negli stralci.

Il comma 516-ter prevede la **confluenza nel nuovo Piano nazionale degli interventi già previsti** in virtù dell'adozione del primo stralcio «invasi» e del primo stralcio «acquedotti», rispettivamente con il D.P.C.M. 17 aprile 2019 e con il D.P.C.M. 1° agosto 2019. I medesimi interventi sono monitorati ed attuati con le modalità previste da tali decreti.

Nelle more dell'adozione del Piano, le **risorse economiche già disponibili** all'entrata in vigore della presente disposizione sono utilizzate per gli interventi in oggetto, al fine di **programmare ulteriori stralci attuativi**, secondo le procedure dettate dal comma 516 come modificato dal comma in esame, tenendo conto dei procedimenti già avviati dal Mims e dall'ARERA. La finalità dichiarata della presente disposizione è quella di assicurare il **rispetto del cronoprogramma previsto dal Piano nazionale di ripresa e resilienza - PNRR**.

Si rammenta che il PNRR prevede uno specifico investimento in infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico, nell'ambito della già menzionata componente n. 4 della missione n. 2.

All'interno di questo investimento, sono previste risorse pari a 2 miliardi nel periodo 2020-2026, al fine di garantire: la sicurezza dell'approvvigionamento idrico di importanti aree urbane e delle grandi aree irrigue; l'adeguamento e mantenimento della sicurezza delle opere strutturali; una maggiore resilienza delle infrastrutture, anche in un'ottica di adattamento ai cambiamenti climatici.

Per approfondimenti, cfr. il [dossier sul PNRR](#) (in particolare, v. p. 219 e seguenti).

Per quanto concerne le risorse stanziare, con il [D.M. n. 526/2018](#) è stato adottato il «piano straordinario invasivi» che impegna 249,9 milioni di euro. Con il [D.P.C.M. 17 aprile 2019](#) si è provveduto all'adozione del primo stralcio del Piano nazionale degli interventi nel settore idrico - sezione «invasi», composto da 30 interventi per un importo di 260 milioni di euro. Con il successivo [D.P.C.M. 1 agosto 2019](#) si è provveduto all'adozione del primo stralcio del Piano nazionale degli interventi nel settore idrico - sezione «acquedotti», per un importo di 80 milioni di euro (per ulteriori informazioni, v. *box* infra).

La **lettera c)** abroga i commi 517 e 518, i quali disciplinano, rispettivamente, la definizione della sezione «acquedotti» e della sezione «invasi», **soppresse dalle disposizioni in esame**.

Ai fini della definizione della sezione “acquedotti”, il comma 517 prevede che l'ARERA - sentiti le regioni e gli enti locali interessati, sulla base delle programmazioni esistenti per ciascun settore nonché del monitoraggio sull'attuazione dei piani economici finanziari dei gestori - trasmette ai Ministri competenti all'adozione del Piano (cioè quelli indicati al comma 516) l'elenco degli interventi necessari e urgenti per il settore, con specifica indicazione delle modalità e dei tempi di attuazione.

L'individuazione degli interventi deve essere finalizzata al raggiungimento dei seguenti obiettivi prioritari:

- a) raggiungimento di adeguati livelli di qualità tecnica;
- b) recupero e ampliamento della tenuta e del trasporto della risorsa idrica, anche con riferimento alla capacità di invaso;
- c) diffusione di strumenti mirati al risparmio di acqua negli usi agricoli, industriali e civili.

Ai fini della definizione della sezione “invasi”, il comma 518 prevede che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce l'elenco degli interventi necessari e urgenti, con indicazione specifica delle priorità, delle modalità e dei tempi di attuazione, tenuto conto dei seguenti obiettivi prioritari:

- a) completamento di interventi riguardanti grandi dighe esistenti o dighe incompiute;
- b) recupero e ampliamento della capacità di invaso e di tenuta delle grandi dighe e messa in sicurezza di derivazioni idriche prioritarie per rilevanti bacini di utenza in aree sismiche classificate nelle zone 1 e 2 e ad elevato rischio idrogeologico.

Le **lettere d)** ed **f)** recano modifiche di coordinamento, abrogando il riferimento alle due soppresse sezioni «acquedotti» e «invasi» nei commi 519 e 524.

Il comma 519 disciplina l'adeguamento degli strumenti di pianificazione e di programmazione, in coerenza con le misure previste dal Piano nazionale, da parte degli enti di governo dell'ambito e degli altri soggetti responsabili della realizzazione degli interventi di cui alle sezioni «acquedotti» e «invasi» del medesimo Piano.

In base al comma 524, il monitoraggio di tutti gli interventi è effettuato attraverso il sistema di monitoraggio delle opere pubbliche della “Banca dati delle amministrazioni pubbliche” (BDAP) ai sensi del D.Lgs. 229/2011. Gli interventi sono classificati come “Piano invasi” o “Piano acquedotti” (sulla base della sezione di appartenenza) e sono identificati dal codice unico di progetto (CUP).

La **lettera e)** modifica il comma 520 inerente al **monitoraggio**. La novella in esame attribuisce al **Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili** il compito di **monitorare** (in luogo dell'ARERA, che, secondo il testo vigente, a tal fine può avvalersi anche della Cassa per i servizi energetici e ambientali) l'andamento dell'attuazione degli interventi. Al medesimo Ministero è affidato il compito di **sostenere gli enti di governo dell'ambito e gli altri soggetti responsabili della realizzazione degli**

interventi. Viene soppresso, anche nel comma 520, per coordinamento, il riferimento alle due sezioni.

Si specifica che i compiti in oggetto debbano essere svolti senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Tali compiti, inoltre, sono attribuiti al Mims anche ai fini di quanto stabilito, in materia di **governance del PNRR**, dal [decreto-legge n. 77 del 2021](#) (come modificato dalla legge n. 108 del 2021), articoli 9 (Attuazione degli interventi del PNRR), 10 (Misure per accelerare la realizzazione degli investimenti pubblici) e 12 (Poteri sostitutivi).

Il decreto-legge n. 77 del 2021 reca disposizioni concernenti la *governance* del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure.

L'articolo 9 attribuisce alle singole Amministrazioni centrali o agli enti territoriali competenti per materia, la realizzazione (in via diretta o mediante alcuni altri soggetti) degli interventi previsti dal PNRR. Pone loro alcuni obblighi, di tracciabilità e documentazione.

L'articolo 10 introduce misure per accelerare la realizzazione degli investimenti pubblici, prevedendo che le amministrazioni possano avvalersi del supporto tecnico-operativo di società *in house* qualificate, sulla base di apposite convenzioni.

L'articolo 12 disciplina l'esercizio dei poteri sostitutivi, da parte dello Stato, in caso di inadempienza di un soggetto attuatore di progetti o interventi del PNRR, ove sia messo a rischio il conseguimento degli obiettivi intermedi e finali del Piano medesimo.

Si vedano, per approfondimento, le schede del [dossier](#) sul decreto-legge n. 77 del 2021 (ultima lettura parlamentare).

La **lettera g)** modifica il comma 525, relativo ai **casi di inadempienza e di inerzia da parte dei soggetti attuatori.**

Il comma 525, come novellato:

- attribuisce al **solo Mims** (non anche all'ARERA, come nel testo vigente) il compito di **segnalare i casi di inerzia e di inadempimento** degli impegni previsti, da parte degli enti di gestione e degli altri soggetti responsabili, alla **Presidenza del Consiglio dei ministri** (non anche ai Ministri interessati, come nel testo vigente); propone gli interventi correttivi, comunicandoli alla Presidenza del Consiglio, in caso di assenza del soggetto legittimato;
- stabilisce che il Presidente del Consiglio dei ministri, previa diffida ad adempiere entro il termine **di trenta giorni** (non più, come nel testo vigente, entro un termine congruo e comunque non oltre centoventi giorni), **nomina un Commissario straordinario**, su **proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità**

sostenibili (rispetto al testo vigente viene soppresso il "concerto" con altri ministri interessati);

- stabilisce che il Commissario sia nominato ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019 (convertito, dalla legge n. 55 del 2019); al riguardo si rammenta che il testo vigente prevede che il Commissario sia individuato nella figura del Segretario generale dell'Autorità di distretto di riferimento.

Per quanto concerne la nomina del Commissario ed i relativi poteri, occorre ricordare che l'art. 4 del decreto-legge n. 32 del 2019, richiamato dalla disposizione, disciplina specifici poteri derogatori attribuiti ai **commissari straordinari c.d. sblocca-cantieri**.

L'art. 4 del decreto-legge n. 32 ha, infatti, introdotto e disciplinato una procedura per l'individuazione degli interventi infrastrutturali ritenuti prioritari nonché per la nomina dei Commissari straordinari onde garantirne la celere realizzazione.

I **poteri e le attribuzioni dei Commissari** sono disciplinati dai commi da 2 a 5. Il comma 2 consente ai Commissari di derogare, per l'approvazione dei progetti, a norme di natura amministrativa, fatte salve quelle inerenti alle discipline di natura ambientale e di tutela dei beni culturali, mentre il comma 3 dispone, tra l'altro, che, per l'esecuzione degli interventi, i Commissari straordinari possono essere abilitati ad assumere direttamente le funzioni di stazione appaltante e operano in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'UE. Per l'esercizio delle funzioni di cui al primo periodo, il Commissario straordinario provvede anche a mezzo di ordinanze.

Il comma 3-*bis* autorizza i Commissari ad aprire apposite contabilità speciali e reca norme di natura contabile.

Il comma 4 prevede, tra l'altro, che i Commissari straordinari al CIPRESS, tramite il Ministro competente, in relazione ai progetti approvati, il cronoprogramma dei lavori e il relativo stato di avanzamento. Lo stesso comma estende le modalità e le deroghe previste (fatta eccezione per i procedimenti di tutela di beni culturali e paesaggistici) anche agli interventi dei Commissari straordinari per il dissesto idrogeologico in attuazione del Piano nazionale contro il dissesto, di cui al D.P.C.M. 20 febbraio 2019, e ai Commissari per l'attuazione degli interventi idrici di cui all'art. 1, comma 153, della legge 145/2018.

Il comma 5 prevede che, con i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri di nomina dei Commissari sono stabiliti i termini, le modalità, le tempistiche, l'eventuale supporto tecnico, le attività connesse alla realizzazione dell'opera, e il compenso per i Commissari straordinari, i cui oneri sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare o completare. Lo stesso comma prevede che i compensi dei Commissari sono stabiliti in misura non superiore a quella indicata all'art. 15, comma 3, del D.L. 98/2011 e che gli stessi commissari possono avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di

strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata nonché di società controllate dallo Stato o dalle Regioni.

La disposizione in esame stabilisce che il Commissario straordinario **opera in via sostitutiva**, anche per la realizzazione degli interventi previsti nel Piano, in mancanza del gestore legittimato ad operare. Si prevede, inoltre, che i compensi dei Commissari sono stabiliti in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge n. 98 del 2011 (convertito dalla legge n. 111 del 2011).

Tali disposizioni ricalcano, almeno in parte, quanto già previsto dall'art. 4 del decreto-legge n. 32 del 2019.

L'art. 15, comma 3, del decreto-legge n. 98 del 2011 stabilisce che il compenso dei commissari è composto da una parte fissa e da una parte variabile. La parte fissa non può superare 50 mila euro, annui; la parte variabile, strettamente correlata al raggiungimento degli obiettivi ed al rispetto dei tempi di realizzazione degli interventi ricadenti nell'oggetto dell'incarico commissariale, non può superare 50 mila euro annui. La violazione di tale limite costituisce responsabilità per danno erariale.

Infine, nel testo novellato si specifica che rimane fermo quanto previsto, (in relazione agli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del PNRR ovvero del Piano nazionale complementare di cui all'articolo 1 del [decreto-legge n. 59 del 2021](#), convertito, dalla legge n. 101 del 2021) dai già menzionati articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge n. 77 del 2021 (v. sopra), nonché dal Titolo II (rubricato "Poteri sostitutivi, superamento del dissenso e procedure finanziarie") del medesimo decreto-legge.

Rimane inoltre fermo quanto previsto dal citato comma 520 in materia di monitoraggio.

Il **comma 4-ter** modifica l'articolo 1, comma 155, della legge di bilancio per il 2019 (legge 145/2018). Tale comma 155 autorizza la spesa di 100 milioni per ciascun anno del periodo dal 2019 al 2028 per l'attuazione di un primo stralcio del "Piano nazionale di interventi nel settore idrico" (qui rinominato) e per il finanziamento della progettazione di interventi considerati strategici nel medesimo Piano. Ai fini del coordinamento con la disciplina in esame, la novella abroga il riferimento alla sezione invasi.

• **Il Piano nazionale di interventi nel settore idrico**

Scheda tratta dal [tema web "Gestione e tutela delle acque"](#)

La disciplina approvata nella scorsa legislatura

I **commi 516-525 dell'art. 1** della legge di bilancio 2018 ([L. 205/2017](#)) hanno previsto - per la programmazione e la realizzazione degli interventi necessari alla mitigazione dei danni connessi al fenomeno della siccità e per promuovere il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche - l'adozione, con apposito D.P.C.M., di un Piano nazionale di interventi nel settore idrico, aggiornato di norma ogni due anni e articolato in due sezioni: la sezione "invasi" e la sezione "acquedotti". Nelle more della definizione del Piano nazionale è stata prevista l'adozione (con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali) di un piano straordinario per la realizzazione degli interventi urgenti in stato di progettazione definitiva, con priorità per quelli in stato di progettazione esecutiva, riguardanti gli invasi multiobiettivo e il risparmio di acqua negli usi agricoli e civili, alla cui realizzazione è destinata una spesa di 250 milioni di euro (50 milioni annui per ciascuno degli anni dal 2018 al 2022).

Le modifiche apportate con la legge di bilancio 2019

Il **comma 153 dell'art. 1** della legge di bilancio 2019 ([L. 145/2018](#)) ha apportato una serie di modifiche ai succitati commi 516-525, finalizzate ad accelerare la predisposizione e l'attuazione del Piano nazionale di interventi nel settore idrico.

Le modifiche riguardano:

- i criteri di aggiornamento del piano (in particolare precisando che deve essere data **preferenza agli interventi che presentano tra loro sinergie e complementarità tenuto conto dei Piani di gestione delle acque** predisposti dalle Autorità distrettuali di bacino previste dal D.Lgs. 152/2006);
- le finalità cui deve tendere il piano stesso (aggiungendo l'obiettivo di **riduzione della dispersione delle risorse idriche**);
- le informazioni necessarie per l'attuazione del piano (aggiungendo una disposizione che impone agli enti di governo dell'ambito, d'intesa con gli altri soggetti responsabili della realizzazione degli interventi, di trasmettere all'ARERA, secondo le modalità dalla medesima previste, i dati necessari ad individuare lo stato iniziale delle dispersioni idriche, nonché gli interventi volti alla **progressiva riduzione delle stesse**);
- l'aggiunta di un nuovo comma (523-bis), in base al quale i **soggetti realizzatori possono avvalersi di enti pubblici e società in house delle amministrazioni centrali dello Stato**, dotate di specifica competenza tecnica, anche per gli interventi previsti nel Piano nazionale e di quelli relativi alle infrastrutture idriche finanziate a valere su altre risorse finanziarie nazionali ed europee che concorrono agli obiettivi che, in base al comma 516, devono essere perseguiti dal Piano nazionale **citato**;
- le procedure da seguire nei casi di inerzia e di inadempimento degli impegni previsti, da parte degli enti di gestione e degli altri soggetti responsabili (stabilendo, tra l'altro, che l'eventuale **Commissario straordinario di governo** sia individuato nel **Segretario generale dell'Autorità di distretto di riferimento**).

Il successivo **comma 154**, per la medesima finalità di accelerare la predisposizione e l'attuazione del Piano nazionale di interventi nel settore idrico,

ha previsto una serie di disposizioni principalmente finalizzate a disciplinare la **realizzazione degli interventi di competenza dell'EIPLI** (Ente per lo sviluppo dell'irrigazione e la trasformazione fondiaria in Puglia e Lucania, soppresso dall'art. 21 del D.L. 201/2011) previsti nel Piano nazionale di interventi nel settore idrico, nei Patti per lo sviluppo e negli altri programmi finanziati con altre risorse finanziarie nazionali ed europee che concorrono agli obiettivi indicati, nonché per la realizzazione di ulteriori interventi. A tal fine, viene stabilito, in particolare, che l'avvio della realizzazione dei citati interventi è **affidato al Segretario generale dell'Autorità di distretto dell'Appennino Meridionale** in qualità di Commissario straordinario di governo.

Il **comma 155** ha autorizzato la spesa di **1 miliardo di euro** (100 milioni per ciascun anno del periodo dal 2019 al 2028) **per l'attuazione di un primo stralcio del Piano nazionale di interventi nel settore idrico e per il finanziamento della progettazione** di interventi considerati strategici nel medesimo Piano.

Lo stesso comma specifica che una quota della spesa autorizzata, pari a 60 milioni annui (quindi complessivamente **600 milioni di euro**), è **per la sezione "invasi"**.

Le disposizioni di attuazione

Con [comunicato del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 6 dicembre 2018](#), è stato reso noto che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro delle politiche agricole, ha firmato il decreto di adozione del "**piano straordinario invasi**" ([D.M. n. 526/2018](#)) che prevede un finanziamento di **249,9 milioni di euro** per i 30 interventi individuati.

Con il successivo [D.P.C.M. 17 aprile 2019](#) si è provveduto all'adozione del **primo stralcio** del Piano nazionale degli interventi nel settore idrico - **sezione «invasi»**, composto da 30 interventi di cui all'allegato 1 e da 27 interventi e progetti di cui all'allegato 2, per un importo complessivo di **260 milioni di euro**.

Ai fini della definizione di un primo stralcio della sezione «acquedotti» del Piano nazionale, nell'aprile 2018 l'ARERA ha predisposto una [relazione \(n. 268/2018/I/idr\)](#) finalizzata a fornire un primo elenco degli interventi individuati dai soggetti territorialmente competenti.

Con il successivo [D.P.C.M. 1 agosto 2019](#) si è provveduto all'adozione del **primo stralcio** del Piano nazionale degli interventi nel settore idrico - **sezione «acquedotti»**, composto da 26 interventi (indicati nell'allegato 1 al decreto), per un importo complessivo di **80 milioni di euro**.

La relativa copertura è assicurata mediante le risorse previste per le prime due annualità dal comma 155 della L. 145/2018 e non destinate alla sezione "invasi", vale a dire 40 milioni annui per il 2019 e il 2020.

Nel [comunicato web del 2 agosto del 2019](#), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottolinea che, con tale ultimo decreto, "ad oggi sono ormai pari a 590 milioni le risorse già impegnate sui complessivi 1,577 miliardi di euro che il Governo ha messo a disposizione a favore del settore idrico tra Piano nazionale – sezione «invasi» e sezione «acquedotti» - e Fondo infrastrutture (il riferimento sembra essere al [Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese](#), n.d.r.). Le risorse complessive diventano pari a ben

2,048 miliardi di euro, se si sommano i fondi FSC 2014-2020 destinati all'incremento della sicurezza delle dighe" e che, inoltre, con il decreto dell'agosto 2019 (il riferimento sembra essere al D.M. 345/2019, v. infra) "con il quale sono stati individuati gli indicatori di valutazione degli interventi e i criteri di riparto delle risorse tra le sette Autorità di distretto, si potrà procedere all'utilizzo dei restanti 540 milioni di euro della sezione «invasi»".

Con il comunicato pubblicato sulla G.U. del 21 ottobre 2019 è stato reso noto che con [decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 345 del 1° agosto 2019](#), sono stati adottati gli **indicatori di valutazione** degli interventi ed i **criteri di ripartizione delle risorse** finanziarie destinate al Piano nazionale degli interventi nel settore idrico.

Articolo 2-bis

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

L'articolo 2-bis, inserito durante l'esame presso la Camera dei deputati, reca disposizioni finalizzate all'individuazione di nuovi siti per i caselli autostradali funzionali all'accesso alle stazioni ferroviarie per l'alta velocità e per l'alta capacità (AV/AC) di prossima realizzazione.

L'articolo in esame prevede che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), d'intesa con i concessionari delle tratte autostradali in concessione, procede alla **valutazione**, sulla base di analisi di fattibilità tecnico-economica, **dei siti per l'ubicazione dei caselli autostradali** funzionali all'**accesso alle stazioni ferroviarie per l'alta velocità e per l'alta capacità** di prossima realizzazione.

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

Articolo 3, commi da 1 a 9***(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore dei trasporti e delle infrastrutture ferroviarie e impianti fissi)***

L'art. 3 contiene misure urgenti volte ad accelerare l'attuazione del "Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario". Vengono inoltre introdotte alcune disposizioni per assicurare la continuità del servizio di trasporto ferroviario lungo la linea Tirano (Italia) - Campocologno (Svizzera), nonché ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale.

In particolare, il comma **1** contiene disposizioni volte ad **accelerare l'attuazione del «Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, *European Rail Traffic Management System* (di seguito "ERTMS")** e a garantire un efficace coordinamento tra la dismissione del sistema di segnalamento nazionale (classe B) e l'adeguamento dei sottosistemi di bordo dei veicoli con il sistema ERTMS.

A tale proposito è utile ricordare che l'**ERTMS** o, più precisamente, l'**ERTMS/ETCS** (*European Rail Traffic Management System/European Train Control System*) è un **sistema di gestione, controllo e protezione del traffico ferroviario** e relativo segnalamento di bordo, progettato allo scopo di sostituire i molteplici, e tra loro incompatibili, sistemi di circolazione e sicurezza delle varie ferrovie europee allo scopo di **garantire l'interoperabilità dei treni soprattutto sulle nuove reti ferroviarie ad alta velocità**.

A tal fine lo stesso **comma 1** dell'articolo in questione prevede **l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di un fondo con una dotazione pari a 60 milioni di euro, per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026**.

Il **comma 2** specifica che le risorse finanziarie sopra citate sono destinate al **finanziamento degli interventi di rinnovo o ristrutturazione dei veicoli**, per l'adeguamento del relativo sottosistema di bordo di classe «B» al sistema ERTMS rispondente alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità.

Nella relazione illustrativa, viene precisato che la quantificazione dei costi pari, a 300 milioni di euro, è stata stimata dal gestore dell'infrastruttura, con il supporto di un *advisor* indipendente, prendendo in considerazione la

necessità di adeguare i sistemi di bordo di 5.000 cabine di guida ad un costo di 60.000 euro ciascuna.

Si prevede, inoltre, che possano beneficiare del finanziamento gli interventi realizzati a partire dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto in esame ed entro il 31 dicembre 2026, sui veicoli che risultino iscritti in un registro di immatricolazione istituito presso uno Stato membro dell'Unione europea, che circolano sul territorio nazionale e **soltanto nel caso che detti interventi non risultino già finanziati dai contratti di servizio in essere con lo Stato o le regioni.**

Il **comma 3** rinvia ad un **decreto del MIMS**, da adottare di concerto con il MEF, la **definizione delle modalità attuative di erogazione del contributo alle imprese ferroviarie o ai proprietari dei veicoli per gli interventi sui veicoli di cui al comma 2**, nei limiti della effettiva disponibilità del fondo.

Si precisa, infine, che la disposizione di cui al comma in questione subordina **l'efficacia del citato decreto all'autorizzazione della Commissione europea** ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea.

Il **comma 4** reca la copertura finanziaria degli oneri derivanti dal comma 1, mentre il **comma 5** prevede la proroga al 2021 del termine di operatività del fondo destinato alla formazione del personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria, con particolare riferimento alla figura professionale dei macchinisti del settore del trasporto ferroviario di merci.

I **commi da 6 a 8** introducono **disposizioni finalizzate ad assicurare la continuità del servizio di trasporto ferroviario lungo la linea Tirano (Italia) - Campocologno (Svizzera).**

In particolare, il comma 6 autorizza la circolazione nel territorio italiano dei rotabili ferroviari a tal fine impiegati per l'intera durata della concessione rilasciata al gestore di detto servizio di trasporto dall'ufficio governativo della Confederazione elvetica.

Si ricorda al riguardo che la linea da Tirano, in Italia, fino a Campocologno, in Svizzera, era stata costruita su concessione di costruzione per una **tranvia elettrica a scartamento ridotto**. Dopo il subentro della Ferrovie Retiche nella titolarità della concessione (intervenuto nell'anno 1950), il relativo servizio è stato tuttavia sempre effettuato con **materiale rotabile di tipo ferroviario**, e con modalità di esercizio parimenti assimilabili al trasporto ferroviario.

Il **comma 7** stabilisce che, nel territorio italiano, il relativo servizio di trasporto ferroviario debba avvenire in conformità alle norme per le reti ferroviarie funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario.

Al riguardo, si ricorda che le reti ferroviarie isolate sono quelle reti concesse dallo Stato e quelle attribuite alle regioni ed adibite a servizi ferroviari locali ordinariamente espletati con distanziamento regolato da segnali.

Infine, il **comma 8** stabilisce che entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del provvedimento d'urgenza in esame, il Comune di Tirano e il gestore della linea ferroviaria debbano definire il disciplinare di esercizio relativo alla parte del tracciato che, in ambito urbano, si interseca con il traffico veicolare e con i passaggi pedonali.

Al **comma 9**, da ultimo, si provvede ad introdurre una modifica [all'articolo 51, comma 6, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73](#), convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106 **in materia di trasporto pubblico locale**.

Si ricorda che il citato articolo 51, in considerazione del perdurare dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, aveva incrementato la dotazione del fondo di cui [all'articolo 1, comma 816, della legge 30 dicembre 2020, n. 178](#), di ulteriori 450 milioni di euro per l'anno 2021 al fine di finanziare i servizi aggiuntivi programmati per il trasporto pubblico locale per far fronte agli effetti derivanti dalle limitazioni poste al coefficiente di riempimento dei mezzi di trasporto, anche in coerenza con gli esiti dei tavoli prefettizi di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri adottato ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35.

Con la disposizione in esame si novella il comma 6 dell'articolo 51, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, al fine di prevedere che eventuali risorse residue dallo stanziamento di cui al comma 1 del medesimo articolo 51, siano destinate, oltre che per le finalità previste dall'articolo 200, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, anche al **potenziamento delle attività di controllo finalizzate ad assicurare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale avvenga in conformità alle misure di contenimento e di contrasto dei rischi sanitari derivanti dalla diffusione del COVID-19**.

Articolo 3, comma 9-bis
(Copertura minori entrate dell'Autorità dei Trasporti)

Il comma 9-bis dell'articolo 3, introdotto dalla Camera dei deputati, autorizza l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, a far fronte alla copertura delle minori entrate mediante l'utilizzo della quota non vincolata dell'avanzo di amministrazione al 31 dicembre 2020.

In dettaglio, la disposizione **autorizza**, in considerazione degli effetti negativi determinati dall'emergenza COVID-19 registrati nell'anno 2020 sui fatturati degli operatori economici operanti nel settore del trasporto registrati nell'esercizio 2020, **l'Autorità di regolazione dei trasporti, per l'esercizio finanziario 2022, a far fronte alla copertura delle minori entrate** derivanti dal contributo per il funzionamento, previsto nella **misura di 3,7 milioni di euro, mediante l'utilizzo della quota non vincolata dell'avanzo di amministrazione accertato maturato alla data del 31 dicembre 2020.**

Si ricorda che il **contributo è dovuto all'Autorità dei Trasporti** in base all'articolo 37, comma 6, lettera b), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, istitutivo dell'Autorità. Il contributo è versato dagli operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l'Autorità abbia concretamente avviato, nel mercato in cui essi operano, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge, in misura non superiore all'1 per mille del fatturato derivante dall'esercizio delle attività svolte percepito nell'ultimo esercizio, con la previsione di soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato. Il computo del fatturato è effettuato in modo da evitare duplicazioni di contribuzione. Il contributo è determinato annualmente con atto dell'Autorità, sottoposto ad approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

La misura e le modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2021 sono state fissate con la [Deliberazione 22 dicembre 2020, n. 225/2020](#).

Alla compensazione dei maggiori **oneri**, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, pari a 3,7 milioni di euro annui per l'anno 2022 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189.

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

Il **comma 9-ter dell'articolo 3, introdotto dalla Camera dei deputati**, estende le aree considerate di interesse strategico nazionale, ai fini della realizzazione della Tratta ferroviaria Torino-Lione.

In dettaglio, si apportano le seguenti **novelle all'articolo 19 della legge n. 183 del 2011**, che individua gli interventi per la realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione:

- a) al comma 1, che prevede che le aree ed i siti del Comune di Chiomonte, individuati per l'installazione del cantiere della galleria geognostica e per la realizzazione del tunnel di base costituiscano **aree di interesse strategico nazionale** si **estende** tale previsione **anche alle opere connesse, ivi comprese quelle di risoluzione delle interferenze**;
- b) si aggiunge il **nuovo comma 1-bis che dispone** che le **aree e i siti dei comuni di Bruzolo, Bussoleno, Giaglione, Salbertrand, San Didero, Susa e Torrazza Piemonte**, individuati per l'installazione dei cantieri comune e delle opere connesse, ivi comprese quelle di risoluzione delle interferenze, costituiscano **aree di interesse strategico nazionale**, al fine di assicurare uniformità di disciplina rispetto al cantiere di Chiomonte;
- c) al comma 2, si estende di conseguenza alle fattispecie del nuovo comma 1-bis la previsione, già riferita al comma 1, che chiunque si introduca abusivamente nelle aree di interesse strategico nazionale ovvero impedisca o ostacoli l'accesso autorizzato alle aree medesime sia punito a norma dell'articolo 682 del codice penale (ingresso arbitrario in luoghi ove l'accesso è vietato nell'interesse militare dello Stato), fatta salva l'ipotesi di più grave reato.

Per approfondimenti sulla tratta ferroviaria Torino Lione e le relative disposizioni normative si rinvia al relativo [paragrafo](#) dei Temi dell'attività parlamentare sul Portale della documentazione della Camera dei Deputati.

Articolo 4, comma 1

(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo)

L'articolo 4, modificato nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati, reca una serie di modifiche alle norme del decreto legislativo n. 53 del 2011 in materia di sicurezza delle navi. Esso, inoltre, contiene alcune disposizioni volte a favorire alcuni investimenti nel settore del trasporto marittimo.

In particolare, il **comma 1** modifica alcune disposizioni del decreto legislativo sopracitato, relativo alla “**Attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri**” al fine di aggiornare talune disposizioni, armonizzandone il contenuto del decreto legislativo alla recepita direttiva 2009/16/CE, e di aggiornare le previsioni concernenti la formazione del personale ispettivo del Corpo delle Capitanerie di porto.

A tale riguardo:

- la **lettera a)** modifica l'articolo 14 del decreto legislativo n. 53 del 2011, che traspone nell'ordinamento l'articolo 23 della direttiva 2009/16/CE, concernente **le segnalazioni di apparenti anomalie a bordo delle navi**.
- la **lettera b)** modifica l'articolo 16 del decreto legislativo 53 del 2011, che traspone nell'ordinamento l'articolo 19, paragrafo 5 della direttiva 2009/16/CE, relativo alla **sospensione delle ispezioni, in casi eccezionali**,
- la **lettera c)** apporta modifiche all'articolo 18 del decreto legislativo 53 del 2011, che traspone l'articolo 15 della direttiva relativo alle “*Safety and Security guidelines and procedures*”.
- la **lettera d)** contiene **alcune abrogazioni** al fine di assicurare un migliore coordinamento normativo;
- la **lettera e)**, infine, apporta modifiche all'Allegato I al decreto legislativo 53 del 2011, **concernente gli ispettori**.

Articolo 4, commi da 1-bis a 1-quinques **(Interfaccia unica marittima nazionale)**

I commi da 1-bis a 1-quinques, introdotti nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati, danno attuazione al [regolamento \(UE\) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio](#) che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea.

A tale proposito è utile ricordare che **il citato regolamento europeo introduce un singolo ambiente interoperabile marittimo europeo (EMSWe)** con interfacce armonizzate al fine di semplificare l'ottemperanza agli obblighi di segnalazione per le navi che attraccano, stazionano e partono dai porti dell'Unione. Il regolamento, inoltre, mira a migliorare la competitività e l'efficienza del settore del trasporto marittimo europeo riducendo gli oneri amministrativi e introducendo un **sistema di informazione digitale semplificato per armonizzare i sistemi nazionali esistenti e ridurre la necessità di supporti cartacei.**

In particolare il **comma 1-bis** della proposta emendativa in esame prevede che l'amministrazione di cui [all'articolo 2, comma 1, lettera m\) del decreto legislativo n. 196 del 2005](#) è designata autorità nazionale competente che agisce come coordinatore nazionale per l'interfaccia unica marittima europea. L'amministrazione in questione, in base a quanto stabilito dal suddetto decreto legislativo, è il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia costiera.

Il comma 1-ter rinvia ad un **decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili**, da adottarsi di concerto con i Ministri dell'interno, dell'economia e delle finanze e della salute, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge in esame, **la definizione delle modalità di esercizio delle funzioni di coordinamento attribuite all'autorità nazionale** di cui al comma 1-bis nonché **l'individuazione delle forme di cooperazione tra le diverse autorità interne competenti al fine di assicurare la trasmissione dei dati e la connessione con i diversi sistemi utilizzati dalle autorità competenti** a livello nazionale e dell'Unione europea.

Il comma 1-quater prevede una **dotazione finanziaria di 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e di 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036** al fine di realizzare l'aggiornamento

dell'interfaccia unica marittima europea, di cui al citato regolamento n. 1239 del 2019, nonché per l'ammodernamento della componente informatica anche al fine di adottare misure di cybersicurezza dei sistemi informatici.

Il comma 1-quinques, infine, **reca la copertura finanziaria** di quanto stanziato nel precedente comma 1-*quater* e autorizza Il Ministro dell'economia e delle finanze ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Articolo 4, commi da 1-sexies a 6-quater
(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo)

I commi da 1-sexies a 6-quater contengono disposizioni varie e modificano la legge di bilancio per il 2021 in materia di navi abbandonate (per i **commi da 3-bis a 3-quinquies** e per i **commi 5-bis, 5-ter e 5-quater**, vedi le schede successive).

Nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati, è stato inserito il **comma 1-sexies**, con cui viene delineata la definizione di nave abbandonata.

In particolare le proposte emendative in questione, precisano che **per nave abbandonata si intenda qualsiasi nave per la quale**, verificata l'assenza di gravami registrati, di crediti privilegiati non registrati e di procedure fallimentari o di altre procedure di natura concorsuale pendenti, **l'armatore e l'eventuale proprietario non ponga in essere alcun tipo di atto previsto dalla legge relativamente agli obblighi verso lo Stato costiero** e siano decorsi almeno 60 giorni dalla notifica di diffida adottata dall'autorità marittima competente ai sensi del codice della navigazione **nei casi in cui l'unità in questione rappresenti un pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente marino**.

Le proposte emendative, infine, precisano che per relitto navale si intende una nave sommersa o semisommersa o qualsiasi parte di essa, inclusi gli arredi.

Il **comma 2** reca alcune modifiche all'allegato A della [legge 28 gennaio 1994, n. 84](#), prevedendo l'inserimento **del Porto di Arbatax e del Porto Rifugio e del Porto Isola di Gela** nella circoscrizione di competenza, rispettivamente, **dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna e dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale**.

A seguito di **modifiche apportate dalla Camera dei deputati**, nell'elenco sopra richiamato viene inserito anche **il Porto di Licata** tra i porti facenti parte dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale.

A seguito, invece, **dell'approvazione dell'emendamento 4.26** il Porto di **Saline Joniche** viene inserito nell'elenco dei porti del perimetro dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto.

A tale riguardo si segnala che, come emerge anche nella relazione illustrativa, la Regione Sardegna ha rappresentato l'esigenza dell'inserimento del Porto di Arbatax nella circoscrizione dell'Autorità di

sistema portuale del Mare di Sardegna al fine di ricondurlo all'interno di un corretto quadro normativo e gestionale rispetto alle funzioni e alle attività di fatto da esso svolte. In particolare, la gestione delle rotte verso i porti nazionali di Genova e Civitavecchia (esercitate tutto l'anno) necessita, secondo la Regione Sardegna, di una stretta azione di coordinamento ed integrazione con gli altri scali della Sardegna dai quali partono gli altri collegamenti (Cagliari, Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres), al fine di integrare fra loro i servizi con lo scopo, per un verso, di migliorare l'offerta marittima e, per l'altro, di limitare la percorrenza dei veicoli (soprattutto quelli pesanti) su strada a favore dell'uso del vettore marittimo.

Al comma 3, al fine di migliorare e rendere più sostenibile la mobilità di passeggeri e merci tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina, nonché la continuità territoriale da e per la Sicilia si assegnano all'Autorità di Sistema portuale dello Stretto:

- 2 milioni di euro per il 2021;
- 30 milioni di euro per il 2022;
- 5 milioni di euro per il 2023

al fine di realizzare gli interventi infrastrutturali necessari per aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina, nonché i servizi ai pendolari.

Il **comma 4** modifica [l'articolo 89 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104](#) convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126 per renderla maggiormente coerente con la normativa europea.

A tale proposito, si evidenzia che la tale norma aveva istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione iniziale di 50 milioni di euro per l'anno 2020 e di 20 milioni di euro per l'anno 2021, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio, a favore delle imprese armatoriali che operano con navi di bandiera italiana, iscritte nei registri alla data del 31 gennaio 2020, impiegate nei trasporti di passeggeri e combinati di passeggeri e merci via mare, anche in via non esclusiva, per l'intero anno.

Il limite posto nella stessa norma di ammettere al godimento del beneficio le sole navi battenti bandiera italiana, non includendo quelle iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero battenti bandiera di altri Stati dell'Unione Europea o dello Spazio economico europeo, rischierebbe di essere in

contrasto con le norme europee in tema di aiuti di Stato e di regolazione del mercato interno, con conseguente possibile non approvazione della misura in sede di notifica alla Commissione Europea che potrebbe giudicare la suddetta previsione normativa una restrizione.

Per tale ragione, come emerge nella relazione illustrativa, il Governo ha ritenuto di procedere con una modifica normativa, di allineamento alla norma europea.

Il **comma 4-bis**, con cui viene prevista una forma di decontribuzione per i lavoratori delle imprese armatoriali con sede legale nel territorio italiano che utilizzino delle navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo e che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali.

Il **comma 4-ter** prevede che la nomina del **gestore della navigazione dei Laghi Maggiore, di Garda e di Como** possa avvenire, da parte del Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in servizio per un periodo di tre anni. L'incarico è rinnovabile per una sola volta. Il **comma 4-quater** riconosce alla Gestione governativa navigazione laghi un **contributo** di 2.500.000 euro per l'anno 2021, al fine di potenziare il servizio pubblico di navigazione sui Laghi Maggiore, di Garda e di Como per garantire la mobilità dei pendolari e degli studenti a seguito dell'interruzione per lavori urgenti della strada statale 340 «Regina», cosiddetta «variante della Tremezzina». La disposizione provvede alla copertura degli oneri ed autorizza il Ministro dell'economia e delle finanze ad apportare le occorrenti variazioni di bilancio con propri decreti.

Il **comma 5** apporta delle modifiche [all'articolo 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34](#) convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, prevedendo alla **lettera a)**, che **le Autorità di sistema portuale e l'Autorità portuale di Gioia Tauro**, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio, **possano continuare a disporre la riduzione dell'importo dei canoni concessori di cui al codice della navigazione** utilizzando a tal fine anche il proprio avanzo di amministrazione limitatamente all'anno 2020.

Le **lettere b) e c)** modificano, rispettivamente, i commi 10-*bis* e 10-*quinquies* dell'articolo 199, ridefinendo in senso riduttivo la tipologia di introiti da prendere in considerazione ai fini della determinazione dei contributi riconoscibili in favore delle Autorità di sistema portuale

La **lettera d)** prevede che le eventuali risorse residue di cui alla lettera *a)* del comma 7 dell'articolo 199 del richiamato decreto-legge n. 34 del 2020, non assegnate, siano destinate alle imprese titolari di concessioni demaniali nonché alle imprese concessionarie per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, a titolo di indennizzo per le ridotte prestazioni rese da dette società conseguenti alla riduzione dei volumi di traffico dal 1° gennaio 2021 al 31 luglio 2021, rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno 2019, secondo criteri e le modalità da stabilire con decreto del Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili.

Il **comma 6**, infine, modifica l'articolo [103-bis del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18](#), convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, **prorogando** fino al **31 dicembre 2021** le procedure semplificate di stipula dei contratti di **arruolamento dei membri dell'equipaggio o del personale dei servizi ausiliari di bordo** ad opera del comandante della nave ovvero dall'armatore o da un suo procuratore nelle forme di cui al codice della navigazione.

Durante l'esame presso la Camera è stata inserita, con i **commi 6-bis e 6-ter**, la possibilità per le Autorità di sistema portuale - risultate soccombenti in sentenze esecutive, aventi ad oggetto risarcimenti liquidati in favore di superstiti di coloro che sono deceduti per le patologie asbesto-correlate, ivi inclusi coloro che non erano dipendenti diretti delle cessate organizzazioni portuali - di utilizzare le risorse del Fondo di cui [all'articolo 1, comma 278 della legge n. 208 del 2015](#) che viene ulteriormente incrementato di un importo pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022.

Inoltre, è stato inserito il **comma 6-quater** in materia di **riutilizzo di materiali da scavo dei fondali**.

In particolare si prevede che, al fine di promuovere gli investimenti a favore di progetti di economia circolare, di favorire l'innovazione tecnologica e di garantire la sicurezza del trasporto marittimo, le amministrazioni competenti possano autorizzare il riutilizzo in ambienti terrestri e marini o costieri del materiale di scavo dei fondali.

A tale riguardo si prevede che entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione in questione la disciplina delle opzioni di riutilizzo dei sedimenti di drenaggio vengano individuate con apposito decreto del Ministro della transizione ecologica da adottare di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Articolo 4, commi da 3-bis a 3-quinques
(Divieto circolazione veicoli TPL Euro 1, Euro 2 ed Euro 3)

L'articolo 4, commi da 3-bis a 3-quinques, introdotti dalla Camera dei deputati, prevede un divieto sul territorio nazionale di circolazione di alcuni veicoli a motore adibiti a servizi trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio.

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

Il comma 3-ter prevede un'autorizzazione di spesa di 5 milioni di euro per l'anno 2022 e di 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035 al fine di contribuire al rinnovo di mezzi su gomma per consentire l'acquisto di mezzi ad alimentazione alternativa da adibire a servizi di trasporto pubblico locale.

Il comma 3-quater rimanda ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto in esame, una volta acquisita l'intesa in sede di Conferenza unificata, l'individuazione dei criteri e delle modalità per l'assegnazione e il riparto dei contributi di cui al comma 3-ter.

Nello stesso decreto devono essere inoltre individuati i cronoprogrammi di utilizzo delle relative risorse e le modalità di revoca delle risorse stesse nel caso di mancato rispetto dei termini di utilizzo previsti dal decreto interministeriale sopra richiamato.

Il comma 3-quinques, infine, reca la copertura finanziaria delle risorse stanziata nei commi precedenti ed autorizza il Ministro dell'economia e delle finanze ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Articolo 4, commi 5-bis, 5-ter, 5-quater
(Lavoro portuale presso Autorità sistema portuale Liguria Occidentale)

L'articolo 4, commi 5-bis, 5-ter e 5-quater, introdotti dalla Camera dei deputati, prevedono un ulteriore contributo al soggetto fornitore di lavoro portuale da parte dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale.

Nello specifico il **comma 5-bis** prevede che l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale è autorizzata a corrispondere al soggetto fornitore di lavoro portuale un contributo, **nel limite massimo di spesa di 1 milione di euro per l'anno 2021**, pari a **90 euro per ogni lavoratore in relazione a ciascuna giornata di lavoro prestata in meno nell'anno 2020 rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019**, per cause riconducibili alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

Il **comma 5-ter** reca la **copertura finanziaria** dei relativi oneri, mentre il **comma 5-quater** autorizza il Ministero dell'economia e delle finanze ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Articolo 4, comma 1-septies
(Programmazione strategica Autorità di sistema portuale)

La disposizione, **introdotta durante l'esame presso la Camera dei deputati**, introduce il comma 1-septies intervenendo con **alcune modifiche all'articolo 5 della legge n. 84 del 1994 e disciplina la programmazione strategica delle Autorità di sistema portuali** così come disciplinate dalla citata legge n. 84 di riordino della legislazione in materia portuale.

In particolare, secondo quanto previsto dal nuovo **comma 1-bis** dell'articolo 5 della legge n. 84, le Autorità di sistema portuale dovranno **redigere un documento di programmazione strategica di sistema (DPSS)** che sia coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e, più in generale, con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali.

Tra i principali elementi che dovrà contenere tale documento programmatico si segnalano:

- la definizione degli obiettivi di sviluppo delle Autorità di sistema portuale;
- **l'individuazione degli ambiti portuali** intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale includendo le aree, sia pubbliche che private, soggetti alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale;
- la delimitazione degli ambiti portuali con la **suddivisione in aree portuali, retro portuali e di interazione porto-città**;
- **l'individuazione dei collegamenti infrastrutturali cosiddetti di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario** con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché con gli **attraversamenti dei centri urbani che siano rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema portuale**.

Da un punto di vista procedurale si prevede, con il nuovo comma 1-bis dell'articolo 5 della legge sul sistema portuale, che **il suddetto Documento di programmazione strategica sia adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale** dopo essere stato sottoposto, attraverso lo strumento della **Conferenza di servizi**, al parere di ciascun **comune**

coinvolto e della regione o delle regioni territorialmente interessate che devono esprimersi entro e non oltre 45 giorni dal ricevimento dell'atto.

La proposta emendativa in questione prevede che **decorsi tali termini il parere si intenda comunque espresso in senso non ostativo**.

Successivamente il documento dovrà essere approvato dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili che si esprime una volta sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale.

Si segnala che lo stesso comma 1-*bis* stabilisce che **il Documento di programmazione strategica di sistema non deve essere assoggettato alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS)**.

Il nuovo comma 1-ter dell'articolo 5 della legge portuale stabilisce che gli ambiti portuali e retroportuali, individuati nel citato Documento di programmazione, dovranno contenere **l'indicazione delle caratteristiche della destinazione funzionale di ciascuna area interessata**.

La norma in questione, infatti, stabilisce che **le aree**, così come individuate dal documento di programmazione **sono sottoposte al vincolo preordinato all'esproprio così come previsto dalla normativa urbanistica**.

Il nuovo comma 1-quater dell'articolo 5 specifica che nelle aree retroportuali possono essere ammesse delle attività accessorie a quelle portuali.

Il nuovo comma 1-quinquies dell'articolo 5 precisa che **la pianificazione delle aree portuali e retroportuali è di competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale**, mentre la pianificazione delle aree che hanno una funzione di interazione tra il porto e la città è di competenza del Comune e della Regione secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge nazionali e regionali che siano applicabili.

A tale proposito si segnala che a seguito dell'approvazione del **subemendamento 0.4.100.75 (nuova formulazione)** si prevede che la suddetta pianificazione delle **aree con funzione di interazione porto-città** possa avvenire da parte dei comuni e delle regioni interessate, previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale.

Per quanto riguarda, infine, l'adozione degli strumenti urbanistici necessari per la realizzazione dei **collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio**, siano essi di tipo viario o ferroviario, nonché per gli attraversamenti dei centri urbani, **si specifica che l'ente competente deve provvedere sempre all'acquisizione dell'intesa con l'Autorità di sistema portuale**.

Si segnala, inoltre, che a seguito **dell'approvazione del subemendamento 0.4.100.91(nuova formulazione)**, è stato previsto che le Autorità di sistema portuale indichino al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili e alle regioni, **le aree portuali e retroportuali che siano potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale**, nonché tutte le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali che siano funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.

Il **nuovo comma 1-sexies** dell'articolo 5 disciplina la procedura nei **casi in cui l'Autorità di sistema portuale ravvisi la necessità di realizzare opere in via d'urgenza** prevedendo la possibilità che l'Autorità stessa possa definire, in via transitoria, la destinazione funzionale di alcune aree. In tali casi, tuttavia, il piano operativo specificamente adottato dovrà essere soggetto ad una approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e sottoposto a valutazione ambientale strategica (VAS)

Il **nuovo comma 1-septies** dell'articolo 5 precisa che gli ambiti portuali che sono individuati dal documento di programmazione strategica di sistema sono equiparati, da un punto di vista urbanistico, alle zone omogenee B (aree con un livello medio di densità abitativa) di cui al decreto ministeriale n. 1444 del 1968.

Viene precisato, inoltre, che nei porti in cui è istituita l'Autorità di sistema **portuale il piano regolatore portuale è adottato dal Comitato di gestione** e inviato successivamente, per l'acquisizione del relativo parere, al Comune e alle regioni interessate che devono esprimersi entro 45 giorni dal ricevimento dell'atto decorsi i quali il parere si intende espresso in senso non ostativo.

Da ultimo dovrà essere acquisito anche il parere del Ministero delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili.

La proposta emendativa in questione, inserisce ulteriori commi dopo il comma 1-bis dell'articolo 5 della legge portuale.

Il particolare **il comma 2-ter** stabilisce che il piano regolatore portuale è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione di governo del territorio nel perimetro dell'area di propria competenza.

Si prevede, inoltre, che **il Presidente dell'Autorità di sistema portuale**, di propria iniziativa o su richiesta della Regione o del Comune interessato,

possa promuovere e proporre al Comitato di gestione per la successiva adozione, delle varianti stralcio al piano regolatore portuale concernenti la qualificazione funzionale di porzioni del singolo scalo marittimo.

Le cosiddette varianti stralcio del piano regolatore portuale sono sottoposte allo stesso procedimento previsto per l'approvazione del piano regolatore portuale e devono essere sottoposte alla valutazione ambientale strategica (VAS).

Si segnala inoltre che viene stabilito come le modifiche che non alterino in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale, per quanto concerne le scelte strategiche, costituiscono degli adeguamenti tecnico funzionali del piano regolatore portuale.

Tali **adeguamenti tecnico-funzionali** possono essere adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale. Sulle stesse viene acquisito il parere del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici.

Da ultimo è inserita **una clausola di chiusura** in base alla quale **le modifiche apportate all'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, come precedentemente illustrate, non si applicano ai documenti di programmazione strategico di sistema** che siano stati **approvati antecedentemente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge** in esame.

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

L'articolo 4-bis, inserito dalla Camera dei deputati, introduce alcune disposizioni in materia di trasporto pubblico non di linea a mezzo di natanti.

Nello specifico, la proposta emendativa in questione interviene con una modifica [dell'articolo 200, comma 6-bis, del decreto-legge n. 34 del 2020](#) che contiene alcune disposizioni in materia di trasporto pubblico locale.

A tale proposito si ricorda che il richiamato articolo 200 del citato decreto-legge, aveva previsto, al fine di contemperare le esigenze di mobilità e le misure di contenimento della diffusione del virus SARS-CoV-2, in deroga alle norme del codice della strada, di poter destinare ai servizi di linea per trasporto di persone anche le autovetture a uso di terzi.

Tale possibilità, in base a quanto previsto dalla proposta emendativa in questione, viene ora estesa anche ai natanti che svolgono servizio pubblico non di linea.

Articolo 5

(Disposizioni urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Consiglio superiore dei Lavori pubblici)

L'articolo 5 istituisce presso il MIMS una struttura di missione denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI). Esso, inoltre, contiene ulteriori disposizioni organizzative del Ministero al fine di garantire una migliore funzionalità. Da ultimo, vengono inserite alcune disposizioni in merito al Consiglio superiore dei Lavori pubblici.

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

Il CISMI **non** costituisce struttura dirigenziale e **opera alle dirette dipendenze del Ministro**. Alla struttura di missione è assegnato un contingente complessivo di **venti** unità di personale.

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

Il **comma 3** individua la **copertura finanziaria** delle disposizioni di cui al comma 1.

Il **comma 4** modifica [l'articolo 45 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77](#), convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, introducendo una modifica dei soli rimborsi spesa agli esperti invitati a

partecipare alle riunioni del Comitato speciale in seno al Consiglio, nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente e di quanto previsto per i componenti e gli esperti del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Il comma 5 reca la copertura finanziaria della disposizione di cui al comma 4.

Il comma 6 reca modifiche [all'articolo 22, comma 2, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50](#), in materia di funzionamento della Commissione nazionale per il dibattito pubblico.

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

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

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

Il comma 9 reca la copertura finanziaria degli oneri previsti nei precedenti commi da 6 a 8.

La disposizione di cui al **comma 10** disciplina il pagamento delle funzioni tecniche dei dipendenti delle amministrazioni aggiudicatrici con riguardo ad un periodo temporale rispetto al quale il Consiglio di Stato ha evidenziato l'esistenza di un "vuoto normativo".

In base agli elementi forniti nella relazione illustrativa, infatti, con pareri rilasciati al Ministero dei beni culturali e al Ministero della giustizia, il Consiglio di Stato ha evidenziato che i regolamenti delle amministrazioni aggiudicatrici sono stati abrogati a seguito dell'entrata in vigore del nuovo codice dei contratti pubblici del 2016 e ha rappresentato la necessità di un intervento legislativo finalizzato a regolamentare il periodo transitorio tra l'abrogazione del vecchio regolamento e l'entrata in vigore di quello previsto [dall'articolo 113, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50](#).

La disposizione, pertanto, prevede che il **regolamento** di cui all'art. **113, comma 3**, del decreto legislativo n. 50 del 2016 si applica agli appalti di lavori, servizi e forniture, le cui procedure **sono state avviate successivamente** alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo n. 50, anche se **eseguite prima della entrata in vigore del predetto regolamento**.

Il **comma 11** introduce **disposizioni relative al funzionamento del Comitato Centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di merci per conto di terzi che opera nell'ambito del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili**.

A tale riguardo si segnala che la disciplina relativa alla composizione, organizzazione e funzionamento del citato Comitato Centrale è contenuta nella [legge istitutiva 6 giugno 1974, n. 298](#) e nel [decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284](#).

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

Articolo 6

(Disposizioni urgenti per la funzionalità dell’Agenzia nazionale per sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali e per l’ENAC)

L’**articolo 6** contiene norme sull’Agenzia nazionale per sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali e sull’Enac.

Il **comma 1** apporta modificazioni all’art. 12 decreto-legge n. 109 del 2018 (adottato dopo la tragedia del viadotto Polcevera a Genova e convertito con la legge n. 130 del 2018).

Il comma 4 del citato art. 12 viene modificato con disposizioni di coordinamento legislativo con l’art. 4 del decreto legislativo n. 264 del 2006, a sua volta modificato dai commi 8 e 9 del presente art. 6 (v. *infra*).

Al medesimo art. 12, viene poi aggiunto il comma 4-*quater*, ai sensi del quale le **funzioni** degli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del MIMS sono **devolute** all’**Agenzia nazionale per sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali**.

Si prevede altresì che l’Agenzia disciplina – con proprio decreto - i **requisiti** per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza relativa al sistema di trasporto costituito dall'infrastruttura e dal materiale rotabile, con i contenuti di cui al [decreto legislativo n. 50 del 2019](#) (artt. 9 e 11), per quanto applicabili, nonché, d'intesa con il MIMS, le modalità per la **realizzazione** e l'**apertura** all'esercizio di nuovi sistemi di trasporto a impianti fissi.

La lett. *e*) del comma 1 modifica – a sua volta – il comma 9, lett. *b*) del citato decreto legge n. 109, elevando le dotazioni organiche complessive del personale di ruolo dipendente dall’Agenzia:

- da 569 a **668** unità come limite massimo;
- da 42 a **48** quelle di livello dirigenziale non generale;
- da 2 a **3** gli uffici di livello dirigenziale generale.

Al **comma 2** è contenuta una **novella** all’art. 12, comma 3, lett. *a*), del **codice della strada** (decreto legislativo n. **285** del **1992**) volta ad **aggiungere** il **personale**, con compiti ispettivi o di vigilanza sulle infrastrutture stradali o autostradali, dell’**Agenzia** al novero dei soggetti

investiti di **compiti di prevenzione e accertamento** delle violazioni in materia di circolazione stradale e tutela e controllo sull'uso delle strade.

Premesso che gli addetti ai predetti compiti di prevenzione e accertamento devono – ai sensi dell'alinea del comma 3 dell'art. 12 qui modificato – sostenere un esame di **qualificazione**, il **comma 3** prevede che per il personale dell'Agenzia il requisito di anzianità di servizio per accedere all'esame **non è richiesto**, in via transitoria, fino al **31 dicembre 2023**.

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

Il **comma 5** dispone il **passaggio** di personale dagli USTIF all'Agenzia, a decorrere dal 1° gennaio 2022, precisando numero di unità, aree e retribuzioni. È disciplinata anche la fase precedente all'adozione del decreto di cui al **comma 6**, ove è previsto che il Ministro dell'economia e delle finanze provvede con proprio decreto alle occorrenti variazioni bilancio.

La relazione tecnica al provvedimento quantifica **nuovi oneri** per la finanza pubblica in relazione a questo comma (unitamente a quelli per le lett. e) ed f) del comma 1, v. *supra*) per circa **1 milione e 350 mila** euro ad anno.

Il **comma 7** quantifica gli oneri derivanti dalle modifiche legislative inerenti all'Agenzia e provvede alla relativa copertura.

Come poc'anzi anticipato, ai commi **8 e 9** sono portate modifiche al decreto legislativo n. **264 del 2006**, di recepimento della direttiva [2004/54/CEE](#) sulla sicurezza nelle gallerie della rete stradale transeuropea.

Al **comma 8** – mediante una novella dell'art. 2 del decreto legislativo n. 264 - è previsto che presso l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle citate infrastrutture è costituita un'apposita **Commissione che funge da autorità amministrativa** prevista nella predetta direttiva. In precedenza tale commissione era costituita presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

È altresì previsto – a seguito dell'entrata in vigore del decreto-legge - che la Commissione sia composta dal **direttore** dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali o da un suo delegato, che la presiede e da ulteriori **17** persone:

- **quattro** esperti tecnici designati dallo stesso direttore;

- **tre** esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici;
 - **due** rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili designati dal Ministro;
 - **un** rappresentante dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali;
 - **tre** rappresentanti del Ministero dell'interno designati dal Ministro e scelti, rispettivamente, tra il personale della Polizia stradale, del Dipartimento per gli affari interni e territoriali e del Dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile;
 - **un** rappresentante del Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio dei ministri;
 - **un** magistrato amministrativo;
 - **un** magistrato contabile;
 - **un** avvocato dello Stato
- (questi ultimi 3, designati secondo le modalità individuate dagli ordinamenti di rispettiva appartenenza).

La Commissione è nominata con provvedimento del Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e dura in carica **quattro** anni. La nomina della Commissione – come precisato con una **modifica introdotta dalla Camera dei deputati** – deve avvenire **nel rispetto del principio della parità di genere**.

La lett. c) del comma 8 porta una disposizione di coordinamento; mentre il comma **9** prevede che la Commissione attualmente in carica sia rinnovata – con provvedimento del direttore dell'Agenzia - entro 45 giorni dalla data dell'entrata in vigore della legge di conversione.

Articolo 7 *(Disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo)*

L'articolo 7, autorizza la prosecuzione dei collegamenti tra lo **scalo di Milano Linate** e gli **aeroporti del Regno Unito**, a condizione di reciprocità, sino al 30 ottobre 2022 (comma 1); prevede inoltre disposizioni relative all'amministrazione straordinaria di **Alitalia** ed alla cessione dei beni aziendali, al fine di velocizzare il completamento della procedura di cessione degli *asset* in linea con quanto previsto dalla Commissione europea (comma 2). Con una **modifica approvata dalla Camera dei deputati** si prevede che il **Ministro dell'economia e finanze riferisca annualmente alle Commissioni parlamentari sull'attuazione del piano industriale di ITA S.p.a.**

I voli tra lo scalo di Milano Linate ed il Regno Unito (comma 1)

In dettaglio, il **comma 1**, prevede l'applicazione fino alla data del **30 ottobre 2022** delle disposizioni dell'articolo 17-*quater* del decreto-legge n. 22 del 2019, che hanno consentito ai vettori comunitari e del Regno Unito (in via transitoria e non oltre diciotto mesi dalla data di recesso del regno Unito dall'Unione europea), di **continuare ad operare collegamenti di linea "point to point"**, mediante aeromobili del tipo "*narrow body*" (corridoio unico), **tra lo scalo di Milano Linate** e altri **aeroporti del Regno Unito**, nei limiti della definita capacità operativa dello scalo di Milano Linate e a condizione di reciprocità.

La disposizione intende consentire una transizione ordinata nel settore del trasporto aereo che eviti, anche in considerazione degli effetti derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, disservizi per il traffico di passeggeri e merci da e verso gli aeroporti del Regno Unito, conseguenti al **recesso del Regno dall'UE**, ai sensi dell'art. 50 TUE.

La relazione illustrativa evidenzia in proposito che la stagione di traffico *Winter* 2021/2022 risulta già operativa e che la stagione *Summer* 2022 è in corso di programmazione.

Si ricorda che con il decreto legge **n. 22 del 2019**, convertito con modificazioni, dalla legge n. 41 del 2019, n. 4, è stato consentito il proseguimento dei collegamenti diretti tra Milano Linate e gli aeroporti del Regno Unito in occasione della BREXIT (su cui si rinvia agli appositi *dossier* sul [recesso](#) e sugli [scambi commerciali tra l'UE e il Regno Unito](#)), in quanto

la disciplina della ripartizione del traffico aereo su tale scalo la limitava ai collegamenti intra-UE.

Le norme di ripartizione del traffico aereo sul sistema aeroportuale di Milano (che comprende gli aeroporti di Malpensa, Linate e Orio al Serio) sono state stabilite nel decreto del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti del 3 marzo 2000 n. 15 e dal successivo decreto del 5 gennaio 2001, che hanno qualificato lo scalo di Milano Linate quale infrastruttura per collegamenti «*point to point*», mentre Milano Malpensa è stato identificato come *hub* internazionale. Tali norme, approvate dalla Commissione europea con Decisione del 21 dicembre 2000, hanno qualificato **Milano Linate come aeroporto aperto al solo traffico intra-UE** operato da vettori europei con l'utilizzazione di una determinata tipologia di aeromobili con unico corridoio (c.d. "narrow body") e, come detto, con collegamenti *point to point*, cioè collegamenti diretti senza scalo. Con la [Decisione della Commissione UE 2016/2019](#) sono state approvate le **nuove norme di ripartizione del traffico aereo su Linate**, contenute poi nel [decreto del ministro delle infrastrutture e trasporti 18 novembre 2016](#), che ha consolidato la liberalizzazione di destinazioni e frequenze in ambito europeo, fermi restando i limiti di capacità operativa dello scalo. In base a tale decreto (art. 1 che ha modificato il precedente decreto ministeriale n. 15 del 2000) è infatti consentito ai vettori comunitari di operare collegamenti di linea “*point to point*”, mediante aeromobili del tipo “*narrow body*” (corridoio unico), tra lo scalo di Milano Linate e altri aeroporti dell’Unione europea, **nei limiti della definita capacità operativa dello scalo** (mentre in precedenza erano fissati specifici limiti in termini di numero dei collegamenti consentiti a seconda del traffico passeggeri sulle singole rotte). Per quanto riguarda il **Regolamento (CE) n. 1008/2008**, si ricorda che esso consente (articolo 19, paragrafo 2) che uno **Stato membro possa, senza discriminazioni tra le destinazioni all'interno della Comunità oppure basate sulla nazionalità o sull'identità del vettore aereo, regolamentare la distribuzione del traffico aereo tra aeroporti** che rispettano le seguenti condizioni: a) servono la stessa città o la stessa conurbazione; b) sono serviti da adeguate infrastrutture di trasporto che offrono per quanto possibile un collegamento diretto che rende possibile giungere all'aeroporto in meno di novanta minuti, anche, eventualmente, su base transfrontaliera; c) sono collegati l'uno all'altro e alla città o alla conurbazione che devono servire da servizi di trasporto pubblico frequenti, affidabili ed efficienti; nonché d) offrono ai vettori aerei i servizi necessari e non ne pregiudicano indebitamente le opportunità commerciali. La distribuzione del traffico aereo tra gli aeroporti deve rispettare inoltre i principi di proporzionalità e trasparenza ed essere basata su criteri oggettivi.

L'articolo 19, paragrafo 3, dispone poi che lo Stato membro interessato informi la Commissione UE, che decide entro sei mesi, della sua intenzione di regolare la distribuzione del traffico aereo ovvero di modificare le disposizioni esistenti in materia di distribuzione del traffico.

Le modifiche alle procedure relative all'amministrazione straordinaria di Alitalia S.p.a. ed alla cessione dei beni aziendali (comma 2)

Il **comma 2** modifica la disciplina dei **poteri** dei **Commissari straordinari** in relazione al **trasferimento dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia** - Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria e alle altre società del medesimo gruppo anch'esse in amministrazione straordinaria, in coerenza con la [decisione della Commissione europea](#).

In tal senso vengono apportate numerose **modifiche all'articolo 11-quater**, del decreto-legge 25 maggio n. 73 del 2021, di seguito descritte:

La **lett. a) del comma 2**, sostituisce il comma **4**, disponendo che:

- il **programma della procedura di amministrazione straordinaria** sia **immediatamente adeguato** (anziché che i Commissari provvedano ad adeguarlo, come nel testo previgente) alla decisione della Commissione europea dai commissari straordinari, i quali possono procedere all'adozione, per **ciascun compendio di beni** oggetto di cessione (anziché per ciascun ramo d'azienda), anche di **distinti programmi** nell'ambito di quelli previsti dall'articolo 27 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270;

L'articolo 27 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270 prevede i seguenti **programmi di cessione**: cessione dei complessi aziendali, sulla base di un programma di prosecuzione dell'esercizio dell'impresa di durata non superiore ad un anno ("programma di cessione dei complessi aziendali"); ristrutturazione economica e finanziaria dell'impresa, sulla base di un programma di risanamento di durata non superiore a due anni ("programma di ristrutturazione"); cessione di complessi di beni e contratti sulla base di un programma di prosecuzione dell'esercizio dell'impresa di durata non superiore ad un anno ("programma di cessione dei complessi di beni e contratti").

- quanto alle **modifiche al programma**, la cui **durata** si computa **dalla data di modifica**, si conferma che possono essere adottate anche **dopo** la scadenza del termine del primo programma autorizzato e possono prevedere la **cessione a trattativa privata anche di singoli beni**, oltre che di rami d'azienda come già previsto, **o di parti di essi**, perimetrati in coerenza con la decisione della Commissione europea;
- il **programma** predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale si **intende a ogni effetto autorizzato**;
- è autorizzata la **cessione diretta alla società ITA S.p.a.** (la cui istituzione è stata disciplinata dall'articolo 79 del decreto-legge n. 18

del 2020) **di compendi aziendali del ramo *aviation* individuati dall'offerta vincolante** (in aggiunta a quelli individuati nel piano industriale come previsto dal comma 3 dell'art. 11-*quater*), formulata dalla società in conformità alla decisione della Commissione europea; a seguito di tale cessione, totale o parziale, si prevede che **gli slot aeroportuali non trasferiti all'acquirente siano restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti** (individuato dal regolamento (CEE) n. 95/93);

- è **autorizzata l'autonoma cessione**, anche antecedentemente alla modifica del programma, **del marchio "Alitalia"**, da effettuarsi **nei confronti di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore aereo** (escludendosi pertanto altre categorie di soggetti investitori), individuati **tramite procedura di gara** che, nel rispetto delle disposizioni europee, anche in materia *antitrust*, garantisca la concorrenzialità delle offerte e la valorizzazione del marchio;
- si conferma la disposizione che prevede che la **stima del valore dei complessi** oggetto della cessione possa essere effettuata tramite perizia disposta da un soggetto terzo individuato dall'organo commissariale, previo parere del comitato di sorveglianza, da rendere nel termine massimo di tre giorni dalla richiesta;
- si dispone che a seguito della decisione della Commissione europea il **Ministero dell'economia e delle finanze sottoscriva l'aumento di capitale della società**, previsto dall'articolo 79, comma 4-*bis*.

Con la **lettera b) del comma 2** viene **sostituito il comma 9** del citato articolo 11-*quater*, che ha istituito un **fondo** nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, con una dotazione di 100 milioni di euro per l'anno 2021, diretto a garantire **l'indennizzo dei titolari di titoli di viaggio**, nonché di *voucher*, in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, emessi dall'amministrazione straordinaria: la disposizione **aggiunge anche l'indennizzo per analoghi titoli**, anche in questo caso non utilizzati alla data del trasferimento dei complessi aziendali della società. La disposizione conferma altresì che l'indennizzo è erogato esclusivamente nell'ipotesi in cui non sia garantito al contraente un analogo servizio di trasporto ed è quantificato in misura pari all'importo del titolo di viaggio. Si dispone che il Ministero dello sviluppo economico provveda al trasferimento all'Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.a. e all'Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria delle risorse sulla base di specifica **richiesta dei commissari** (non si prevede più l'emanazione di un

provvedimento del MISE per le modalità attuative), che dia conto dei presupposti di cui al presente comma. Si aggiunge la previsione che **i commissari provvedano mensilmente alla trasmissione al Ministero di un rendiconto delle somme erogate.**

Si ricorda che con il **decreto-legge n. 34 del 2020**, convertito dalla legge n. 77 del 2020, è stata prevista la costituzione di una nuova società "per l'esercizio dell'attività d'impresa nel settore del trasporto aereo di persone e merci", interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze.

Il [decreto ministeriale di costituzione della nuova società](#), denominata **Italia Trasporto Aereo Spa (ITA S.p.a)**, è stato firmato il 9 ottobre 2020.

Il decreto-legge consente alla società di costituire una o più società controllate o partecipate per la gestione dei singoli rami di attività e per lo sviluppo di sinergie e alleanze con altri soggetti pubblici e privati, nazionali ed esteri e la autorizza ad acquistare e prendere in affitto, anche a trattativa diretta, rami d'azienda di imprese titolari di licenza di trasporto aereo rilasciata dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, anche in amministrazione straordinaria. Ai fini della capitalizzazione della nuova società sono previste risorse pari a 3 miliardi di euro per l'anno 2020.

Il 21 dicembre 2020 è stato presentato il **Piano industriale** di Italia Trasporto Aereo S.p.a. (ITA S.p.a.) che è stato altresì inviato alle autorità europee. Sullo schema di piano industriale di ITA S.p.a., la IX Commissione della Camera ha espresso parere favorevole con osservazioni il 17 marzo 2021 (Atto n. 237).

Il 13 maggio 2021 la IX Commissione della Camera dei deputati ha approvato all'unanimità una **risoluzione** che ha impegnato il Governo a valutare la sussistenza dei presupposti per definire con la Commissione europea un accordo che possa rispondere alle esigenze che il Governo ha delineato con la decisione di costituire una nuova compagnia aerea; ad assumere comunque, tenuto conto delle interlocuzioni con la Commissione europea, tutte le iniziative necessarie a consentire che Ita spa possa avviare la propria attività entro luglio 2021; a mettere in campo tutti gli strumenti necessari per la salvaguardia della forza lavoro ad oggi presente in Alitalia.

Le Commissioni riunite Trasporti e Attività produttive il **28 luglio 2021** hanno svolto [l'audizione](#) del sottosegretario per l'Economia e le Finanze, Claudio Durigon, sulle prospettive di Italia trasporto aereo spa. Esponenti delle **organizzazioni sindacali** dei lavoratori Alitalia sono stati a loro volta ascoltati nell'[audizione](#) innanzi alla Commissioni riunite Trasporti e Lavoro del **15 settembre 2021**.

Con la **lett. b-bis)**, introdotta dalla Camera dei deputati, si prevede che, anche ai fini della salvaguardia dei livelli occupazionali e del reintegro dei servizi esternalizzati, quali la gestione aeroportuale dei servizi di assistenza a terra e di manutenzione, **il Ministro dell'economia e delle finanze riferisca annualmente alle Commissioni parlamentari competenti**

sull'attuazione del piano industriale e sul programma di investimenti della società ITA s.p.a, sullo stato delle relazioni industriali e sugli aumenti di capitale deliberati. In sede di prima applicazione il Ministro riferisce entro il 31 marzo 2022.

Per un approfondimento sui numerosi interventi normativi legati alla crisi ed al commissariamento della Società Alitalia S.p.A. si rinvia al relativo [Tema](#), sul Portale di documentazione della Camera dei deputati.

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

L'**articolo 7-bis**, **introdotto dalla Camera dei deputati**, prevede l'istituzione della Giornata nazionale “Per non dimenticare” individuandola nella data dell'8 ottobre di ciascun anno, in memoria del disastro aereo di Linate.

Con la previsione di questa ricorrenza si intende promuovere, come esplicitato al **comma 1**, la **sicurezza dei mezzi di trasporto** in termini di **tutela dell'incolumità** delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni di trasporto dei passeggeri.

Il **comma 2** precisa che tale giornata **non** determina gli **effetti civili** di cui alla legge n. 260/1949 né, qualora cada in giorno feriale, costituisce giorno di vacanza o comporta riduzione di orario per le scuole di ogni ordine e grado, come previsto dalla legge 5 marzo 1977, n. 54.

Va ricordato in proposito che l'art. 3 della L. 260/1949 considera esplicitamente alcune ricorrenze solennità civili, agli effetti dell'orario ridotto negli uffici pubblici. Successivamente, la L. 54/1977 ha disposto (artt. 2 e 3) che le solennità civili previste per legge non determinano riduzioni dell'orario di lavoro negli uffici pubblici né, quando cadono nei giorni feriali, costituiscono giorni di vacanza o possono comportare riduzione di orario per le scuole di ogni ordine e grado.

Il **comma 3** dispone in merito alle **iniziative** che possono essere assunte in occasione della Giornata nazionale.

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

Il **comma 4** specifica infine che dall'attuazione della legge non devono derivare nuovi oneri per la finanza pubblica.

Articolo 8

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

L'articolo 8, modificato dalla Camera dei deputati, interviene sulla disciplina delle agevolazioni per l'acquisto di veicoli nuovi a basse emissioni (c.d. *ecobonus*). Esso specifica che il termine del 31 dicembre 2021, per usufruire dei contributi, si riferisce alla data di acquisto del veicolo e non alla data di immatricolazione; tale modifica si applica alle procedure in corso e si fissano i termini di scadenza per il completamento della procedura on line di prenotazione dei contributi; inoltre si prevede (comma 3) che le risorse per il c.d. *extrabonus* per l'acquisto di veicoli elettrici e ibridi, che siano ancora disponibili, siano destinate alla copertura dell'*ecobonus* previsto per gli stessi veicoli, eliminandosi in tal modo le risorse per l'*extrabonus*. **Il nuovo comma 1-bis, introdotto dalla Camera**, modifica la disciplina della **riqualificazione elettrica dei veicoli**.

In dettaglio, il **comma 1** modifica l'alinea del comma 1031 della legge di bilancio 2019 (legge n. 145 del 2018), al fine di specificare che gli **ecoincentivi** per l'acquisto di veicoli nuovi non inquinanti previsti dallo stesso comma 1 (c.d. *ecobonus*), sono riconosciuti **a chi acquista i veicoli dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021**, anche in locazione finanziaria, e li **immatricola in Italia**.

La modifica è volta a chiarire che il termine del **31 dicembre 2021** è **riferito al solo acquisto del veicolo e non anche alla data di immatricolazione**, che può pertanto essere successiva, in quanto legata ai tempi di consegna del veicolo.

Il **comma 2** specifica che tale disposizione **si applica anche alle procedure in corso** alla data di entrata in vigore del presente decreto e che **continuano a trovare applicazione**, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del MISE 20 marzo 2019, con i seguenti **termini di scadenza, per la conclusione della procedura on line** prevista dal decreto ministeriale per la conferma della prenotazione dei contributi (per approfondimenti si veda il sito: ecobonus.mise.gov.it):

- **al 31 dicembre 2021 per le prenotazioni inserite**, anche se in fase di completamento, **dal 1° gennaio 2021 al 30 giugno 2021**;
- **al 30 giugno 2022 per quelle inserite tra il 1° luglio 2021 e il 31 dicembre 2021**.

Si dispone inoltre che **tali termini** si applichino, alle medesime condizioni, al completamento delle **prenotazioni in corso per i contributi relativi ai veicoli di categoria M1 (autovetture), M1 speciali, N1 e L**, che vengono pertanto prorogati a tali date.

Si ricorda che la procedura prevede che dalla prenotazione dell'incentivo si abbiano fino a 180 giorni di tempo per la consegna del veicolo.

Il nuovo comma 1-bis, introdotto alla Camera dei deputati, modifica l'art. 74-bis del DL n. 104 del 2020 che ha introdotto in via sperimentale, un incentivo economico per coloro che, entro il 31 dicembre 2021, installino un sistema di **riqualificazione elettrica** su alcune categorie di **veicoli** e procedano alla relativa omologazione del veicolo modificato.

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

Il comma 3 interviene sulle **risorse per l'acquisto di veicoli meno inquinanti**, stabilendo una **diversa destinazione** di quelle stanziata dall'articolo 73-*quinquies*, comma 2, lettera *a*), del decreto-legge n. 73 del 2021, per la concessione dell'ulteriore contributo (c.d. **extrabonus**) **per l'acquisto di autoveicoli elettrici ed ibridi** con emissioni comprese nella fascia 0-60 grammi di CO₂/Km (il contributo è pari a euro 2.000 con rottamazione ed euro 1.000 in assenza di rottamazione ed è cumulabile con *l'ecobonus* previsto dal comma 1031 delle legge di bilancio 2019).

Si tratta – in definitiva - dei **60 mln di euro** con i quali era stato rifinanziato per il 2021 *l'extrabonus* (introdotto dall'articolo 1, comma 652, della legge di bilancio 2021).

Il comma 3 stabilisce che le **risorse che siano disponibili** alla data di entrata in vigore del decreto, pari a circa 57 milioni di euro in base alla relazione tecnica, **vengano destinate all'erogazione dell'ecobonus per i veicoli elettrici ed ibridi**, previsto dall'articolo 1, comma 1031, della legge di bilancio 2019, il cui stanziamento ha attualmente esaurito le risorse.

La nuova destinazione dello stanziamento è applicabile anche i contributi per i sistemi di riqualificazione elettrica, in quanto anche questi ultimi sono ricompresi nel comma 1031 che viene richiamato.

Non vengono invece apportate modifiche alla destinazione degli altri 200 milioni di euro previsti per il rifinanziamento dello stesso fondo, che consentono la concessione di contributi (in base alla lett. *b*) del comma 2 dell'art. 73-*quinquies*), per l'acquisto di autoveicoli più inquinanti (cioè con emissioni più alte di Co₂, comprese nella fascia 61-135 g di CO₂ per km): pertanto si riduce comparativamente la convenienza all'acquisto di veicoli ibridi ed elettrici rispetto ai veicoli più inquinanti, non essendoci più risorse disponibili per concedere l'*extrabonus* sui veicoli elettrici ed ibridi, mentre rimane inalterata la destinazione dei fondi aggiuntivi già stanziati per concedere i contributi per l'acquisto di veicoli più inquinanti, per i quali attualmente risultano ancora disponibili risorse (pari a circa 105 milioni di euro in base a quanto riportato sul sito del MISE)

Si ricorda in proposito, che il richiamato **art. 73-*quinquies* del decreto legge n. 73 del 2021** (c.d. decreto sostegni-*bis*), ha rifinanziato complessivamente di **350 milioni di € per il 2021** la dotazione del fondo per la copertura degli ecoincentivi per l'acquisto di nuovi veicoli. Di questi:

- **60 milioni** erano stati destinati come detto alla copertura del c.d. *extrabonus*, per il 2021 per l'acquisto di autoveicoli nuovi (cat. M1) elettrici o ibridi, sia con che senza rottamazione di un altro veicolo, concesso a condizione che il venditore conceda uno sconto analogo al contributo statale;
- **200 milioni** è stato destinato ai contributi per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, di autoveicoli nuovi le cui emissioni sono comprese nella fascia 61-135 g di CO₂ per km, con rottamazione di un veicolo di classe inferiore ad euro 6; il contributo è pari a 1.500 euro a condizione che sia praticato dal venditore uno sconto pari ad almeno 2.000 euro;
- **50 milioni** ai contributi per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, di veicoli commerciali di categoria N1 nuovi di fabbrica o autoveicoli speciali di categoria M1 nuovi di fabbrica, di cui euro 15 milioni riservati ai veicoli esclusivamente elettrici;
- **40 milioni** ai contributi destinati alle persone fisiche che acquistano in Italia, entro il 31 dicembre 2021, un veicolo di categoria M1 usato con prezzo risultante dalle quotazioni medie di mercato non superiore a 25.000 euro, omologato in una classe non inferiore a Euro 6.

Il **comma 3** rinvia infine a un **provvedimento del Ministero dello sviluppo economico** la **possibilità di destinare** ai medesimi fini, cioè all'erogazione dei contributi ordinari, **le stesse risorse** (del richiamato

articolo 73-*quinquies*, comma 2, lettera *a*), del decreto-legge n. 73 del 2021), **che si rendano disponibili successivamente** alla data di entrata in vigore del decreto in commento, quindi le risorse prenotate per l'erogazione dei contributi aggiuntivi che non vengano successivamente confermate.

Il **nuovo comma 3-bis, introdotto alla Camera dei deputati, novella** le disposizioni della legge di Bilancio 2021(art. 1, commi 77, 78 e 79) che hanno previsto il riconoscimento di un **contributo** pari al 40% delle spese sostenute e rimaste a carico dell'acquirente, destinato alle **persone fisiche con ISEE inferiore a 30 mila euro, che acquistino**, anche in locazione finanziaria, **autoveicoli elettrici** (categoria M1) **nuovi di potenza inferiore a 150 kW** con un prezzo di listino inferiore a 30.000 euro, al netto dell'IVA.

Rispetto alla formulazione attuale del comma 77, viene **eliminata la previsione che il contributo sia alternativo e non cumulabile con altri contributi** statali previsti dalla normativa vigente. Inoltre, nella riformulazione del comma 78 si specifica che il contributo è **concesso ad un solo soggetto per nucleo familiare**.

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

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

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

Articolo 9

(Misure semplificative per la rapida realizzazione del “Parco della Giustizia di Bari”)

L'articolo 9 disciplina una procedura speciale per l'approvazione del progetto per la realizzazione Parco della Giustizia di Bari. Nello specifico, motore di tutta la procedura è un **Commissario straordinario**, che svolge le funzioni di stazione appaltante e approva, in sede di **conferenza di servizi**, con la partecipazione obbligatoria di un rappresentante del Ministero della giustizia, il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'opera, con il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. L'approvazione del progetto da parte del Commissario tiene luogo, in particolare, dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative (commi 1-3). All'esito della verifica del progetto definitivo e del progetto esecutivo, il Commissario straordinario procede direttamente all'**approvazione del progetto** definitivo ovvero del progetto esecutivo (comma 4). Si prevede altresì che il Commissario straordinario possa procedere, sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica, all'affidamento congiunto dei livelli di progettazione successivi e dell'esecuzione dell'opera (comma 5). In caso di impugnazione degli atti relativi alle procedure di affidamento indette per la progettazione e l'esecuzione degli interventi di edilizia giudiziaria e delle infrastrutture a supporto dell'opera, si applicano le disposizioni previste per le infrastrutture strategiche (comma 6).

Si ricorda che uno dei primi provvedimenti esaminati dal Parlamento in questa legislatura è stato, nel mese di giugno del 2018, il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 73 del 2018, adottato dal Governo in relazione alla necessità di garantire il regolare e ordinato svolgimento dei procedimenti e dei processi penali presso gli uffici giudiziari del **tribunale di Bari** e della relativa procura della Repubblica, a seguito della dichiarata **inagibilità degli immobili** che li ospitava.

L'esigenza di dotare il capoluogo di provincia di adeguate strutture giudiziarie aveva, già il 25 gennaio del 2018, portato alla firma di un **Protocollo d'Intesa** tra Ministero della Giustizia, Demanio, Comune e Città Metropolitana di Bari, Corte di Appello, Procura Generale, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Provveditorato alle opere pubbliche per la Campania, Molise, Puglia e Basilicata per la realizzazione a Bari di una

cittadella giudiziaria. Tale protocollo è stato integrato successivamente da un ulteriore accordo siglato il 30 luglio 2019.

Successivamente, il 1 ottobre 2020 è stata firmata la **Convenzione** tra il Ministero della Giustizia e l’Agenzia del Demanio per la realizzazione del “Parco della Giustizia di Bari” (che sorgerà nell’area delle caserme dismesse “Capozzi” e “Milano”). In particolare, la Convenzione disciplina la programmazione, la progettazione, l’esecuzione e il collaudo delle opere riguardanti il Primo Lotto funzionale del nuovo polo giudiziario barese. Tra gli interventi previsti, la demolizione degli edifici preesistenti, la bonifica dell’area e la realizzazione delle opere di urbanizzazione.

Il 20 novembre 2020 l’Agenzia del demanio ha pubblicato la gara europea per affidare i **rilievi tecnici propedeutici al progetto**.

Il Commissario straordinario e l’approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica (comma 1)

Il **comma 1** prevede, anzitutto, che il **Commissario straordinario del Parco della Giustizia di Bari**, nominato in applicazione dell’articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019², proceda all’**approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica** dell’opera, come previsto all’articolo 23, commi 5 e 6, del decreto legislativo n. 50 del 2016 (Codice dei contratti pubblici).

Il comma 1 dell’**art. 4 del D.L. 32/2019** ha previsto che con uno o più **decreti del Presidente del Consiglio dei ministri** (da adottare entro il 31 dicembre 2020) possano essere individuati «interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico - amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio - economico a livello nazionale, regionale o locale», e che con i medesimi decreti si provveda alla **nomina di commissari straordinari** per la realizzazione di tali interventi. La stessa disposizione consente altresì l’emanazione di ulteriori D.P.C.M., con le stesse modalità testé richiamate ed **entro il 31 dicembre 2021**, con cui il Presidente del Consiglio dei ministri può individuare ulteriori interventi, per i quali disporre la nomina di Commissari straordinari.

I **poteri e le attribuzioni** dei Commissari sono disciplinati dai commi 2-5 dell’art. 4 del D.L. 32/2019. In base al comma 2, i Commissari straordinari, individuabili anche nell’ambito delle società a controllo pubblico, cui spetta l’assunzione di ogni determinazione ritenuta necessaria per l’avvio ovvero la prosecuzione dei lavori, anche sospesi, provvedono all’eventuale rielaborazione e approvazione dei progetti non ancora appaltati, operando in raccordo con i Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, anche mediante specifici protocolli operativi

² D.L. 18 aprile 2019, n. 32, *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*.

per l'applicazione delle migliori pratiche. Lo stesso comma dispone che l'approvazione dei progetti da parte dei Commissari straordinari, d'intesa con i Presidenti delle Regioni territorialmente competenti, sostituisce, ad ogni effetto di legge, ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori, fatta eccezione per quelli relativi alla tutela ambientale e alla tutela di beni culturali e paesaggistici, per i quali è delineata una specifica disciplina. Il comma 3 prevede, tra l'altro, che per l'esecuzione degli interventi, i Commissari straordinari possono essere abilitati ad assumere direttamente le funzioni di stazione appaltante e operano in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, fatto salvo il rispetto di una serie di principi e di disposizioni che vengono richiamati dalla norma. È altresì autorizzata, dal comma 3-bis, l'apertura di apposite contabilità speciali intestate ai Commissari straordinari nominati, per le spese di funzionamento e di realizzazione degli interventi nel caso svolgano le funzioni di stazione appaltante.

L'articolo 23, comma 1, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 stabilisce che la progettazione in materia di lavori pubblici si articola, secondo tre livelli di successivi approfondimenti tecnici, in progetto di fattibilità tecnica ed economica, progetto definitivo e progetto esecutivo, **I commi 5 e 6 dell'art. 23** disciplinano, in materia di progetto di fattibilità tecnica ed economica, l'individuazione, tra più soluzioni, di quella che presenta il **miglior rapporto tra costi e benefici** per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire, e la redazione del progetto, in base allo svolgimento di una serie di indagini geologiche, idrogeologiche, idrologiche, idrauliche, geotecniche, sismiche, storiche, paesaggistiche ed urbanistiche, e di diverse ulteriori verifiche.

L'approvazione del progetto è effettuata con la **convocazione della conferenza di servizi istruttoria**, prevista dall'articolo 14, comma 1, della legge 7 agosto 1990, n. 241 (*Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi*), alla quale **partecipa**, obbligatoriamente, in deroga a quanto previsto dall'articolo 14-ter, comma 4, della citata legge, anche un **rappresentante del Ministero della giustizia**.

L'art. 14, comma 1 della legge 241/1990 prevede che la **conferenza di servizi istruttoria** può essere indetta dall'amministrazione procedente, anche su richiesta di altra amministrazione coinvolta nel procedimento o del privato interessato, quando lo ritenga opportuno per effettuare un esame contestuale degli interessi pubblici coinvolti in un procedimento amministrativo, ovvero in più procedimenti amministrativi connessi, riguardanti medesime attività o risultati. **L'art. 14-ter, comma 4** stabilisce che alla conferenza partecipino anche amministrazioni non statali, **le amministrazioni statali sono rappresentate da un unico soggetto abilitato** ad esprimere definitivamente in modo univoco e vincolante la posizione di tutte le predette amministrazioni, nominato, anche preventivamente per determinate materie o determinati periodi di tempo, dal Presidente del Consiglio

dei ministri, ovvero, ove si tratti soltanto di amministrazioni periferiche, dal Prefetto. Ferma restando l'attribuzione del potere di rappresentanza al suddetto soggetto, le singole amministrazioni statali possono comunque intervenire ai lavori della conferenza in funzione di supporto.

Si prevede inoltre la **partecipazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici**, ai sensi dell'articolo 215 del Codice dei contratti pubblici, per l'espressione del **parere sul progetto di fattibilità tecnica ed economica** trasmesso a cura del Commissario. Il parere reso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, in deroga a quanto previsto dall'articolo 1, comma 9, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, non riguarda anche la valutazione di congruità del costo.

L'articolo 215 del Codice dei contratti pubblici disciplina in materia di appalti pubblici le funzioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici, in particolare, prevedendo l'espressione del **parere obbligatorio sui progetti definitivi** di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo superiore ai 50 milioni di euro, nonché il parere sui progetti delle altre stazioni appaltanti che siano pubbliche amministrazioni, sempre superiori a tale importo, ove esse ne facciano richiesta. Per i lavori pubblici di importo inferiore a 50 milioni di euro, le competenze del Consiglio superiore sono esercitate dai comitati tecnici amministrativi presso i Provveditorati interregionali per le opere pubbliche. Qualora il lavoro pubblico di importo inferiore a 50 milioni di euro, presenti elementi di particolare rilevanza e complessità il provveditore sottopone il progetto, con motivata relazione illustrativa, al parere del Consiglio superiore.

L'art. 1, comma 7 del D.L. 32/2019 ha inoltre previsto diverse deroghe alla suddetta disciplina. In particolare, in deroga all'articolo 215, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, fino al 30 giugno 2023, il **Consiglio superiore dei lavori pubblici** esprime il parere obbligatorio di cui al comma 3 del medesimo articolo 215 **esclusivamente sui 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. Per i lavori pubblici di importo inferiore a 100 milioni di euro e fino a 50 milioni di euro, le competenze del Consiglio superiore sono esercitate dai comitati tecnici amministrativi presso i Provveditorati interregionali per le opere pubbliche. Per i lavori pubblici di importo inferiore a 50 milioni di euro si prescinde dall'acquisizione del parere di cui all'articolo 215, comma 3, del citato decreto legislativo n. 50 del 2016. **L'art. 1, comma 9 del D.L. 32/2019** ha previsto che il **Consiglio superiore dei lavori pubblici**, in sede di espressione di parere, **fornisce anche la valutazione di congruità del costo**. Le amministrazioni, in sede di approvazione dei progetti definitivi o di assegnazione delle risorse, indipendentemente dal valore del progetto, possono richiedere al Consiglio la valutazione di congruità del costo, che è resa entro trenta giorni.

Decorso il detto termine, le amministrazioni richiedenti possono comunque procedere.

Valutazione ambientale e variante urbanistica del progetto (commi 2 e 3)

Il **comma 2** stabilisce che il **progetto di fattibilità tecnica ed economica** deve essere predisposto in conformità a quanto previsto dall'articolo 48, comma 7, quarto periodo, del D.L. 77/2021 (vedi *infra*) e trasmesso, a cura del Commissario altresì, all'autorità competente ai fini dell'espressione del **provvedimento di valutazione ambientale** di cui alla Parte seconda del Codice dell'ambiente (D. Lgs. 152/2006), unitamente alla documentazione di cui agli articoli 13, comma 3, e 22, comma 1, del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006.

L'art. 13 del Codice dell'ambiente disciplina al comma 3 la redazione del **rapporto ambientale**, assegnandone la redazione al proponente o all'autorità procedente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Il rapporto ambientale costituisce parte integrante del piano o del programma e ne accompagna l'intero processo di elaborazione ed approvazione. In tale rapporto ambientale debbono essere individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l'attuazione del piano o del programma proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma stesso (comma 4).

L'art. 22 del Codice dell'ambiente reca la procedura per lo **studio di impatto ambientale**, predisposto dal proponente secondo le indicazioni e i contenuti di cui all'allegato VII alla parte seconda del decreto, sulla base del parere espresso dall'autorità competente a seguito della fase di consultazione sulla definizione dei contenuti prevista dall'articolo 21, qualora attivata.

Nella seconda parte del Codice dell'ambiente (artt. 19-29) è disciplinata, inoltre, la procedura per la **valutazione di impatto ambientale**, utilizzata per la valutazione dei progetti e delle singole opere, che si adotta nella fase di progettazione, quella cioè in cui è più facile individuare scientificamente i potenziali impatti ambientali e le possibili alterazioni delle componenti naturali causate dalla messa in opera.

La disciplina della valutazione di impatto ambientale (VIA), contenuta nella parte seconda del Codice dell'ambiente (D.Lgs. 152/2006) è stata profondamente modificata, con il D.Lgs. 104/2017, al fine di recepire le modifiche apportate, alla legislazione europea in materia, dalla direttiva 2014/52/UE. Per un'analisi sintetica delle principali novità introdotte dal D.Lgs. 104/2017 si rinvia al paragrafo "Valutazioni ambientali" del tema "Valutazioni e controlli ambientali" tratto dal [dossier](#) di inizio della XVIII legislatura.

Il recepimento della direttiva 2014/52/UE non è stato però giudicato del tutto adeguato dalla Commissione europea, che in data 12 febbraio 2020 ha avviato,

con una lettera di costituzione in mora ai sensi dell'articolo 258 del TFUE, una procedura d'infrazione nei confronti dell'Italia (n. 2019/2308) per non conformità alla normativa europea in materia di valutazione dell'impatto ambientale. È quindi intervenuto, anche ai fini del superamento di tale contenzioso, il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76.

L'articolo 50 del D.L. 76/2020 ha apportato una lunga serie di modifiche alla disciplina della VIA volte a perseguire principalmente l'accelerazione delle procedure, soprattutto tramite una riduzione dei termini previgenti e la creazione di una disciplina specifica per la valutazione ambientale, in sede statale, dei progetti necessari per l'attuazione del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC). Diverse modifiche sono inoltre finalizzate (come poc'anzi anticipato) ad allineare la disciplina nazionale a quella europea al fine di superare la procedura di infrazione n. 2019/2308.

Per un'analisi approfondita delle modifiche in questione si rinvia al commento dell'art. 50 del D.L. 76/2020 tratto dal [dossier](#) predisposto in occasione dell'esame parlamentare del relativo disegno di legge di conversione. La procedura di infrazione 2019/2308 è stata in seguito archiviata, come risulta dal comunicato del 24 febbraio 2021 del Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

In tale ambito, con le recenti disposizioni recate dal **D.L. 77/2021** (artt. 17-28) le disposizioni del Codice dell'ambiente sono state modificate, al fine di perseguire due principali obiettivi: integrare la disciplina prevista per la valutazione ambientale dei progetti del PNIEC al fine di ricomprendervi anche la valutazione dei progetti per l'attuazione del PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza); operare un intervento di semplificazione sulla disciplina di VIA e VAS (Valutazione Ambientale Strategica) prevista dalla parte seconda del Codice dell'ambiente. Per approfondire tali interventi si rinvia al relativo [dossier](#) sul D.L. 77/2021.

Il **comma 2** stabilisce, inoltre, l'applicazione dei termini di cui all'articolo 4, comma 2, secondo periodo, del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32.

L'approvazione dei progetti da parte dei Commissari straordinari, d'intesa con i Presidenti delle regioni territorialmente competenti, sostituisce, ad ogni effetto di legge, ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori, fatta eccezione per quelli relativi alla tutela ambientale, per i quali i termini dei relativi procedimenti sono dimezzati, e per quelli relativi alla tutela di beni culturali e paesaggistici, per i quali il termine di adozione dell'autorizzazione, parere, visto e nulla osta è fissato nella misura massima di sessanta giorni dalla data di ricezione della richiesta, decorso il quale, ove l'autorità competente non si sia pronunciata, detti atti si intendono rilasciati.

Gli esiti della **valutazione ambientale** sono trasmessi e comunicati dall'autorità competente alle altre amministrazioni che partecipano alla prevista conferenza di servizi.

Qualora si sia svolto il **dibattito pubblico** è escluso il ricorso all'inchiesta pubblica di cui all'articolo 24-bis del decreto legislativo n. 152 del 2006. La norma in esame è analoga a quanto previsto dal comma 3 dell'art. 44 del D.L. 77/2021.

Il **dibattito pubblico**, previsto dall'articolo 22 del Codice dei contratti pubblici, prevede che le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori pubblicano, nel proprio profilo del committente, i progetti di fattibilità relativi alle grandi opere infrastrutturali e di architettura di rilevanza sociale, aventi impatto sull'ambiente, sulle città e sull'assetto del territorio, nonché gli esiti della consultazione pubblica, comprensivi dei resoconti degli incontri e dei dibattiti con i portatori di interesse. I contributi e i resoconti sono pubblicati, con pari evidenza, unitamente ai documenti predisposti dall'amministrazione e relativi agli stessi lavori. Con il [D.P.C.M. 10 maggio 2018, n. 76](#), emanato ai sensi del comma 2 dell'art. 22 è stato disciplinato il regolamento recante modalità di svolgimento, tipologie e soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico e con il [decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 30 dicembre 2020, n. 627](#) è stata istituita la [Commissione nazionale per il Dibattito pubblico](#) sulle grandi opere infrastrutturali e di architettura di rilevanza sociale. Per approfondire si rinvia alla seguente [documentazione](#) del Servizio studi. Con l'**art. 46 del D.L. 77/2021** sono state inoltre recate modifiche alla disciplina del **dibattito pubblico**, demandando ad un apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare, su proposta della Commissione nazionale per il dibattito pubblico, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della predetta disposizione, l'individuazione delle soglie dimensionali delle opere da sottoporre obbligatoriamente a dibattito pubblico inferiori a quelle previste dall'Allegato 1 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76.

L'**inchiesta pubblica**, prevista all'articolo 24-bis del Codice dell'ambiente, come introdotto dall'articolo 13 del decreto legislativo 16 giugno 2017, n. 104, consente all'autorità competente di disporre che la consultazione del pubblico si svolga nelle forme dell'inchiesta pubblica, con oneri a carico del proponente, nel rispetto del termine massimo di novanta giorni. L'inchiesta si conclude con una relazione sui lavori svolti ed un giudizio sui risultati emersi, predisposti dall'autorità competente. Per approfondire tali tematiche si rinvia al dossier "[Dibattito pubblico sulle opere pubbliche](#)" del Senato.

In relazione alle procedure afferenti agli investimenti pubblici finanziati, in tutto o in parte, con le **risorse previste dal PNRR e dal PNC** e dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea, l'**art. 48 del D.L. 77/2021** ha previsto al **comma 7**, che, in deroga a quanto previsto dall'articolo 215 del decreto legislativo n. 50 del 2016, il **parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici è reso esclusivamente sui 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. In tali casi, il **parere reso dal Consiglio Superiore**, in deroga a quanto previsto dall'articolo 1, comma 9, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, **non riguarda anche la valutazione di congruità del costo**. In relazione agli investimenti di

importo inferiore ai 100 milioni di euro, dalla data di entrata del decreto e fino al 31 dicembre 2026, si prescinde dall'acquisizione del parere di cui all'articolo 215, comma 3, del decreto legislativo n. 50 del 2016.

Il **comma 7, quarto periodo dell'art. 48 del D.L. 77/2021** prevede in particolare che con provvedimento del Presidente del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, adottato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto-legge, sono individuate le **modalità di presentazione delle richieste di parere**, è indicato il contenuto essenziale dei documenti e degli elaborati di cui all'articolo 23, commi 5 e 6, del decreto legislativo n. 50 del 2016, occorrenti per l'espressione del parere, e sono altresì disciplinate, fermo quanto previsto dall'articolo 44 del decreto-legge 77/2021, procedure semplificate per la verifica della completezza della documentazione prodotta e, in caso positivo, per la conseguente definizione accelerata del procedimento.

Il **comma 3** stabilisce che **l'approvazione del progetto** da parte del Commissario tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative.

L'approvazione del progetto perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato e regione, in ordine alla localizzazione dell'opera, ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti e comprende, il parere reso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici di cui dell'articolo 215 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, i provvedimenti di valutazione ambientale e i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita.

La variante urbanistica, conseguente all'approvazione del progetto, **comporta l'assoggettamento dell'area a vincolo preordinato all'esproprio**, ai sensi dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e le comunicazioni agli interessati, previste all'articolo 14, comma 5, della legge n. 241 del 1990, tengono luogo della fase partecipativa di cui all'articolo 11 del predetto decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001.

Gli **enti locali** provvedono alle necessarie misure di salvaguardia delle aree interessate e delle relative fasce di rispetto e non possono autorizzare interventi edilizi incompatibili con la localizzazione dell'opera.

La norma in esame è analoga al comma 4 dell'art. 44 del D.L. 77/2021

Verifica e approvazione del progetto definitivo e del progetto esecutivo e affidamento congiunto dell'opera (commi 4-6)

Il **comma 4** stabilisce che a seguito della **verifica del progetto definitivo** e del **progetto esecutivo**, condotta ai sensi dell'articolo 26, comma 6, del Codice dei contratti pubblici, accertando, altresì, l'ottemperanza alle

prescrizioni impartite in sede di approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, nonché a quelle impartite in sede di valutazione ambientale, il **Commissario straordinario procede**, in deroga all'articolo 27 del medesimo Codice, **direttamente all'approvazione del progetto definitivo ovvero del progetto esecutivo**.

La norma in esame è analoga a quanto disposto dal comma 7 dell'art. 44 del D.L. 77/2021.

L'art. 27 del Codice stabilisce le procedure di approvazione dei progetti relativi ai lavori pubblici, successivamente alla verifica effettuata ai sensi dell'art. 26 del Codice, prevedendo specificatamente la conformità alla legge 7 agosto 1990, n. 241, alle disposizioni statali e regionali che regolano la materia, e alle disposizioni in materia di conferenza di servizi dettate dagli articoli 14-bis e seguenti della citata legge n. 241 del 1990. L'art. 26 del Codice, che disciplina la procedura per la verifica preventiva della progettazione, individua al comma 6 del Codice i soggetti preposti alla attività di verifica progettuale sulla base del costo dell'opera pubblica.

Il **comma 5** consente al Commissario straordinario di procedere, sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica, all'**affidamento congiunto dei livelli di progettazione definitivo ed esecutivo e dell'esecuzione dell'opera**.

L'affidamento dell'opera avviene:

- mediante acquisizione del progetto definitivo in sede di offerta;
- ovvero, in alternativa, mediante offerte aventi a oggetto la realizzazione del progetto definitivo, del progetto esecutivo e il prezzo.

In entrambi i casi, l'offerta relativa al prezzo indica distintamente il corrispettivo richiesto per la progettazione definitiva, per la progettazione esecutiva e per l'esecuzione dei lavori.

Il comma 5 consente, inoltre, al Commissario - in caso di **modifiche sostanziali** – di convocare una **nuova conferenza di servizi**, per l'approvazione del progetto definitivo, a cui partecipa anche l'affidatario dell'appalto, che provvede, ove necessario, ad adeguare il progetto alle eventuali prescrizioni susseguenti alle determinazioni del Commissario, anche rese in seguito alla conferenza di servizi.

La norma in esame è analoga a quanto previsto dal comma 5 dell'art. 48 del D.L. 77/2021.

Il **comma 6** prevede l'**applicazione delle disposizioni dell'art. 125** del codice del **processo amministrativo** (decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104), concernenti le **controversie relative alle infrastrutture strategiche**, in caso di impugnazione degli atti relativi alle procedure di affidamento

indette per la progettazione e l'esecuzione degli interventi di edilizia giudiziaria e delle infrastrutture a supporto.

La norma in esame appare analoga al comma 4 dell'art. 48 del D.L. 77/2021.

L'art. 125, comma 2 del Codice del processo amministrativo specifica, in particolare, che in sede di pronuncia del **provvedimento cautelare**, si tiene conto delle probabili conseguenze del provvedimento stesso per tutti gli interessi che possono essere lesi, nonché del **preminente interesse nazionale** alla sollecita realizzazione dell'opera, e, ai fini dell'accoglimento della domanda cautelare, si valuta anche la irreparabilità del pregiudizio per il ricorrente, il cui interesse va comunque comparato con quello del soggetto aggiudicatore alla celere prosecuzione delle procedure.

Articolo 10, commi 1-6 **(Procedure di attuazione del PNRR)**

L'articolo 10, commi 1-6, definisce alcune procedure per l'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), prevedendo, in particolare, che le amministrazioni responsabili stabiliscano criteri di assegnazione delle risorse ulteriori rispetto a quelli ordinari previsti dalla disciplina di settore e idonei ad assicurare il rispetto delle condizionalità, degli obiettivi iniziali, intermedi e finali e dei cronoprogrammi previsti dal PNRR, nonché i relativi obblighi di monitoraggio.

Il **comma 1** interviene sulle modalità operative per l'erogazione delle **risorse finanziarie del Fondo di bilancio "Next Generation UE" (NGEU)**, istituito dalla legge n. 178/2020.

In particolare, si dispone la sostituzione dell'articolo 1, comma 1039, della legge 30 dicembre 2020, n. 178³, prevedendo che le risorse NGUE sono attribuite alle amministrazioni od organismi titolari e/o attuatori di progetti, in relazione al fabbisogno finanziario di ciascuno di essi, con le procedure definite con il decreto di cui al comma 1042 della medesima n. 178 del 2020.

I **commi 1037-1050** della legge n.178 del 2020 (legge di bilancio per il 2021) hanno introdotto una serie di **misure per l'attuazione del Programma Next Generation EU**, prevedendo:

- l'istituzione di un apposito **Fondo di rotazione** nello stato di previsione del MEF (con una dotazione di 32,766 miliardi di euro per il 2021, 40,037 miliardi di euro per il 2022 e 44,573 miliardi di euro per il 2023);
- l'istituzione di una apposita **Unità di missione** presso la Ragioneria generale dello Stato;
- la definizione, con decreto del MEF, delle **procedure amministrativo-contabili** per la gestione delle risorse e delle **modalità di rendicontazione**;
- la definizione, con DPCM, delle modalità di **rilevazione dei dati** relativi alla attuazione finanziaria, fisica e procedurale di ciascun progetto;
- la predisposizione da parte del MEF di un apposito **sistema informatico**, al fine di supportare le attività di gestione, monitoraggio, rendicontazione e controllo dei progetti;
- la definizione delle modalità di concessione delle anticipazioni e dei successivi trasferimenti, destinati ai singoli progetti, sulla base di **cronoprogrammi e rendicontazioni bimestrali**;

³ Legge di bilancio per il 2021.

- la trasmissione di una **relazione governativa annuale alle Camere** per dare conto dello stato di attuazione dei progetti.

In particolare, il **comma 1038** ha stabilito che le risorse del Fondo sono versate su due appositi conti correnti infruttiferi aperti presso la Tesoreria centrale dello Stato, denominati, rispettivamente, «Ministero dell'economia e delle finanze - Attuazione del Next Generation EU-Italia - Contributi a fondo perduto» e «Ministero dell'economia e delle finanze - Attuazione del Next Generation EU-Italia - Contributi a titolo di prestito». Nel primo conto corrente sono versate le risorse relative ai progetti finanziati mediante contributi a fondo perduto; nel secondo conto corrente sono versate le risorse relative ai progetti finanziati mediante prestiti. I predetti conti correnti hanno amministrazione autonoma e costituiscono gestioni fuori bilancio, ai sensi della legge 25 novembre 1971, n. 1041.

Il previgente **comma 1039**⁴ (sostituito dalla disposizione in esame) prevedeva che le risorse giacenti nei conti correnti infruttiferi di cui al comma 1038 fossero trasferite, in relazione al fabbisogno finanziario, a ciascuna amministrazione od organismo titolare dei progetti (ma non anche ai soggetti “attuatori”), **mediante giroconto su un conto corrente della Tesoreria centrale appositamente istituito**, sulla base delle procedure definite con il decreto di cui al comma 1042, nel rispetto del sistema di gestione e controllo delle componenti del Next Generation EU.

Le **differenze rispetto alla disciplina previgente del comma 1039** risultano pertanto le seguenti:

- la specifica previsione che **le risorse vengano trasferite anche ai soggetti “attuatori”** (e non solo ai soggetti “titolari” dei progetti);
- la soppressione dell’inciso che prevedeva il trasferimento delle risorse “mediante giroconto su un conto aperto presso la Tesoreria statale”. Da ciò consegue che la definizione delle modalità per il trasferimento delle risorse vengano rimesse esclusivamente al DM del MEF previsto dal comma 1042.

L’articolo 1, comma 1042, della legge n. 178/2021 prevede che “con uno o più decreti del Ministro dell'economia e delle finanze, il primo da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le procedure amministrativo-contabili per la gestione delle risorse di cui ai commi da 1037 a 1050, nonché le modalità di rendicontazione della gestione del Fondo di cui al comma 1037”.

Si segnala che non risulta fin qui adottato il DM del MEF previsto dall’articolo 1, comma 1042, della legge n. 178/2021 (il quale prevedeva,

⁴ Come già modificato dall’articolo 15, comma 1, del DL n.77 del 2021.

tra l'altro, che il primo DM attuativo fosse adottato entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge).

Il **comma 2** prevede che il **decreto del Ministro dell'economia** e delle finanze con cui sono state individuate le risorse finanziarie, come determinate nella decisione di esecuzione del Consiglio UE – ECOFIN recante “Approvazione della Valutazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dell'Italia”, venga **aggiornato** sulla base di eventuali **riprogrammazioni del PNRR** adottate secondo quanto previsto dalla normativa dell'Unione⁵, e che le **risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC)** necessarie all'attuazione del Piano siano assegnate annualmente sulla base del **cronoprogramma finanziario** degli interventi cui esse sono destinate⁶.

Il 13 luglio 2021 il [PNRR dell'Italia](#) è stato definitivamente approvato con [Decisione di esecuzione del Consiglio](#), che ha recepito la proposta della Commissione europea. Alla Decisione si accompagna un [allegato](#) con cui vengono definiti, in relazione a ciascun investimento e riforma, precisi obiettivi e traguardi, cadenzati temporalmente, al cui conseguimento si lega l'assegnazione delle risorse su base semestrale.

⁵ Il Reg. (CE) 12 febbraio 2021, n.2021/241/UE, che ha istituito il Dispositivo per la ripresa e la resilienza, prevedendo il finanziamento dei Piani nazionali di ripresa e resilienza, stabilisce (art.21) che “se il piano per la ripresa e la resilienza, compresi i pertinenti traguardi e obiettivi, non può più essere realizzato, in tutto o in parte, dallo Stato membro interessato a causa di circostanze oggettive, lo Stato membro interessato può presentare alla Commissione una richiesta motivata affinché presenti una proposta intesa a modificare o sostituire le decisioni di esecuzione del Consiglio [...] A tal fine, lo Stato membro può proporre un piano per la ripresa e la resilienza modificato o un nuovo piano per la ripresa e la resilienza. Gli Stati membri possono chiedere assistenza tecnica per l'elaborazione di tale proposta nell'ambito dello strumento di sostegno tecnico. Se ritiene che i motivi addotti dallo Stato membro interessato giustifichino una modifica del pertinente piano per la ripresa e la resilienza, la Commissione valuta il piano modificato o nuovo per la ripresa e la resilienza e presenta una proposta per una nuova decisione di esecuzione del Consiglio, entro due mesi dalla presentazione ufficiale della richiesta. Se necessario, lo Stato membro interessato e la Commissione possono convenire di prorogare tale termine di un periodo di tempo ragionevole. Il Consiglio adotta la nuova decisione di esecuzione, di norma, entro quattro settimane dall'adozione della proposta della Commissione. Se ritiene che i motivi addotti dallo Stato membro interessato non giustifichino una modifica del pertinente piano per la ripresa e la resilienza, la Commissione respinge la richiesta dopo aver dato allo Stato membro interessato la possibilità di presentare le proprie osservazioni entro il termine di un mese dalla comunicazione delle conclusioni della Commissione.

⁶ Al riguardo si rammenta che è stata anticipata nel PNRR la programmazione nazionale del **FSC 2021-2027** per un valore di circa **15,5 miliardi**, in linea con le politiche settoriali di investimento e di riforma previste nel Piano, al fine di accelerare la capacità di utilizzo delle risorse e di realizzazione degli investimenti previsti dal PNRR. Tali risorse sono state successivamente reintegrate nella disponibilità del FSC dall'art. 2 del D.L. n. 59/2021, istitutivo del Piano Complementare Nazionale, così da garantire la piena complementarietà e addizionalità delle risorse.

Il 13 agosto 2021 la Commissione europea, a seguito della valutazione positiva del PNRR, ha erogato all'Italia, ai sensi dell'articolo 13 del Reg. (CE) 12 febbraio 2021, n.2021/241/UE (che ha istituito il Dispositivo per la ripresa e la resilienza), 24,9 miliardi a titolo di prefinanziamento (di cui 8,957 miliardi a fondo perduto e per 15,937 miliardi di prestiti), pari al 13% dell'importo totale stanziato a favore del Paese.

Per un'analisi dettagliata del [PNRR dell'Italia](#) e della [Decisione di esecuzione del Consiglio](#) si rinvia al [dossier](#) dei Servizi studi di Camera e Senato e all'apposita [sezione del Portale della documentazione](#) della Camera dei deputati⁷.

Il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze a cui la disposizione in esame fa riferimento il [D.M. del Ministero dell'economia e delle finanze del 6 agosto 2021](#)⁸.

Tale provvedimento assegna le risorse finanziarie (191,5 miliardi di euro) previste per l'attuazione dei singoli interventi del PNRR alle Amministrazioni titolari, individuate nella *Tabella A* allegata. Tale Tabella elenca per ciascun Ministero gli interventi di competenza, con l'indicazione dei relativi importi totali, suddivisi per progetti in essere, nuovi progetti e quota anticipata dal Fondo di sviluppo e coesione. Le Amministrazioni titolari di interventi sono i seguenti:

Amministrazioni titolari	Numero di interventi di competenza	Importo totale (miliardi di euro)
Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili	44	39,7
Ministero della transizione ecologica	26	34,7
Ministero della salute	19	15,6
Ministero dell'istruzione	11	17,6
Ministero dello sviluppo economico	18	18,2
Ministero dell'università e ricerca	12	11,7
Ministero dell'interno	6	12,5
Ministero del lavoro e delle politiche sociali	11	7,3
Ministero della cultura	25	4,3
Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali	4	3,7
Ministero della giustizia – Consiglio di Stato	3	2,7
Ministero del turismo	15	2,4
Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale	1	1,2
Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento del Tesoro	1	0,3
PCM – Ministro per l'innovazione tecnologica e digitale	31	12,8

⁷ Sul PNRR dell'Italia veda anche il sito governativo [ItaliaDomani](#).

⁸ Il DM è stato fornito per le vie brevi dal MEF, ma non risulta ancora pubblicato in Gazzetta ufficiale (al riguardo si segnala che il decreto stesso prevede, al comma 7 dell'articolo unico, che esso venga trasmesso "ai competenti organi di controllo e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale").

Amministrazioni titolari	Numero di interventi di competenza	Importo totale (miliardi di euro)
PCM – Ministro per il Sud e la coesione territoriale	5	1,3
PCM – Ministro per la pubblica amministrazione	14	1,3
PCM – Ministro per gli affari regionali e le autonomie	1	0,1
PCM – Ministro per le politiche giovanili	1	0,6
PCM – Ministro per le pari opportunità e la famiglia	1	0,01
PCM – Dipartimento per lo sport	1	0,7
PCM – Dipartimento per la protezione civile	1	1,2
PCM – Dipartimento programmazione economica	5	1,5
TOTALE	256	191,5

Le Amministrazioni titolari sono tenute ad attivare le procedure per gli interventi di rispettiva competenza, secondo quanto previsto dalla normativa nazionale ed europea vigente, promuovendo e adottando i relativi provvedimenti, ivi compresi quelli relativi all'individuazione dei soggetti attuatori e all'assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti nei confronti dei terzi. Le stesse Amministrazioni adottano ogni iniziativa necessaria ad assicurare l'efficace e corretto utilizzo delle risorse finanziarie assegnate e la tempestiva realizzazione degli interventi secondo il cronoprogramma previsto dal PNRR, ivi compreso il puntuale raggiungimento dei relativi traguardi e obiettivi. Esse inoltre vigilano sulla tempestiva, efficace e corretta attuazione degli interventi di rispettiva competenza, curando la rilevazione dei relativi dati finanziari, fisici e procedurali da inviare al sistema di monitoraggio gestito dal Servizio centrale per il PNRR, all'interno della Ragioneria Generale dello Stato.

Nella *Tabella B* allegata al DM sono elencati i traguardi e gli obiettivi che concorrono alla presentazione delle richieste di rimborso semestrali alla Commissione europea, ripartiti per interventi a titolarità di ciascuna Amministrazione.

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

Il **comma 4** prevede che le amministrazioni e i soggetti responsabili dell'attuazione possono **utilizzare le "opzioni di costo semplificate"** previste dagli articoli 52 e seguenti del Regolamento (UE) 2021/1060 ai fini della contabilizzazione e rendicontazione delle spese, salvo che sia diversamente previsto nel PNRR.

Nel corso dell'**esame presso la Camera dei deputati** è stato previsto che tale modalità semplificata è estesa, ove possibile, alla rendicontazione delle **spese sostenute nell'ambito dei Piani di sviluppo e coesione**⁹.

Le “**opzioni di costo semplificate**” si riferiscono ai costi dichiarati in base a un tasso forfettario, a somme forfettarie e a tabelle standard di costi unitari (di seguito denominati «opzioni semplificate in materia di costi») applicabili agli interventi cofinanziati dai **Fondi** europei.

Con le “opzioni di costo semplificate” i costi ammissibili di un'operazione sono **calcolati** conformemente a un metodo predefinito che si basa sulle realizzazioni, sui risultati o su altri costi chiaramente individuati **in anticipo** con riferimento a un importo per unità o mediante applicazione di una percentuale. Le opzioni semplificate in materia di costi sono pertanto un metodo di calcolo dei costi ammissibili di un'operazione da utilizzare **in alternativa al metodo tradizionale**: il calcolo è infatti effettuato sulla base dei costi effettivamente sostenuti e pagati.

Con le opzioni semplificate in materia di costi **non è più necessario risalire, per ogni euro di spesa cofinanziata, ai singoli documenti giustificativi**; questa caratteristica delle opzioni semplificate in materia di costi è fondamentale, giacché **riduce notevolmente gli oneri amministrativi**.

Con il ricorso alle opzioni semplificate in materia di costi, inoltre, le risorse umane e gli sforzi amministrativi necessari per la gestione dei fondi possono **concentrarsi maggiormente sul raggiungimento degli obiettivi strategici**, in quanto la raccolta e la verifica dei documenti (finanziari) comporta un minor dispendio di risorse, contribuendo, pertanto, a un impiego più corretto ed efficiente dei fondi SIE (**minore tasso di errore**) (*cf.* la recente **Comunicazione della Commissione** 2021/C 200/01 — Orientamenti sull'uso delle opzioni semplificate in materia di costi nell'ambito dei fondi strutturali e di investimento europei (fondi SIE) — versione riveduta).

Nel richiamato **Regolamento (UE) 2021/1060**¹⁰, **l'articolo 51**, che disciplina le forme di contributo dell'Unione ai programmi, prevede le seguenti diverse forme che può assumere il contributo dell'Unione, disciplinate dagli **artt. 52 e seguenti**:

⁹ L'articolo 44 del D.L. n. 34/2019 è intervenuto sulla disciplina del Fondo Sviluppo e Coesione con l'obiettivo di promuovere il coordinamento di tutti gli strumenti programmatori attualmente esistenti con cui, nell'arco dei tre cicli di programmazione del FSC (2000-2006, 2007-2013 e 2014-2020), si è proceduto alla programmazione delle risorse del Fondo. La norma assegna all'Agenzia per la coesione il compito di procedere ad una riclassificazione degli attuali documenti di programmazione delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione relativi ai vari cicli di programmazione (2000-2006, 2007-2013, 2014-2020), finalizzata alla predisposizione di unico Piano operativo denominato «Piano sviluppo e coesione» per ciascuna Amministrazione centrale, Regione o Città metropolitana titolare di risorse del Fondo, in sostituzione dei precedenti molteplici documenti programmatori, con l'obiettivo di garantire un coordinamento unitario in capo a ciascuna Amministrazione, nonché una accelerazione della spesa degli interventi finanziati a valere sulle risorse del Fondo medesimo.

¹⁰ Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante le disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo per una transizione giusta, al Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura, e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo, migrazione e

a) finanziamento non collegato ai costi delle operazioni pertinenti, in conformità dell'articolo 95, e basato su uno degli elementi seguenti:

i) il soddisfacimento di condizioni;

ii) il conseguimento di risultati;

b) il rimborso del sostegno fornito ai beneficiari;

c) costi unitari in conformità dell'articolo 94 che coprono tutte o determinate categorie specifiche di costi ammissibili, chiaramente individuate in anticipo con riferimento a un importo per unità;

d) somme forfettarie in conformità dell'articolo 94 che coprono in modo generale tutte o determinate categorie specifiche di costi ammissibili, chiaramente individuate in anticipo;

e) finanziamento a tasso forfettario in conformità dell'articolo 94 o dell'articolo 36, paragrafo 5, che copre categorie specifiche di costi ammissibili, chiaramente individuate in anticipo, applicando una percentuale;

f) una combinazione delle forme di cui alle lettere da a) a e).

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

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

L'articolo 1, comma 7-*bis*, del DL n.59 del 2021, disciplina la revoca del finanziamento nei casi di mancato rispetto dei termini previsti dal cronoprogramma procedurale degli adempimenti e di mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio, qualora non risultino assunte obbligazioni giuridicamente vincolanti. Sono fatte salve le procedure applicabili ai programmi e interventi cofinanziati dal PNRR e le misure di accelerazione e semplificazione applicabili agli investimenti del PNC previste dal citato art. 14 del D.L. n. 77 del 2021.

I provvedimenti di revoca sono adottati dal Ministro a cui risponde l'amministrazione centrale titolare dell'intervento. Nel caso in cui il soggetto attuatore sia la stessa amministrazione centrale, nonché per gli interventi per le

integrazione, al Fondo Sicurezza interna e allo Strumento di sostegno finanziario per la gestione delle frontiere e la politica dei visti.

aree del terremoto del 2009 e del 2016 (di cui al comma 2, lettera *b*), numero 1), la revoca è disposta con D.P.C.M. su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze.

Le risorse disponibili per effetto delle revoche, anche iscritte in conto residui, sono riprogrammate con uno o più D.P.C.M., su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, secondo criteri premianti nei confronti delle amministrazioni che abbiano riportato i migliori dati di impiego delle risorse. Per le risorse oggetto di revoca, i termini di conservazione dei residui di cui all'articolo 34-*bis*, commi 3 e 4, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, decorrono nuovamente dal momento dell'iscrizione nello stato di previsione di destinazione¹¹.

La norma prevede, inoltre, che qualora le somme oggetto di revoca siano state già trasferite dal bilancio dello Stato, le stesse devono essere tempestivamente versate all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione, al fine di consentirne l'utilizzo previsto con la riprogrammazione disposta con il D.P.C.M. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare le occorrenti variazioni di bilancio anche in conto residui.

In caso di mancato versamento delle predette somme da parte degli enti locali delle regioni a statuto ordinario e delle regioni Sicilia e Sardegna, il recupero è

¹¹ Si ricorda che l'articolo 34-*bis* della legge di contabilità e finanza pubblica (legge 31 dicembre 2009, n. 196) reca la disciplina in materia di conservazione in bilancio dei residui passivi e di eliminazione dei residui stessi dal conto del bilancio.

In particolare, il comma 3 riguarda il mantenimento in bilancio delle somme stanziare per spese in conto capitale non impegnate alla chiusura dell'esercizio (c.d. residui di stanziamento). Mentre le somme di parte corrente non impegnate alla chiusura dell'esercizio di competenza sono registrate in economia, per gli stanziamenti in conto capitale è autorizzata in via generale la conservazione in bilancio anche se entro la fine dell'esercizio finanziario tali spese non sono state impegnate. Il loro mantenimento in bilancio è autorizzato nei limiti di un solo anno successivo all'esercizio di iscrizione in bilancio. Per gli stanziamenti iscritti in bilancio in forza di disposizioni legislative che siano entrate in vigore nell'ultimo quadrimestre dell'esercizio finanziario, il periodo di conservazione è protratto di un ulteriore anno.

Il comma 4 riguarda il mantenimento in bilancio dei residui propri delle spese in conto capitale. Per i residui propri relativi a spese in conto capitale, i termini di conservazione in bilancio sono fissati a tre anni. Decorsi i suddetti termini, i residui si intendono perenti agli effetti amministrativi, e sono eliminati dal conto del bilancio. Poiché a tali residui continuano a sottostare i relativi impegni giuridici di spesa, il relativo importo viene riscritto come debito nel conto del patrimonio. Le somme eliminate possono riprodursi in bilancio con riassegnazione alle pertinenti unità elementari di bilancio degli esercizi successivi.

Si evidenzia che l'articolo 15, comma 5, ha esteso all'anno 2022 l'applicazione sperimentale, prevista dall'art. 4-*quater* del D.L. n. 32/2019 per il triennio 2019-2021, di alcune deroghe alle norme contabili sul mantenimento in bilancio delle risorse in conto capitale, tra le quali l'allungamento dei termini di mantenimento in bilancio dei residui relativi alle spese in conto capitale, rispetto a quanto previsto dall'articolo 34-*bis* della legge 31 dicembre 2009, n. 196, prevedendo che: i termini riferiti ai residui di stanziamento (comma 3) sono prolungati di un ulteriore esercizio, passando quindi da uno a due esercizi; i termini relativi ai residui propri (comma 4, primo periodo) sono prolungati di ulteriori tre esercizi, con la possibilità, dunque di poter essere pagati entro il sesto esercizio successivo a quello dell'assunzione dell'impegno di spesa, decorsi i quali i residui si intendono perenti agli effetti amministrativi.

operato con le procedure previste dall'articolo 1, commi 128 e 129, della legge 24 dicembre 2012, n. 228¹².

Per gli enti locali delle regioni Friuli Venezia Giulia e Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano, in caso di mancato versamento, le predette autonomie speciali assoggettano i propri enti ad una riduzione in corrispondente misura dei trasferimenti correnti erogati dalle medesime regioni o province autonome che provvedono, conseguentemente, a riversare all'entrata del bilancio statale le somme recuperate. In caso di mancato versamento da parte delle regioni e delle province autonome si procede al recupero delle somme dovute a valere sulle giacenze depositate a qualsiasi titolo nei conti aperti presso la tesoreria statale.

¹² Le norme citate stabiliscono che a decorrere dal 1° gennaio 2013, le somme a debito a qualsiasi titolo dovute dagli enti locali al Ministero dell'interno sono recuperate a valere su qualunque assegnazione finanziaria dovuta dal Ministero stesso. In caso di incapienza sulle assegnazioni finanziarie, sulla base dei dati comunicati dal Ministero dell'interno, l'Agenzia delle entrate provvede a trattenere le relative somme all'atto del pagamento ai Comuni dell'imposta municipale propria ovvero per le province all'atto del riversamento alle province della RC auto. Gli importi recuperati sono riversati dalla stessa Agenzia ad apposito capitolo di entrata del bilancio dello Stato ai fini della successiva riassegnazione a pertinenti capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno

Articolo 10, comma 7
*(Modalità di accesso ai servizi erogati in rete
dalle pubbliche amministrazioni)*

L'articolo 10, comma 7, dispone che le **pubbliche amministrazioni**, utilizzano esclusivamente le **identità digitali** SPID, la carta di identità elettronica (CIE) e la carta nazionale dei servizi (CNS) ai fini dell'**identificazione** dei **cittadini** che accedono ai propri **servizi in rete** (c.d. *switch-off* per l'accesso ai servizi online della PA).

Inoltre, si prevede che - con **decreti** del **Presidente del Consiglio dei ministri** o del **Ministro delegato** per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione - sia stabilita la **data** a decorrere dalla quale le **pubbliche amministrazioni** utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la carta nazionale dei servizi per consentire l'accesso delle **imprese** e dei **professionisti** ai propri servizi in rete.

Al contempo, si stabilisce che con i medesimi decreti sia individuata la **data** a decorrere dalla quale i **gestori di servizi pubblici** e le **società a controllo pubblico** utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la carta nazionale dei servizi ai fini dell'identificazione degli **utenti** dei propri servizi on-line.

La disposizione ripristina, con alcune modificazioni, quanto previsto dall'articolo 64, comma 3-*bis*, del Codice dell'amministrazione digitale (CAD) adottato con il decreto legislativo n. 82 del 2005, abrogato dall'art. 66-*bis*, comma 2, del decreto legge n. 77 del 2021, recante disposizioni in materia di *governance* del PNRR e di semplificazione (si veda il testo a fronte in calce alla scheda).

Il citato comma 3-*bis* riguarda la tempistica di introduzione dell'obbligo di utilizzare esclusivamente l'identità digitale degli utenti che accedono a servizi in rete forniti dalle pubbliche amministrazioni e dagli altri soggetti competenti.

Il primo periodo del nuovo comma 3-*bis* prevede che i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera *a*), del CAD, ossia le **pubbliche amministrazioni**, utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID e la carta di identità elettronica ai fini dell'identificazione dei **cittadini** che accedono ai propri servizi in rete. La disposizione prevede che anche la **carta nazionale dei servizi** – CNS sia idonea all'identificazione dei cittadini, attraverso il rinvio al comma 2-*nonies* che dispone in ordine all'accesso ai servizi in rete delle p.a. tramite CNS.

La Carta nazionale dei servizi è un documento rilasciato su supporto informatico per consentire l'accesso per via telematica ai servizi erogati dalle pubbliche amministrazioni (art. 1, comma 1, lett. *d*) CAD). A differenza della Carta di identità elettronica non contiene la foto del titolare e non richiede particolari requisiti di sicurezza per il supporto plastico. La completa corrispondenza informatica tra CNS e CIE assicura l'interoperabilità tra le due carte.

La disposizione coincide sostanzialmente con il secondo periodo del comma 3-*bis* abrogato, a eccezione della rimozione del termine temporale di decorrenza dell'obbligo, individuato nel 28 febbraio 2021 e ormai superato. Inoltre, viene utilizzata l'espressione di "**identità digitale SPID**", in luogo della più generica "identità digitale".

Si ricorda in proposito che alle pubbliche amministrazioni è fatto divieto, a decorrere dal 28 febbraio 2021, di rilasciare o utilizzare credenziali diverse da SPID, CIE o CNS per l'accesso ai servizi on line della p.a. fermo restando l'utilizzo di quelle già rilasciate fino alla loro naturale scadenza e, comunque, non oltre il 30 settembre 2021 (art. 24, comma 4, del decreto legge n. 76 del 2020).

La prima parte del secondo periodo del nuovo comma 3-*bis* riproduce sostanzialmente il contenuto del terzo periodo del comma abrogato prevedendo che con decreti del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione sia stabilita la **data** a decorrere dalla quale le pubbliche amministrazioni utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la carta nazionale dei servizi per consentire l'accesso delle **imprese e dei professionisti** ai propri servizi in rete.

Oltre a fare riferimento allo SPID, come nella modifica di cui sopra, la disposizione include espressamente anche la CNS tra gli strumenti di identificazione delle imprese e dei professionisti.

Come si legge nella relazione illustrativa, l'adozione del decreto governativo di individuazione della data di decorrenza dell'obbligo è legata al raggiungimento di una sufficiente diffusione del cd. SPID *professional* di cui alle [linee guida AgID](#) pubblicate a novembre del 2019.

Analogamente, la modifica introdotta con l'ultimo parte del nuovo comma 3-*bis*, riguarda la **determinazione della data** a decorrere dalla quale i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettere *b*) (**gestori di servizi pubblici**) e *c*) (**società a controllo pubblico**) utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la carta nazionale dei servizi ai fini dell'identificazione degli utenti dei propri servizi *on-line*.

La disposizione supera in tal modo una discrasia emersa con l'approvazione della legge di conversione del decreto-legge n. 77 del 2021. L'art. 41 del decreto-legge, nel testo originario, ha introdotto un articolato apparato sanzionatorio per le pubbliche amministrazioni in caso di violazione di obblighi in materia di transizione digitale. Tra questi la violazione degli obblighi di utilizzare esclusivamente le identità digitali per l'identificazione degli utenti dei servizi *on-line*, come previsto dall'articolo 64, comma 3-*bis*, del CAD. Tuttavia, nel corso dell'esame parlamentare è stato introdotto l'art. 66-*bis* che dispone modifiche ad alcune disposizioni legislative, tra cui l'abrogazione del citato comma 3-*bis* dell'art. 64 CAD.

Codice dell'amministrazione digitale (D.Lgs. 82/2005)

TESTO VIGENTE PRIMA DELL'ABROGAZIONE DA
PARTE DEL D.L. 77/2021

TESTO INTRODOTTO DAL D.L. 121/2021

Art. 64

Sistema pubblico per la gestione delle identità digitali e modalità di accesso ai servizi erogati in rete dalle pubbliche amministrazioni

3-bis Fatto salvo quanto previsto dal comma 2-*nonies*, ~~a decorrere dal 28 febbraio 2021~~, i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera a), utilizzano esclusivamente le identità digitali e la carta di identità elettronica ai fini dell'identificazione dei cittadini che accedono ai propri servizi in rete (*secondo periodo*).

3-bis. Fatto salvo quanto previsto dal comma 2-*nonies*, i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera a), utilizzano esclusivamente le identità digitali **SPID** e la carta di identità elettronica ai fini dell'identificazione dei cittadini che accedono ai propri servizi in rete.

Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione è stabilita la data a decorrere dalla quale i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera a), utilizzano esclusivamente le identità digitali per consentire l'accesso delle imprese e dei professionisti ai propri servizi in rete (*terzo periodo*).

Con **uno o più** decreti del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione è stabilita la data a decorrere dalla quale i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera a), utilizzano esclusivamente le identità digitali **SPID**, la carta di identità elettronica **e la carta nazionale dei servizi** per consentire l'accesso delle imprese e dei professionisti ai propri servizi in rete,

Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione, è stabilita la data a decorrere dalla quale i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettere b) e c) utilizzano esclusivamente le identità digitali ai fini dell'identificazione degli utenti dei propri servizi on-line (*primo periodo*).

nonché la data a decorrere dalla quale i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettere b) e c) utilizzano esclusivamente le identità digitali **SPID**, la **carta di identità elettronica e la carta nazionale dei servizi** ai fini dell'identificazione degli utenti dei propri servizi on-line.

Articolo 10, commi 7-bis, 7-ter, 7-quater
(Interventi sulle infrastrutture energetiche lineari)

Il comma **7-bis**, dell'articolo **10**, introdotto nel corso dell'esame presso la **Camera dei deputati**, inserisce nel D.L. n. 77/2021 (cd. "Semplificazioni") un nuovo articolo **48-bis**, il quale dispone che **le procedure autorizzatorie semplificate e speciali previste dal medesimo D.L. n. 77 (artt. 44 e 48) per la realizzazione di talune opere pubbliche ferroviarie di particolare complessità rientranti nell'attuazione del PNRR, possono applicarsi anche alla progettazione degli interventi di** modifica, potenziamento, rifacimento totale o parziale o nuova realizzazione **delle infrastrutture lineari energetiche strettamente connesse e funzionali** all'infrastruttura ferroviaria stessa; inoltre i **commi 7-ter e 7-quater** apportano modifiche alle disposizioni relative alla regolazione progettuale delle infrastrutture ferroviarie ed alle gallerie ferroviarie.

In dettaglio, il nuovo articolo **48-bis** dispone che, nei casi in cui sia necessaria la modifica, potenziamento, rifacimento totale o parziale o nuova realizzazione **delle infrastrutture lineari energetiche strettamente connesse e funzionali** all'infrastruttura ferroviaria stessa, il procedimento si svolga mediante **unica conferenza di servizi** alla quale partecipano tutte le amministrazioni competenti all'adozione di provvedimenti, pareri, visti, nulla osta e intese **relativi all'infrastruttura ferroviaria e alle opere di connessione**.

Si rammenta che l'articolo 44 del D.L. n. 77/2021 interviene con una serie di **semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche** la cui realizzazione dovrà rispettare una tempistica particolarmente stringente anche in considerazione del fatto che le opere stesse sono state **indicate nel PNRR** o sono state incluse nel cosiddetto Fondo complementare. L'articolo in questione individua una procedura speciale all'interno della quale il Consiglio superiore dei lavori pubblici assume un ruolo di particolare centralità. Vengono inoltre assicurati, al fine di garantire tempi certi di conclusione dei relativi procedimenti autorizzativi, una sensibile riduzione dei tempi per l'espressione, da parte dei diversi soggetti coinvolti, dei diversi pareri previsti.

In particolare, nell'ottica di **conseguire gli obiettivi di cui al PNRR**, l'articolo interviene sul Consiglio superiore dei lavori pubblici del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, quale **organo individuato ad esprimere le valutazioni di natura tecnica sui progetti inerenti la realizzazione di opere pubbliche**, nonché sulla fase autorizzatoria, creando un procedimento *ad hoc* per una serie di opere.

Il comma 1, stabilisce che la **procedura speciale** si applichi esclusivamente alle **opere contenute** nell'elenco riportato in allegato al decreto che, per comodità si riportano di seguito:

- 1) **Realizzazione asse ferroviario Palermo-Catania-Messina;**
- 2) **Potenziamento linea ferroviaria Verona–Brennero;**
- 3) **Realizzazione della linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria;**
- 4) **Realizzazione della linea ferroviaria Battipaglia-Potenza-Taranto;**
- 5) **Realizzazione della linea ferroviaria Roma-Pescara;**
- 6) **Potenziamento della linea ferroviaria Orte-Falconara;**
- 7) Realizzazione delle opere di derivazione della Diga di Campolattaro (Campania);
- 8) Messa in sicurezza e ammodernamento del sistema idrico del Peschiera (Lazio);
- 9) Interventi di potenziamento delle infrastrutture del Porto di Trieste (progetto Adriagateway);
- 10) Realizzazione della Diga foranea di Genova.

L'**articolo 48** del D.L. n. 77, al **comma 1**, in relazione alle **procedure afferenti agli investimenti pubblici finanziati**, in tutto o in parte, **con le risorse previste dal PNRR** e dal PNC e dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea, prevede l'applicazione delle **disposizioni semplificate di cui al Titolo V del decreto legge**. Il comma 2 stabilisce poi che, per ogni procedura sia nominato un **responsabile unico del procedimento** che, con propria determinazione adeguatamente motivata, valida e approva ciascuna fase progettuale o di esecuzione del contratto, anche in corso d'opera, fermo restando quanto previsto dall'articolo 26, comma 6, del D. Lgs. n. 50 del 2016 (Codice degli appalti).

Il comma 3 prevede che le stazioni appaltanti possano ricorrere alla procedura di cui del al Codice degli appalti pubblici, articolo 63 per i settori ordinari, e articolo 125, per i settori speciali. Si tratta di articoli del Codice che **prevedono l'utilizzo della procedura negoziata senza previa pubblicazione di un bando di gara**, **nella misura strettamente necessaria**, quando, **per ragioni di estrema urgenza derivanti da circostanze imprevedibili, non imputabili alla stazione appaltante**, l'applicazione dei termini, anche abbreviati, previsti dalle procedure ordinarie può compromettere la realizzazione degli obiettivi o il rispetto dei tempi di attuazione di cui al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) nonché al Piano nazionale per gli investimenti complementari al medesimo PNRR e ai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione Europea

Si prevede inoltre che la **determinazione conclusiva della conferenza disponga l'approvazione del progetto ferroviario** e l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio delle opere di connessione elettriche in favore del soggetto gestore dell'infrastruttura lineare energetica, ai sensi degli articoli *52-bis* e seguenti del D.P.R. n. 327/2001 (T.U. in materia di espropriazione per pubblica utilità).

Con tale determinazione, le connessioni elettriche alle infrastrutture sopra indicate sono **dichiarate di pubblica utilità e inamovibili** ai sensi dell'articolo 52-*quater*, commi 1 e 5, del citato T.U. e **la loro localizzazione**, in caso di difformità dallo strumento urbanistico vigente, **ha effetto di variante** con contestuale imposizione del **vincolo preordinato** all'esproprio, con attribuzione del relativo **potere espropriativo al soggetto gestore** dell'infrastruttura lineare energetica.

Nel **D.P.R. n. 327/2001** - T.U. in materia di espropriazione per pubblica utilità – il capo II, costituito dagli **artt.52-*bis* a 52-*nonies***, reca disposizioni specifiche sulle **infrastrutture lineari energetiche**, con esse intendendosi “i gasdotti, gli elettrodotti, gli oleodotti e le reti di trasporto di fluidi termici, ivi incluse le opere, gli impianti e i servizi accessori connessi o funzionali all'esercizio degli stessi, nonché i gasdotti e gli oleodotti necessari per la coltivazione e lo stoccaggio degli idrocarburi” (art. 52-*bis*, comma 1).

Per le infrastrutture lineari energetiche, l'accertamento della conformità urbanistica delle opere, l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità, sono effettuate nell'ambito di un **procedimento unico**, mediante convocazione di una **conferenza dei servizi** (art. 54-*quater*, comma 1). Vengono **escluse dalla procedura di apposizione del vincolo** preordinato all'esproprio **le aree** interessate dalla realizzazione di linee elettriche **per le quali il promotore dell'espropriazione non richieda la dichiarazione di inamovibilità** (art. 54-*quater*, comma 5).

Il nuovo **comma 7-ter** , modifica l'art. 53 del DL n. 1 del 2012, in materia di **allineamento alle norme europee della regolazione progettuale delle infrastrutture ferroviarie** e stradali e disposizioni in materia di gallerie stradali, in particolare novellando il comma 2 che prevede attualmente che non possano essere applicati alla progettazione e costruzione delle nuove infrastrutture ferroviarie nazionali nonché agli adeguamenti di quelle esistenti, parametri e standard tecnici e funzionali più stringenti rispetto a quelli previsti dagli accordi e dalle norme dell'Unione Europea.

La norma fa peraltro salvi gli interventi finalizzati a garantire, più elevati livelli di sicurezza del sistema ferroviario e che non determinino limitazioni all'interoperabilità o discriminazioni nella circolazione ferroviaria. Con la modifica del comma 7-ter, tale ultima previsione viene **limitata alle sole infrastrutture già in esercizio**

Il **nuovo comma 7-*quater*** modifica l'articolo 13, comma 17-*bis*, del decreto-legge n. 183/2020, relativamente ai **requisiti e di sicurezza delle gallerie ferroviarie**. Si tratta della disposizione che rinvia ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il

Ministro dell'interno, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, l'approvazione delle linee guida finalizzate a garantire un livello adeguato di sicurezza ferroviaria mediante specifiche prescrizioni tecniche di prevenzione e di protezione da applicare alle infrastrutture ferroviarie e ai veicoli da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie. Con la modifica in commento si specifica che con le linee guida **si provvederà altresì a definire le tempistiche di adeguamento a dette prescrizioni da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie.**

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

I **commi da 7-quinquies a 7-septies** dell'**articolo 10**, introdotti dalla **Camera dei deputati**, dispongono che **fino al 31 dicembre 2026** le amministrazioni pubbliche possono **avvalersi direttamente di CDP S.p.A.** e di sue società direttamente o indirettamente controllate per attività di **assistenza e supporto tecnico operativo**, per la **gestione di fondi e per attività ad esse connesse**, strumentali o accessorie (comma *7-quinquies*). Le medesime amministrazioni possono avvalersi anche, limitatamente agli strumenti e agli interventi in favore delle **piccole e medie imprese**, di **Mediocredito Centrale S.p.A.** (comma *7-septies*). Inoltre, si **autorizza il Ministero dello sviluppo economico** a sottoscrivere, fino ad un ammontare pari a euro 2 miliardi, secondo la disciplina dei relativi regolamenti di gestione, **quote o azioni di uno o più fondi per il venture capital** (comma *7-sexies*).

In particolare, il **comma 7-quinquies**, al fine di assicurare l'efficace e tempestiva attuazione degli interventi pubblici previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, di cui al [regolamento \(UE\) 2021/241](#) del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021¹³, dispone che **fino al 31 dicembre 2026** le **amministrazioni** di cui all'articolo 1, comma 2, del [decreto legislativo n. 165 del 2001](#), possono avvalersi direttamente di **CDP S.p.A. e di sue società direttamente o indirettamente controllate** per attività di **assistenza e supporto tecnico operativo**, per la **gestione di fondi** e per attività ad esse connesse, strumentali o accessorie. I rapporti tra le parti sono regolati sulla base di apposite **convenzioni**, anche in relazione alla remunerazione dell'attività svolta, concluse sulla base e in conformità con l'accordo quadro stipulato tra il Ministero dell'economia e delle finanze e CDP S.p.A.. Le amministrazioni possono sottoscrivere le suddette convenzioni **nei limiti delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nell'ambito dei rispettivi bilanci**, anche a valere sui quadri economici degli investimenti che concorrono a realizzare.

Si rammenta che l'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo n. 165 del 2001 definisce **amministrazioni pubbliche** tutte le amministrazioni dello Stato, ivi compresi gli istituti e scuole di ogni ordine e grado e le istituzioni educative, le aziende ed amministrazioni dello Stato ad ordinamento autonomo, le Regioni, le Province, i Comuni, le Comunità montane, e loro

¹³ Si veda la [Nota 67/1](#) del Servizio studi del Senato per un'illustrazione del regolamento.

consorzi e associazioni, le istituzioni universitarie, gli Istituti autonomi case popolari, le Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura e loro associazioni, tutti gli enti pubblici non economici nazionali, regionali e locali, le amministrazioni, le aziende e gli enti del Servizio sanitario nazionale, l'Agenzia per la rappresentanza negoziale delle pubbliche amministrazioni (ARAN) e le Agenzie di cui al decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300. Fino alla revisione organica della disciplina di settore, le disposizioni di cui al presente decreto continuano ad applicarsi anche al CONI.

Per quanto riguarda **CDP S.p.A.**, si rammenta che essa finanzia sotto qualsiasi forma lo Stato, le regioni, gli enti locali, gli enti pubblici e gli organismi di diritto pubblico, utilizzando fondi rimborsabili sotto forma di libretti di risparmio postale e di buoni fruttiferi postali, assistiti dalla garanzia dello Stato e distribuiti attraverso Poste italiane S.p.A. o società da essa controllate, e fondi provenienti dall'emissione di titoli, dall'assunzione di finanziamenti e da altre operazioni finanziarie, che possono essere assistiti dalla garanzia dello Stato. L'utilizzo dei fondi è consentito anche per il compimento di ogni altra operazione di interesse pubblico prevista dallo statuto sociale della CDP S.p.A. effettuata nei confronti dei medesimi soggetti, o dai medesimi promossa, nonché nei confronti di soggetti privati per il compimento di operazioni nei settori di interesse generale individuati con D.M., tenuto conto della sostenibilità economico-finanziaria di ciascuna operazione. Le operazioni adottate nell'ambito delle attività di cooperazione internazionale allo sviluppo possono essere effettuate anche in cofinanziamento con istituzioni finanziarie europee, multilaterali o sovranazionali, nel limite annuo stabilito con apposita convenzione stipulata tra la medesima CDP e il Ministero dell'economia e delle finanze.

Ai sensi del **comma 7-sexies**, per le medesime finalità di cui al comma 7-*quinquies* ed al fine di rafforzare il settore del *venture capital*, il Ministero dello sviluppo economico, nel rispetto delle condizioni previste dai punti da 29 a 45 della [Comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04](#) (recante **orientamenti sugli aiuti di Stato** destinati a promuovere gli investimenti per il **finanziamento del rischio**), è autorizzato a sottoscrivere, fino ad un ammontare pari a **euro 2 miliardi**, secondo la disciplina dei relativi regolamenti di gestione, quote o azioni di uno o più **fondi per il *venture capital***, come definiti dall'articolo 31, comma 2, del [decreto-legge n. 98 del 2011](#), convertito, con modificazioni, dalla legge n. 111 del 2011, o di uno o più fondi che investono in fondi per il *venture capital*, ivi incluse quote o azioni di **fondi di *venture debt*** o di uno o più fondi che investono in fondi per il *venture debt*, istituiti dalla società che gestisce anche le risorse di cui all'articolo 1, comma 116, della legge di bilancio 2019 ([legge n. 145 del 2018](#)), a condizione che altri investitori professionali, ivi incluso l'**Istituto nazionale di promozione** di cui

all'articolo 1, comma 827, della legge di stabilità 2016 ([legge n. 208 del 2015](#)), sottoscrivano **risorse aggiuntive per almeno il 30 per cento** dell'ammontare della sottoscrizione del Ministero medesimo e fermo restando il rispetto dei richiamati punti della Comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04.

Si rammenta innanzitutto che i citati punti da 29 a 45 della Comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04 riguardano il **test dell'operatore in un'economia di mercato**. In linea generale, secondo tali punti specificano che di norma si può ritenere che un intervento pubblico non configuri un aiuto di Stato perché, ad esempio, soddisfa il test dell'operatore in un'economia di mercato. In base al test, se vengono effettuate in linea con le normali condizioni di mercato, le operazioni economiche compiute da organismi o da imprese pubblici non danno luogo a un vantaggio per la controparte di tali operazioni, e quindi non costituiscono un aiuto di Stato. Per quanto riguarda gli aiuti agli investitori, se un investimento è effettuato garantendo parità di trattamento a investitori pubblici e privati, la Commissione ritiene che esso sia conforme al test dell'operatore in un'economia di mercato e non costituisca quindi aiuto di Stato. Per quanto riguarda invece gli aiuti a intermediari finanziari e/o ai loro gestori, secondo la Commissione, più che essere un vero e proprio beneficiario di aiuti, un intermediario finanziario funge da tramite per il trasferimento dell'aiuto agli investitori e/o alle imprese nelle quali s'investe, a prescindere dal fatto che l'intermediario finanziario abbia personalità giuridica o sia semplicemente un insieme di attività gestite da una società di gestione indipendente. Tuttavia, le misure che comportano trasferimenti diretti ad un intermediario finanziario o prevedono un suo coinvestimento possono costituire un aiuto, tranne quando tali trasferimenti o investimenti sono effettuati a condizioni che sarebbero accettabili per un operatore economico normale in un'economia di mercato. Per quanto riguarda, infine, gli aiuti alle imprese nelle quali sono effettuati gli investimenti, qualora vi siano elementi di aiuto al livello degli investitori, dell'intermediario finanziario o dei suoi gestori, la Commissione riterrà in linea generale che l'aiuto è stato almeno parzialmente trasferito alle imprese destinatarie. La Comunicazione, a cui si rinvia per ulteriori dettagli, specifica quindi i criteri in base ai quali si applicano tali principi.

I **fondi di *Venture Capital*** sono organismi di investimento collettivo del risparmio (OICR) chiusi e di società di investimento a capitale fisso (SICAF) che investono una quota rilevante del loro patrimonio in imprese di ridotte dimensioni ad alto potenziale di sviluppo. Il capitale a disposizione del fondo viene raccolto mediante sottoscrizione di quote da parte soggetti in *surplus* finanziario e investito secondo la politica del fondo in imprese che necessitano di risorse finanziarie per sostenere i propri progetti di sviluppo industriale. Gli OICR chiusi e le SICAF sono caratterizzate, tra

l'altro, dal fatto che il rimborso del valore assunto nel tempo dalla somma investita può avvenire esclusivamente a specifiche scadenze.

L'articolo 31, comma 2, del decreto-legge n. 98 del 2011, come sostituito dall'articolo 1, comma 219, lettera b) della legge di bilancio 2019 (legge n. 145 del 2018), definisce le **caratteristiche dei Fondi per il Venture Capital (FVC)**, stabilendo che sono tali gli OICR (organismi di investimento collettivo del risparmio) chiusi e le SICAF (società di investimento a capitale fisso) che **investono almeno l'85% del valore degli attivi in piccole e medie imprese (PMI) non quotate su mercati regolamentati e il restante 15% in PMI emittenti azioni quotate.**

L'articolo 1, comma 116, della legge di bilancio 2019, al fine di semplificare e rafforzare il settore del venture capital e il tessuto economico-produttivo del Paese, dispone che **il Ministero dello sviluppo economico può autorizzare la cessione, a condizioni di mercato, da parte dell'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A. - Invitalia, di una quota di partecipazione, anche di controllo, detenuta nella società di gestione del risparmio Invitalia Ventures SGR S.p.A. - Invitalia SGR, nonché di una quota di partecipazione in fondi da essa gestiti**, per favorire la **gestione sinergica** delle risorse di cui all'articolo 23 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83 (L. n. 134/2012) (*Fondo per la crescita sostenibile*), all'articolo 1, comma 897, della legge 27 dicembre 2017, n. 205 (*Fondo imprese Sud*¹⁴), e al successivo comma 121, già affidate a Invitalia SGR, e a condizione che dalla cessione derivi **l'apporto di risorse aggiuntive da parte del soggetto acquirente**. Con direttiva del Ministro dello Sviluppo Economico a Invitalia sono stabiliti i contenuti e i termini della cessione, anche ai fini dell'esercizio del diritto di opzione di cui al successivo comma 116, unitamente ai criteri di *governance* per l'esercizio dei diritti di azionista sull'eventuale quota di minoranza e di titolare di quote dei fondi di investimento.

Invitalia Ventures S.g.r. S.p.A (*ex* Strategia Italia SGR) è una società controllata al 100 per cento da Invitalia S.p.A., gestisce fondi comuni di

¹⁴ I commi da 897-903 dell'articolo 1 della legge di bilancio 2018, L. n. 205/2017 – le cui disposizioni sono entrate in vigore il 29 dicembre 2017, giorno della pubblicazione della legge in esame in G.U. – dispone l'istituzione di un fondo denominato "**Fondo imprese Sud**" a sostegno della crescita dimensionale delle **piccole e medie imprese** aventi sede legale e attività produttiva **nelle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia**, con una dotazione di **150 milioni di euro**, al cui onere si provvede a valere sull'annualità 2017 del Fondo sviluppo e coesione (FSC) – Programmazione 2014- 2020. Il Fondo, per il quale l'articolo consente che quote aggiuntive dello stesso possano essere sottoscritte anche da investitori istituzionali pubblici e privati, ha una durata di dodici anni.

Quanto alle **modalità operative**, il Fondo opera investendo nel capitale delle piccole e medie imprese, unitamente e contestualmente a investitori privati indipendenti, nonché in fondi privati di investimento mobiliare chiuso (OICR), che realizzano investimenti nelle piccole e medie imprese territorialmente beneficiarie dell'intervento. La gestione del Fondo, fuori bilancio, è affidata a **Invitalia S.p.A.**, che deve rendicontare, con cadenza almeno semestrale, alla Presidenza del Consiglio sull'impegno delle risorse.

investimento mobiliare chiuso finalizzati a sostenere la realizzazione di investimenti nel capitale di rischio di imprese con elevato potenziale di sviluppo (*startup* e PMI in Italia, in *partnership* con operatori nazionali e internazionali).

Secondo quanto risulta dal relativo [sito istituzionale](#), gestisce il fondo di *venture capital* "**Italia Venture I**", dedicato a *startup* e PMI innovative, e il fondo di *private equity* "**Italia Venture II - Fondo Imprese Sud**" dedicato alle PMI del Mezzogiorno operanti soprattutto nei settori con alto potenziale di sviluppo, tra cui: agroalimentare, meccatronica, medicale, turismo, moda.

Italia Venture I è dotato di **87 milioni** di euro ed è dedicato a investimenti *early-stage* in *startup* e PMI innovative. Sottoscrittori pubblici e privati hanno investito nel Fondo: **MISE/Invitalia**¹⁵, **Banca Europea per gli Investimenti (FEI)**, **Cisco**, **Fondazione di Sardegna e il Gruppo Metec**.

Italia Venture II Fondo Imprese Sud ha una dotazione di **150 milioni** (dotazione autorizzata dal comma 897 della legge n. 205/2017 per il Fondo imprese sud) ed è finalizzato ad accelerare la competitività e la crescita dimensionale delle PMI del Mezzogiorno anche attraverso acquisizioni e/o aggregazioni.

Si rinvia anche alla [Relazione](#) sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di Invitalia S.p.A., approvata dalla **Corte dei Conti** con deliberazione del 27 settembre 2018, n. 92.

Le «**banche o istituti nazionali di promozione**» sono le entità giuridiche che espletano attività finanziarie su base professionale, cui è stato conferito un mandato da uno Stato membro o da un'entità di uno Stato membro, a livello centrale, regionale o locale, per svolgere attività di sviluppo o di promozione così come definite all'articolo 2, n. 3 del Regolamento (UE) 2015/1017 del 25 giugno 2015 relativo al Fondo europeo per gli investimenti strategici, al polo europeo di consulenza sugli investimenti e al portale dei progetti di investimento europei e che modifica i regolamenti (UE) n. 1291/2013 e (UE) n. 1316/2013.

Secondo la Comunicazione COM (2015) 361, la principale **motivazione economica** dell'istituzione di una banca di promozione risiede nel fatto che i fallimenti del mercato possono ridurre gli investimenti e, di conseguenza, rallentare la crescita futura portandola a livelli non efficienti sotto il profilo economico, e che **un istituto con un mandato pubblico si trova in posizione migliore rispetto agli operatori privati per rimediare ai fallimenti del mercato**.

A tal fine è autorizzato il **versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro il 31 dicembre 2021, dell'imposto di 2.000 milioni di euro** delle somme iscritte **in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze**, ai sensi dell'articolo 27, comma 17, del

¹⁵ Secondo quanto risulta dalla citata Relazione della Corte dei Conti, il Fondo è stato sottoscritto dall'Agenzia per un importo di 50 milioni di euro provenienti dal MISE.

[decreto-legge n. 34 del 2020](#), convertito, con modificazioni, dalla legge n. 77 del 2020, per la successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico relativo all'articolo 1, comma 209, della legge n. 145 del 2018. La normativa di attuazione recante le modalità di investimento del Ministero dello sviluppo economico attraverso il Fondo di sostegno al *venture capital* disciplina anche le conseguenze del mancato investimento di almeno il 60 per cento del patrimonio del fondo entro cinque anni dalla chiusura anche parziale del primo periodo di sottoscrizione.

Si rammenta che l'articolo 27 del decreto-legge n. 34 del 2020 consente a **Cassa Depositi e Prestiti - CDP S.p.A.** di costituire un **patrimonio destinato**, denominato Patrimonio Rilancio, a cui sono apportati beni e rapporti giuridici dal Ministero dell'economia e delle finanze. All'apporto del MEF corrisponde l'**emissione**, da parte di **CDP S.p.A.**, a valere sul patrimonio destinato e **in favore del Ministero dell'economia e delle finanze**, di **strumenti finanziari di partecipazione**. Le risorse del patrimonio destinato sono impiegate per il sostegno e il rilancio del **sistema economico produttivo italiano**. Il **comma 17**, in particolare, ai fini degli apporti del MEF al Patrimonio Rilancio, **autorizza** per l'anno **2020 l'assegnazione a CDP di titoli di Stato, nel limite massimo di 44 miliardi di euro, appositamente emessi**. Detti titoli non concorrono a formare il limite delle emissioni nette per l'anno 2020 stabilito dalla legge di bilancio e dalle successive modifiche; ai fini della registrazione contabile dell'operazione, a fronte del controvalore dei titoli di Stato assegnati, il corrispondente importo è iscritto su apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze ed è regolato mediante pagamento commutabile in quietanza di entrata sul pertinente capitolo dello stato di previsione dell'entrata relativo all'accensione di prestiti. Detto comma è stato successivamente modificato dall'articolo 17, comma 2, del decreto-legge n. 72 del 2021 per precisare che **l'emissione di titoli di Stato in anni successivi al 2020** a titolo di apporto al fondo (se non emessi e assegnati nel medesimo anno) può avvenire **in alternativa all'apporto di liquidità**.

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

Si ricorda che il **Mediocredito centrale** è stato istituito come ente di diritto pubblico dalla legge 25 luglio 1952, n. 949 (provvedimenti per lo sviluppo dell'economia e l'incremento dell'occupazione) con la denominazione iniziale di Istituto centrale di credito a medio termine alle medie e piccole

imprese-Mediocredito. Attualmente le operazioni dell'Istituto sono rivolte principalmente al **finanziamento delle piccole e medie imprese** in prevalenza nel Mezzogiorno; alla promozione e al sostegno di **interventi strutturali**; ad **attività di finanza complementare agli incentivi pubblici** per le imprese. Oltre all'attività creditizia rivolta alle imprese, Mediocredito Centrale gestisce il **Fondo di garanzia rivolto alle piccole e medie imprese e ai professionisti che hanno difficoltà a ottenere finanziamenti bancari**; il **Fondo per la crescita sostenibile**, destinato a **progetti di R&S strategici** per il rafforzamento della competitività del Paese. Per una panoramica di dettaglio sulla Banca del Mezzogiorno – Medio Credito Centrale e sulle sue funzioni si rinvia al [sito](#) del gruppo.

Articolo 10, comma 7-octies

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

Il **comma 7-octies**, introdotto durante l'esame **presso la Camera dei deputati**, integra la normativa che disciplina il caso in cui al presidente della Commissione VIA-VAS sia attribuita anche la presidenza della Commissione VIA per i progetti PNRR-PNIEC, al fine di chiarire che la finalità della norma è anche quella di evitare qualsiasi effetto decadenziale.

Il **comma 7-octies**, introdotto durante l'esame **presso la Camera dei deputati**, integra la disposizione recata dall'art. 8, comma *2-bis*, terzo periodo, del D.Lgs. 152/2006 (Codice dell'ambiente), in base alla quale, nel caso in cui al presidente della Commissione VIA-VAS sia attribuita anche la presidenza della Commissione VIA per i progetti PNRR-PNIEC, si applica l'art. 9, comma *5-bis*, del d.lgs. 303/1999, che disciplina il collocamento fuori ruolo per gli incarichi di segretario generale, del vicesegretario generale, dei capi dei dipartimenti e degli uffici della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Il richiamato comma *5-bis* dell'art. 9 del D.Lgs. 303/1999 dispone l'obbligatorietà del collocamento fuori ruolo per i suddetti incarichi, che viene disposto, secondo le procedure degli ordinamenti di appartenenza, anche in deroga ai limiti temporali, numerici e di ogni altra natura eventualmente previsti dai medesimi ordinamenti. Il servizio prestato in posizione di comando, fuori ruolo o altra analoga posizione è equiparato a tutti gli effetti al servizio prestato presso le amministrazioni di appartenenza e tali posizioni non possono determinare alcun pregiudizio, anche per l'avanzamento e il relativo posizionamento nei ruoli di appartenenza. In deroga a quanto previsto dai rispettivi ordinamenti, il conferimento al predetto personale di qualifiche, gradi superiori o posizioni comunque diverse da parte delle competenti amministrazioni non richiede l'effettivo esercizio delle relative funzioni, né la cessazione dal comando, fuori ruolo o altra analoga posizione, anche quando comportino l'attribuzione di specifici incarichi direttivi, dirigenziali o valutazioni di idoneità. Tale personale è collocato in posizione soprannumeraria nella qualifica, grado o posizione a lui conferiti nel periodo di servizio prestato presso la Presidenza, senza pregiudizio per l'ordine di ruolo.

L'integrazione operata dal comma in esame è volta a precisare che la finalità della norma recata dal succitato terzo periodo è anche quella di **evitare qualsiasi effetto decadenziale**.

Articolo 11 *(Rifinanziamento della componente prestiti e contributi del Fondo 394/81)*

L'**articolo 11** interviene in materia di sostegno all'internazionalizzazione delle imprese, rifinanziando la componente prestiti e contributi del **Fondo 394/81**. Si tratta di una misura annunciata nel **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ("PNRR")** (Missione 1, Componente 2, Investimento 5), su cui la **Commissione UE** ha richiesto degli interventi di sostegno normativo, come meglio specificato più avanti.

Le modifiche **apportate dalla Camera dei deputati** hanno natura puramente formale, precisando gli estremi dei regolamenti comunitari citati.

L'**art. 11** **rifinanzia** la componente **prestiti e contributi del Fondo** di cui alla legge n. **394 del 1981**, in attuazione della *sub-misura "Rifinanziamento e ridefinizione del Fondo 394/81 gestito da SIMEST"* relativa al sostegno all'internazionalizzazione in particolare delle PMI, di cui alla **Missione 1, Componente 2, Investimento 5 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ("PNRR")**.

L'obiettivo dell'investimento **5 ("Politiche industriali di filiera e internazionalizzazione")** è di rafforzare la competitività delle filiere produttive, agevolando l'accesso ai finanziamenti e favorendo l'internazionalizzazione delle stesse dopo la crisi COVID-19.

Una delle due linee di intervento riguarda proprio il rifinanziamento del Fondo 394/81 gestito da SIMEST: che eroga sostegno finanziario alle imprese, in particolare PMI, per sostenerne l'internazionalizzazione mediante vari strumenti quali programmi di accesso ai mercati internazionali e sviluppo del commercio elettronico.

L'[Allegato della Decisione di esecuzione del Consiglio relativa all'approvazione del PNRR dell'Italia](#) ha richiesto espressamente l'emanazione di una norma per il rifinanziamento della componente "contributi e prestiti" del Fondo 394/81, da adottare entro il 30 settembre 2021.

In particolare, in base al citato **Allegato** "il o i decreti-legge devono prevedere il rifinanziamento della componente "contributi e prestiti" del Fondo 394/81. Il Consiglio di amministrazione del Fondo deve approvare

una decisione che definisce la politica di investimento. La politica di investimento collegata al rifinanziamento del Fondo 394/81 deve definire come minimo:

- i) la natura e la portata dei progetti sostenuti, che devono essere in linea con gli obiettivi del regolamento (UE) 2021/241. Il capitolato d'onori deve includere criteri di ammissibilità per garantire la conformità agli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio "non arrecare un danno significativo" (2021/C58/01) dei progetti sostenuti nell'ambito della misura mediante l'uso di una prova di sostenibilità, un elenco di esclusione e il requisito di conformità alla pertinente normativa ambientale nazionale e dell'UE;
- ii) il tipo di interventi sostenuti;
- iii) i beneficiari interessati, con una prevalenza di PMI, e i relativi criteri di ammissibilità;
- iv) disposizioni per reinvestire potenziali rientri in obiettivi strategici analoghi, anche oltre il 2026, qualora non siano riutilizzati per rimborsare gli interessi per prestiti contratti conformemente al regolamento (UE) 2021/241.

L'accordo contrattuale con l'entità o l'intermediario finanziario incaricati deve imporre il ricorso agli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio "non arrecare un danno significativo" (2021/C58/01).

L'articolo tende a dare attuazione a quanto richiesto in sede europea.

Il **comma 1** prevede l'istituzione di due distinte sezioni nell'ambito del Fondo rotativo gestito da Simest:

- la **Sezione Prestiti** concede finanziamenti a tasso agevolato ai sensi dell'articolo 6 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, e ha una dotazione finanziaria pari a **800 milioni** di euro per il 2021;
- la **Sezione Contributi** concede cofinanziamenti a fondo perduto fino al cinquanta per cento dei finanziamenti a tasso agevolato concessi a valere sullo stanziamento della sezione Prestiti, con dotazione finanziaria pari a **400 milioni** di euro per il 2021. La relazione tecnica sottolinea che "poiché la destinazione del rifinanziamento di tale componente è espressamente previsto dalla disposizione normativa non sarà necessario alcun decreto interministeriale di riparto a valle della norma primaria in esame".

Il Fondo di cui all'art. 2 del D.L. n. 251 del 1981 (**Fondo 394/81**) è stato istituito per la concessione di finanziamenti a tasso agevolato a

favore delle imprese italiane che operano sui mercati esteri, anche al di fuori dell'UE, come precisato dal D.L. n. 34/2019. Il Fondo è gestito da SIMEST, sulla base di apposita convenzione stipulata con il Ministero dello sviluppo economico.

SIMEST è una società per azioni del Gruppo **Cassa Depositi e Prestiti** con una presenza azionaria privata (banche e sistema imprenditoriale) e gestisce gli strumenti finanziari pubblici a sostegno delle attività di internazionalizzazione delle imprese italiane, dedicati soprattutto alle PMI. Dal 2020 la gestione è sottoposta all'indirizzo e alla vigilanza del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale. L'articolo 1, comma 270, della legge di bilancio 2018 (l. n. 2015/2017, modificato da ultimo dal D.L. n. 104/2019) ha poi previsto la composizione del **Comitato Agevolazioni**, organo competente ad amministrare il Fondo rotativo (*cf.* **D.M. 24 aprile 2019**, che disciplina le competenze e il funzionamento del Comitato).

Sulla disciplina del Fondo ha inciso l'articolo 6 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112.

Tale norma ha imposto che le iniziative delle imprese italiane dirette alla loro promozione, sviluppo e consolidamento sui mercati esteri possano fruire delle agevolazioni finanziarie esclusivamente nei limiti ed alle condizioni previsti dal Regolamento europeo relativo agli aiuti di importanza minore (*de minimis*).

Le iniziative ammissibili ai benefici del Fondo sono:

- a) la realizzazione di programmi aventi caratteristiche di investimento finalizzati al lancio ed alla diffusione di nuovi prodotti e servizi ovvero all'acquisizione di nuovi mercati per prodotti e servizi già esistenti, attraverso l'apertura di strutture volte ad assicurare in prospettiva la presenza stabile nei mercati di riferimento;
- b) studi di pre-fattibilità e di fattibilità collegati ad investimenti italiani all'estero, nonché programmi di assistenza tecnica collegati ai suddetti investimenti;
- c) altri interventi prioritari.

Per le predette iniziative è utilizzato il Fondo Legge n. 394/1981 con una riserva di destinazione alle piccole e medie imprese (PMI) pari al 70 per cento annuo delle risorse del Fondo stesso.

Nel [bilancio relativo al 2020](#) troviamo i primi risultati della espansione delle risorse gestite dalla SIMEST per fronteggiare la crisi derivante dall'emergenza sanitaria. <con riferimento ai prestiti, dai

560 milioni di risorse mobilitate e gestite nel 2019, si passa ai 1.139 del 2020.

RISORSE MOBILITATE E GESTITE		(milioni di euro)
Volumi dell'anno	2020	2019
<i>Soft Loans</i>	1.052	290
<i>Equity Loan*</i>	87	271
TOTALE INTERNAZIONALIZZAZIONE	1.139	560
<i>Export Credit</i>	3.198	4.702
TOTALE EXPORT	3.198	4.702
TOTALE NUOVI VOLUMI	4.337	5.262

Il **comma 2** dispone che le imprese richiedenti i finanziamenti agevolati possano domandare di essere esentate dalla prestazione della garanzia, in deroga alla vigente disciplina relativa al Fondo 394/81. Già l'articolo 48, comma 2, lett. *d*), del **decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34** (cd. "Rilancio") aveva previsto la possibilità per le imprese richiedenti di essere esentate dalla prestazione della garanzia. La misura, inizialmente valida fino al 31 dicembre 2020, è stata successivamente estesa fino al 30 giugno 2021 dall'art. 1, comma 1.142, lett. *c*), della legge 30 dicembre 2020, n. 178 (legge di Bilancio 2021).

Il **comma 3** attribuisce al **Comitato agevolazioni** (di cui al ricordato articolo 1, comma 270, della legge 27 dicembre 2017, n. 205), ossia all'organo interministeriale che gestisce il Fondo 394/81, il compito di definire con proprie **delibere** i termini, le modalità e le condizioni per la realizzazione dell'agevolazione, tenendo conto dei requisiti richiesti per tale intervento dall'Allegato della Decisione di esecuzione del Consiglio relativa all'approvazione PNRR dell'Italia approvata dal Consiglio dell'Unione europea il 13 luglio 2021 (che richiede espressamente l'adozione di una "Politica di investimento").

Il **comma 4** autorizza il **Comitato agevolazioni** a disporre, con proprie delibere, eventuali trasferimenti di risorse dalla sezione relativa alla componente "contributi", alla sezione relativa alla componente "prestiti", al fine di garantire il pieno utilizzo delle risorse. Anche questa norma è finalizzata ad assicurare l'utilizzo più rapido ed efficiente delle risorse finanziarie allocate per la sub-misura. La relazione tecnica rileva che questa flessibilità nella gestione dei fondi può consentire – data la natura rotativa del Fondo – "il rientro di fondi che altrimenti non sarebbero stati restituiti". Viene così minimizzata "l'eventualità di conseguenze sfavorevoli per la finanza pubblica derivante dalla mancata utilizzazione dei fondi".

Il **comma 5** reca la copertura finanziaria degli oneri derivanti dal comma 1, pari a 1,2 miliardi di euro per l'anno 2021, cui si provvede a valere sul Fondo di rotazione per l'attuazione del *Next Generation EU-Italia*. Le due

sezioni del Fondo 394/81 sono istituite a valere sulle risorse assegnate alla misura del PNRR e non comportano in questa sede oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato.

Articolo 12 *(Disposizioni urgenti in materia di progettazione territoriale e investimenti)*

L'**articolo 12, comma 1, modificato dalla Camera dei deputati** – al fine di rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei comuni delle regioni Umbria, Marche, Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia, nonché in quelli ricompresi nelle regioni in transizione e nelle aree interne del Paese, in vista dell'avvio del ciclo di programmazione 2021/2027 dei fondi strutturali e del Fondo sviluppo e coesione (FSC) e della partecipazione ai bandi attuativi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – prevede **l'istituzione del Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale**, con una dotazione, elevata **nel corso dell'esame alla Camera dei deputati**, di 16,2 milioni di euro per il 2021 e 145,3 milioni di euro per il 2022, e ne disciplina le modalità di accesso, riparto e utilizzo.

Il **comma 1-bis, introdotto dalla Camera dei deputati**, reca norme finalizzate all'accelerazione dei procedimenti di valutazione di impatto ambientale (VIA) relativi ad alcuni interventi infrastrutturali indicati nel PNRR o finanziati dal c.d. Fondo complementare e che risultano elencati nell'Allegato IV al D.L. 77/2021.

Il **comma 1** dell'articolo in esame (lettera a)) introduce le disposizioni citate all'interno del **D.L. 91/2017**, recante **disposizioni per la crescita economica nel Mezzogiorno**, nel nuovo articolo **6-quater**.

Istituzione del Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale (art. 6-quater, co. 1, primo periodo)

Il **comma 1** di tale nuovo articolo prevede **l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze**, per il successivo trasferimento all'Agenzia per la coesione territoriale, del **“Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale”**. L'intervento si propone di rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei comuni, **nelle città metropolitane e nelle province** (l'estensione a città metropolitane e province è stata inserita nel corso dell'esame parlamentare) delle regioni **Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia** nonché in quelli ricompresi nella categoria delle regioni in transizione (ovvero **Umbria e Marche**: tale estensione è stata inserita dalla

Camera dei deputati) e nella mappatura **aree interne**, in vista dell'avvio del ciclo di programmazione 2021-2027 dei fondi strutturali e del Fondo sviluppo e coesione nonché della partecipazione ai bandi attuativi del PNRR –

La finalità del Fondo, secondo quanto espresso nella Relazione illustrativa, è di animare e potenziare la progettualità locale, in vista dell'ingente mole di risorse finanziarie messe a disposizione grazie al **PNRR**, al **Fondo Sviluppo e coesione** e ai **Fondi strutturali** ciclo di programmazione **2021-2027**, tutte finalizzate in gran parte al recupero del divario infrastrutturale e socio-economico che caratterizza i territori del Mezzogiorno e delle aree interne.

In sostanza, il concorso di progettazione e di idee mira a realizzare **due obiettivi**:

- **sopperire, nell'immediato, al deficit di progettualità locale** prevalentemente imputabile alla carenza di personale tecnico presso gli enti locali medio piccoli, fiaccati da un lungo periodo di blocco del turnover;
- **coinvolgere professionisti** singoli e associati nell'individuazione di idee e progetti in modo da moltiplicare le energie e rendere diffuso e partecipato il processo di ripresa e resilienza, anche alla luce del principio di solidarietà orizzontale.

Relativamente alle risorse finanziarie messe a disposizione per il PNRR, si ricorda che la **coesione** sociale e territoriale rappresenta uno dei **pilastr**i fondamentali su cui poggia la programmazione e il contenuto dell'intero **PNRR**. In particolare, interventi specifici per la coesione sono contenuti nella Missione 5 “Inclusione e coesione”, nell'ambito della componente 3, che mira a ridurre i divari tra le diverse aree del Paese. La componente 3 si articola in due settori d'intervento, per un complesso di risorse pari a 1,98 miliardi di euro: piano per la resilienza delle zone interne, periferiche e montane attraverso il rafforzamento delle **aree interne**; progetti per lo sviluppo del **Sud**, in cui rientrano gli investimenti per combattere la povertà nell'istruzione, il potenziamento dei beni confiscati alla criminalità organizzata e gli investimenti infrastrutturali nel potenziamento delle zone economiche speciali¹⁶. A favore degli stessi interventi della componente 3 sono inoltre stanziati 2,43 miliardi di euro dal **Fondo complementare**. In particolare, il D.L. n. 59 del 2021, che ha approvato il Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR, finanzia i seguenti investimenti complementari: 1.780 milioni di euro per gli anni dal 2021 al 2026 a favore degli interventi per le aree del terremoto del 2009 e 2016; 350 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2026 a favore degli ecosistemi per l'innovazione al Sud in contesti urbani marginalizzati; 300 milioni di euro per gli anni dal 2021 al 2026 a favore della Strategia Nazionale Aree Interne - Miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza delle strade¹⁷.

¹⁶ Per un'analisi dettagliata del [PNRR dell'Italia](#) e della [Decisione di esecuzione del Consiglio](#) si rinvia al [dossier](#) dei Servizi studi di Camera e Senato.

¹⁷ Per un'illustrazione analitica del contenuto del D.L. n. 59 del 2021 si rinvia al [dossier](#) dei Servizi di documentazione di Camera e Senato.

Risorse del Fondo (art. 6-quater, co. 1, primo periodo)

Il comma 1 prevede, oltre a quanto sopra illustrato, che la **dotazione** complessiva del Fondo sia pari a **161,5 milioni** di euro (elevata dalla **Camera dei deputati** rispetto ai 123,5 milioni previsti inizialmente), così ripartita nel biennio 2021-2022:

- **16.151.518 euro per il 2021**
- **145.363.657 euro per il 2022.**

Gli oneri relativi alla costituzione del Fondo sono posti a valere sulle risorse del **Fondo per lo sviluppo e la coesione della programmazione 2021-2027**, di cui all'art. 1, comma 177, della legge 178/2020 (legge di bilancio 2021).

Il comma 177 della legge di bilancio 2021 ha disposto una assegnazione di risorse aggiuntive in favore del Fondo per lo sviluppo e la coesione per il nuovo ciclo di programmazione 2021-2027, nell'importo di **50 miliardi** di euro per gli anni **dal 2021 al 2030**, destinate esclusivamente a sostenere interventi per lo sviluppo, volti a ridurre i divari socio-economici e territoriali tra le diverse aree del Paese. In analogia con i precedenti cicli di programmazione, le risorse sono destinate ai territori secondo la chiave di riparto dell'80 per cento alle aree del Mezzogiorno e del 20 per cento alle aree del Centro-Nord. Il finanziamento è autorizzato secondo la seguente articolazione temporale: 4 miliardi per il 2021, 5 miliardi annui dal 2022 al 2029 e 6 miliardi per l'anno 2030 (comma 178).

Il Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) è lo strumento finanziario nazionale attraverso il quale vengono attuate le politiche per lo sviluppo orientate alla coesione economica, sociale e territoriale e alla rimozione degli squilibri economici e sociali, in attuazione dell'articolo 119, comma 5, della Costituzione. Nel Fondo sono iscritte le risorse finanziarie aggiuntive nazionali destinate alle richiamate finalità di riequilibrio economico e sociale, nonché a incentivi e investimenti pubblici. Il requisito dell'aggiuntività è espressamente precisato dalla disciplina istitutiva del Fondo, laddove si dispone (art. 2 del D.Lgs. n. 88/2011) che le risorse non possono essere sostitutive di spese ordinarie del bilancio dello Stato e degli enti decentrati, in coerenza con l'analogo criterio dell'addizionalità previsto per i fondi strutturali dell'Unione europea. Il Fondo ha carattere pluriennale, in coerenza con l'articolazione temporale della programmazione dei Fondi strutturali dell'Unione europea, garantendo l'unitarietà e la complementarietà delle procedure di attivazione delle relative risorse con quelle previste per i fondi comunitari. L'intervento del Fondo è destinato al finanziamento di progetti strategici, sia di carattere infrastrutturale sia di carattere immateriale, di rilievo nazionale, interregionale e regionale, aventi natura di

grandi progetti o di investimenti articolati in singoli interventi tra loro funzionalmente connessi.

Enti che possono accedere al Fondo (art. 6-quater, co. 2)

In base al disposto del **comma 2**, al Fondo accedono:

- tutti i **comuni con popolazione complessiva inferiore a 30.000 abitanti** ricompresi nelle Regioni **Umbria, Marche** (inserite nel corso dell'esame **presso la Camera dei deputati**), **Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia**;
- i **comuni** con popolazione complessiva inferiore a 30.000 abitanti ricompresi nella mappatura **aree interne**¹⁸ del Paese;
- le **città metropolitane** e le **province** ricomprese nelle aree sopra indicate.

Per quanto riguarda i comuni con una popolazione inferiore a 3.000 abitanti, l'accesso al fondo è sulla base delle **classi demografiche** e

¹⁸ Si rammenta che la **mappatura delle aree interne** del Paese è stata funzionale all'attivazione della Strategia nazionale per le aree interne (SNAI), una delle linee strategiche di intervento dei Fondi strutturali europei 2014-2020, che rappresenta una azione diretta al sostegno della competitività territoriale sostenibile, al fine di contrastare, nel medio periodo, il declino demografico che caratterizza talune aree del Paese, definite come quelle aree **più lontane dai poli di servizio** essenziale primario e avanzato, che corrispondono al 60% della superficie territoriale, al 52% dei Comuni e al 22% della popolazione italiana.

Al fine di **definire il concetto di aree interne**, il territorio nazionale è stato suddiviso a livello comunale secondo un criterio di capacità di offerta di alcuni servizi essenziali, che sono stati identificati nella presenza sul territorio di un istituto di scuola secondaria superiore, di una struttura ospedaliera sede di un DEA di primo livello e di una stazione ferroviaria classificata non inferiore a "Silver". In base alla compresenza di questi tre requisiti sono stati individuati i "poli urbani" e i "poli intercomunali", composti da quei comuni tra loro vicini nei quali erano presenti "congiuntamente" i tre **servizi essenziali**. I comuni non rientranti nei poli sono stati classificati in base ad un indicatore di "accessibilità", calcolato in termini di minuti di percorrenza per raggiungere il polo più prossimo: i limiti sono stati fissati in meno di 20 minuti (aree di cintura), tra 20 e 40 minuti (aree intermedie), tra 40 e 75 minuti (aree periferiche) e oltre i 75 minuti (aree ultraperiferiche). I comuni con **tempi di accessibilità** superiori ai 20 minuti dal polo più vicino sono stati classificati "**aree interne**" (il complesso dei comuni afferenti alle aree intermedie, periferiche e ultra periferiche).

Per la Strategia Nazionale per le Aree Interne, che ha lo scopo di assicurare agli abitanti maggiore accessibilità ai servizi essenziali, in primis di trasporto pubblico locale, di istruzione e socio-sanitari, in aggiunta ai fondi europei il legislatore ha stanziato risorse nazionali per complessivi 481,2 milioni per il periodo 2015-2023, a valere sulle risorse del Fondo per l'attuazione delle politiche comunitarie (art. 5, legge n. 187/1983). Come illustrato nell'ultima [Relazione sugli interventi nelle aree sottoutilizzate](#), allegata al DEF 2021, al **31 dicembre 2020**, le aree interne che hanno definito strategie d'area sono 71, con un totale di investimenti programmati di circa 1,167 miliardi di euro, composte da 1.060 Comuni ([elenco](#)), da poco meno di 2 milioni abitanti (dato al 2020) e un territorio di circa 51mila kmq, pari ad un sesto del territorio nazionale.

secondo l'assegnazione di cui alla Tabella A, introdotta dalla **lettera b)** dell'articolo in esame in allegato al D.L. 91/2017 (v. *infra*).

Nella citata **tabella A**, di seguito riportata, **modificata dalla Camera dei deputati**, sono indicati gli **importi** complessivi del Fondo **assegnati per classe demografica** dei comuni, **da ripartire tra gli enti beneficiari**. Alle province sono assegnati 19 milioni e alle città metropolitane 7 milioni (secondo quanto previsto a seguito di **modifica approvata dalla Camera dei deputati**).

Classi demografiche	Importo da ripartire tra gli enti beneficiari (in milioni di euro)
Fino a 1.000 abitanti	21,431
tra 1.001 e 5.000 abitanti	47,598
tra 5.001 e 10.000 abitanti	27,019
tra 10.001 e 20.000 abitanti	23,952
tra 20.001 e 30.000 abitanti	9,631
Province	19,000
Città metropolitane	7,000
Premialità prevista dall'art. 6- <i>quater</i> , co. 3, per i comuni aggregati nelle unioni di comuni	5,882
Totale	161,515

Ai fini della quantificazione della dotazione del Fondo la Relazione tecnica fornisce alcuni elementi relativi ai **comuni** beneficiari della norma in esame.

I **Comuni** delle Regioni del Mezzogiorno con popolazione inferiore a **30.000 abitanti sono indicati in 2.422** (sulla base dei dati ISTAT, popolazione residente 2019); i **comuni** del Centro e del Nord classificati come **aree interne** nell'ambito della mappatura 2014-2020 **sono 2.232**. In attesa dell'adozione della mappatura aree interne 2021-2027, si presume che la numerosità e la popolazione dei comuni delle aree interne del Centro-Nord rimanga costante nella mappatura 2021-2027.

La ripartizione dei comuni sulla base della popolazione residente consente infatti di ipotizzare un numero medio di concorsi da finanziare per ogni comune e, dunque, il numero totale di concorsi da finanziare. Relativamente alla premialità, di cui al comma 3 dell'art. 6-*quater* (v. *infra*), nella RT si riporta che, secondo i dati pubblicati sul sito del Ministero dell'Interno (https://dait.interno.gov.it/territorio-e-autonomie-locali/sut/elenco_unioni_comuni_comp.php), attualmente esistono 557 Unioni di Comuni che raggruppano circa 3mila comuni (il 37% rispetto al totale dei circa 7.900 comuni italiani). Ipotizzando che la percentuale dei Comuni destinatari del contributo facenti parti di un'unione di comuni è pari a quella nazionale, ne deriva che i comuni destinatari della premialità prevista dal comma 3 saranno circa 1.700.

Modalità di riparto delle risorse del Fondo (art. 6-*quater*, co. 3, primo periodo)

Il comma 3 prevede che le risorse del Fondo sono ripartite ai singoli enti beneficiari:

- **con D.P.C.M. su proposta dell'Autorità politica delegata per il Sud e la coesione territoriale** da adottarsi **entro il 30 novembre 2021**.

L'Autorità politica è attualmente costituita dal Ministero per il Sud e la Coesione territoriale (D.P.C.M. 13 febbraio 2021 e D.P.C.M. 15 febbraio 2021 con il quale è stata attribuita la delega alla Ministra Carfagna relativamente alla materia delle politiche per la coesione territoriale e per gli interventi finalizzati allo sviluppo del Mezzogiorno);

- assicurando una **premialità ai comuni aggregati nelle Unioni di comuni** (disciplinate dall'art. 32 del d.lgs. 267/2000);
- **nei limiti delle risorse specificate in tabella A** (v. *sopra*).

Impegno delle risorse ripartite (art. 6-quater, co. 3, periodo secondo e ss.)

Il comma 3 dispone inoltre che le risorse sono impegnate dagli enti beneficiari **mediante la messa a bando, entro e non oltre 6 mesi** dalla pubblicazione del decreto di riparto, anche per il tramite di società *in house*, **di premi per l'acquisizione di proposte progettuali**, secondo le procedure di evidenza pubblica previste (dal Capo IV, Titolo VI del Codice dei contratti pubblici di cui al d.lgs. 50/2016) per i concorsi di progettazione e di idee.

Lo stesso comma dispone altresì che il **trasferimento delle risorse** avviene **dopo la pubblicazione del bando**.

Decorso il predetto termine di sei mesi, **le risorse non impegnate sono restituite al Fondo** e riassegnate agli enti beneficiari, secondo le modalità e le garanzie stabilite nel decreto di cui al primo periodo. Con il medesimo decreto è definita ogni altra misura utile ad ottenere il miglior impiego delle risorse.

Gestore del Fondo (art. 6-quater, co. 4)

Il comma 4 stabilisce che l'Autorità responsabile della gestione del Fondo è **l'Agenzia per la coesione territoriale**.

L'Agenzia per la coesione territoriale, istituita nel 2014 e sottoposta alla vigilanza della Presidenza del Consiglio, ha compiti di programmazione, coordinamento, sorveglianza e sostegno della politica di coesione. In particolare, l'Agenzia, con riferimento sia ai Fondi Strutturali Europei sia al Fondo per lo Sviluppo e la Coesione, tenuto conto degli obiettivi definiti dagli atti di indirizzo e programmazione della Presidenza del Consiglio dei ministri, assicura in raccordo con le amministrazioni competenti il **monitoraggio** e il controllo di tutti i

programmi operativi e di tutti gli interventi della politica di coesione, vigilando altresì sull'attuazione dei programmi medesimi e sulla realizzazione dei progetti che utilizzano risorse della politica di coesione; fornisce **assistenza tecnica** alle amministrazioni che gestiscono programmi europei o nazionali, anche con riferimento alla formazione del personale delle amministrazioni interessate; sostiene la realizzazione dei programmi con **azioni di accompagnamento alle amministrazioni** titolari, promuovendo il ricorso ai Contratti Istituzionali di Sviluppo e l'attivazione dell'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa - Invitalia Spa, in qualità di centrale di committenza; promuove, il miglioramento della qualità, della tempestività, dell'efficacia e della trasparenza delle attività di programmazione e attuazione degli interventi; può assumere le **funzioni dirette di autorità di gestione** di programmi finanziati con le risorse della politica di coesione e per la conduzione di specifici progetti avvalendosi a tal fine di Invitalia Spa; propone, ai fini dell'adozione da parte della Presidenza del Consiglio, le necessarie **misure di accelerazione degli interventi**, ai sensi dell'articolo 3, comma 3, del D.Lgs. 88/2011, e dà esecuzione alle determinazioni assunte ai fini dei poteri sostitutivi in caso di inerzia o inadempimento delle amministrazioni pubbliche responsabili degli interventi, per evitare il disimpegno dei fondi europei, ai sensi dell'articolo 6, comma 6, del medesimo D.Lgs. n. 88/2011.

L'Agenzia inoltre, nell'ambito delle proprie competenze, senza oneri ulteriori:

- **assicura ogni utile supporto agli enti beneficiari** per il celere ed efficace accesso al Fondo;
- **provvede al monitoraggio** ai fini di cui al comma 3 e ai fini della verifica di coerenza delle proposte con gli obiettivi del PNRR e della programmazione del FSC e dei Fondi strutturali 2021/2027, come saranno definiti da apposite linee guida adottate entro il 30 ottobre 2021 dall'Autorità politica delegata per il sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, secondo quanto previsto dal comma 6.

Monitoraggio delle risorse del Fondo (art. 6-quater, co. 5)

In base al comma 5, il monitoraggio delle risorse di cui al comma 3 avviene attraverso il **sistema di cui al d.lgs. 229/2011**.

Ogni proposta progettuale acquisita dall'ente beneficiario che si traduce in impegno di spesa ai sensi del comma 3, è identificata dal **codice unico di progetto (CUP)**.

Si ricorda che l'art. 11 della L. 3/2003 ha previsto, principalmente per la funzionalità della rete di monitoraggio degli investimenti pubblici, che ogni nuovo progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un «Codice unico di

progetto», che le competenti amministrazioni o i soggetti aggiudicatori richiedono in via telematica secondo la procedura definita dal CIPE.

L'alimentazione del sistema di monitoraggio è assicurata dall'ente beneficiario titolare del codice unico di progetto.

L'Agenzia per la coesione territoriale ha pieno accesso alle informazioni raccolte attraverso il sistema citato, anche ai fini di quanto disciplinato dal comma 3.

Valutazione e sviluppo delle proposte progettuali (art. 6-quater, co. 6-9 e 11)

Il **comma 6** dispone che nella valutazione delle proposte progettuali di cui al comma 3, gli enti beneficiari verificano che esse siano **coerenti o complementari rispetto agli obiettivi** posti dall'art. 3 del regolamento (UE) 2021/241 che istituisce il dispositivo **per la ripresa e la resilienza, nonché** con gli obiettivi **della programmazione FSC 2021/2027**, ed essere effettuate secondo apposite **linee guida**, in materia di progettazione infrastrutturale, adottate **entro il 15 novembre 2021** (termine prorogato **dalla Camera dei deputati**, rispetto al 30 ottobre previsto originariamente) dall'Autorità politica delegata per il sud e la coesione territoriale di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

L'art. 3 del regolamento (UE) 2021/241 individua l'ambito di applicazione del dispositivo per la ripresa e la resilienza, strutturato in sei **pilastri**: transizione verde; trasformazione digitale; crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, che comprenda coesione economica, occupazione, produttività, competitività, ricerca, sviluppo e innovazione, e un mercato interno ben funzionante con PMI forti; coesione sociale e territoriale; salute e resilienza economica, sociale e istituzionale; politiche per la prossima generazione, l'infanzia e i giovani, come l'istruzione e le competenze.

Lo stesso comma dispone altresì che le proposte:

- devono essere **utili a realizzare almeno uno dei seguenti obiettivi**: la transizione verde dell'economia locale, la trasformazione digitale dei servizi, la crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, che assicuri lo sviluppo armonico dei territori, anche dal punto di vista infrastrutturale, la coesione economica, l'occupazione, la produttività, la competitività, lo sviluppo turistico del territorio, la ricerca, l'innovazione sociale, la cura della salute e la resilienza economica, sociale e istituzionale a livello locale, nonché il miglioramento dei servizi per l'infanzia e di quelli tesi a fornire occasione di crescita professionale ai giovani e ad **accrescere la partecipazione delle donne al mercato del lavoro** (inserito nel corso dell'esame presso la **Camera dei deputati**);

- devono, altresì, soddisfare i seguenti **ulteriori criteri**: privilegiare la vocazione dei territori, individuare soluzioni compatibili con gli strumenti urbanistici regolatori generali o comunque essere agevolmente e celermente realizzabili, anche con modeste varianti, e comportare soluzioni a basso impatto ambientale, di recupero e valorizzazione del patrimonio esistente, di contrasto all'abusivismo, in ogni caso limitando il consumo di suolo;
- devono avere un **livello progettuale** di dettaglio, ove afferenti a interventi di carattere sociale, sufficiente all'avvio delle procedure di affidamento del servizio o di co-progettazione, secondo quanto previsto dall'art. 140 del Codice dei contratti pubblici (d.lgs. 50/2016) e dall'art. 55 del d.lgs. 117/2017. Nel caso di lavori pubblici, il livello progettuale oggetto di concorso, da acquisire ai sensi dell'art. 152, comma 4, del citato Codice è quello del progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'art. 23 del Codice medesimo.

All'interno della disciplina dei concorsi di progettazione e di idee (recata dal Capo IV, Titolo VI del Codice dei contratti pubblici di cui al d.lgs. 50/2016, che contiene gli articoli da 152 a 157), l'art. 152, comma 4, dispone infatti che "nel concorso di progettazione relativo al settore dei lavori pubblici sono richiesti esclusivamente progetti o piani con livello di approfondimento pari a quello di un progetto di fattibilità tecnica ed economica, salvo nei casi di concorsi in due fasi di cui agli articoli 154, comma 5, e 156, comma 7".

Relativamente al richiamo all'art. 140 del Codice, si ricorda che tale articolo individua le norme applicabili ai servizi sociali e ad altri servizi specifici dei settori speciali. In particolare tale articolo dispone, tra l'altro, che gli appalti di servizi sociali e di altri servizi specifici di cui all'allegato IX (servizi sanitari, servizi sociali e servizi connessi; servizi amministrativi, sociali, in materia di istruzione, assistenza sanitaria e cultura; servizi di sicurezza sociale obbligatoria; servizi di prestazioni sociali; servizi religiosi; servizi alberghieri e di ristorazione; ecc.) sono aggiudicati in applicazione degli articoli 142, 143, 144 del Codice medesimo e fermo restando quanto previsto dal titolo VII (artt. 55-57) del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117. L'articolo 55 citato, in particolare, reca norme per assicurare il coinvolgimento degli enti del Terzo settore.

Si ricorda infine che il progetto di fattibilità tecnica ed economica, sulla base del disposto dell'art. 23, comma 5, del Codice, individua, tra più soluzioni, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire. Per i concorsi di progettazione e di idee di cui all'articolo 152, il progetto di fattibilità è preceduto dal documento di fattibilità delle alternative progettuali. Nel progetto di fattibilità tecnica ed economica, il progettista sviluppa, nel rispetto del quadro esigenziale, tutte le indagini e gli studi necessari per la definizione degli aspetti di cui al comma 1¹⁹, nonché gli elaborati grafici per l'individuazione delle caratteristiche

¹⁹ Tale comma 1 dispone che la progettazione in materia di lavori pubblici è intesa ad assicurare una serie di aspetti: il soddisfacimento dei fabbisogni della collettività; la qualità architettonica e tecnico funzionale e di relazione nel contesto dell'opera; la conformità alle norme ambientali,

dimensionali, volumetriche, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare e le relative stime economiche, ivi compresa la scelta in merito alla possibile suddivisione in lotti funzionali. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica deve consentire, ove necessario, l'avvio della procedura espropriativa.

Il **comma 7** dispone che le **proposte progettuali selezionate** sono acquisite in proprietà dagli enti beneficiari e possono essere poste a base di successive procedure strumentali alla loro concreta realizzazione o utilizzate per la partecipazione degli enti beneficiari ad avvisi o altre procedure di evidenza pubblica attivate da altre amministrazioni nazionali o comunitarie.

Il **comma 8** prevede che per lo sviluppo delle progettazioni che hanno a oggetto i lavori, l'ente beneficiario, ove non si avvalga di procedure di appalto integrato, provvede all'**affidamento al vincitore della realizzazione dei successivi livelli di progettazione**, con procedura negoziata senza bando, sempre che il soggetto sia in possesso, in proprio o mediante avvalimento, dei requisiti di capacità tecnico-professionale ed economica previsti nel bando in rapporto ai livelli progettuali da sviluppare.

Il **comma 8-bis**, inserito nel corso dell'esame **presso la Camera dei deputati**, stabilisce che nel caso in cui gli enti beneficiari, con popolazione fino a 5.000 abitanti, abbiano elaborato un **documento di indirizzo della progettazione**, le risorse del Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale possono essere in via alternativa impegnate a mezzo dell'**affidamento di incarichi tesi alla redazione di studi di fattibilità tecnica economica**, secondo le modalità di affidamento semplificate previste dall'art. 1 del D.L. 76/2020, purché coerenti con gli obiettivi di cui al comma 6 dell'articolo in esame.

In base al **comma 9**, in attuazione dei commi 7 e 8, **l'ente beneficiario**, per garantire la qualità della progettazione e della conseguente realizzazione dell'intervento, **può avvalersi della Agenzia del demanio - Struttura per la progettazione di beni ed edifici pubblici** (prevista e disciplinata dall'art. 1, commi da 162 a 170, della legge 30 dicembre 2018, n. 145), la quale opera senza oneri diretti per le prestazioni professionali rese agli enti territoriali richiedenti ai sensi dell'art. 1, comma 163, della predetta legge n. 145 del 2018.

Il richiamato comma 163 dispone infatti che, ferme restando le competenze delle altre amministrazioni, la Struttura, su richiesta delle amministrazioni centrali e degli enti territoriali interessati, che ad essa possono rivolgersi, previa

urbanistiche e di tutela dei beni culturali e paesaggistici, nonché il rispetto di quanto previsto dalla normativa in materia di tutela della salute e della sicurezza; ecc.

convenzione e senza oneri diretti di prestazioni professionali rese per gli enti territoriali richiedenti, svolge le proprie funzioni, al fine “di favorire lo sviluppo e l'efficienza della progettazione e degli investimenti pubblici, di contribuire alla valorizzazione, all'innovazione tecnologica, all'efficientamento energetico e ambientale nella progettazione e nella realizzazione di edifici e beni pubblici, alla progettazione degli interventi di realizzazione e manutenzione, ordinaria e straordinaria, di edifici e beni pubblici, anche in relazione all'edilizia statale, scolastica, universitaria, sanitaria e carceraria, nonché alla predisposizione di modelli innovativi progettuali ed esecutivi per edifici pubblici e opere similari e connesse o con elevato grado di uniformità e ripetitività”.

Il **comma 11** dispone che le **proposte progettuali acquisite dagli enti beneficiari** ai sensi del comma 7, sono considerate **direttamente candidabili alla selezione** delle operazioni previste dai programmi operativi regionali e nazionali di gestione dei Fondi strutturali e dai Piani di sviluppo e coesione finanziati dal FSC, nell'ambito del ciclo di programmazione 2021/2027, sempre che siano coerenti con gli assi prioritari, le priorità d'investimento e gli obiettivi specifici di riferimento fissati dai programmi e dai piani predetti, secondo condizioni e modalità individuate con il decreto di cui al comma 3, previa intesa della Conferenza unificata.

Bando tipo (art. 6-quater, co. 10)

Il comma 10 prevede che l'Agenzia per la coesione territoriale, in collaborazione con l'ANAC, predispone, **entro 30 giorni** dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto in esame, un bando tipo **da utilizzare per i concorsi** di cui al presente articolo.

Accesso alle informazioni (art. 6-quater, co. 12)

Il comma 12 stabilisce che **nel portale istituzionale [Opencoesione](#)** sono raccolte e rese immediatamente accessibili tutte le informazioni dell'iniziativa, anche ai fini del controllo e del monitoraggio sociale dei processi di ideazione, progettazione e realizzazione degli interventi.

Comitato direttivo dell'Agenzia per la coesione territoriale (art. 6-quater, co. 12-bis)

Nel corso dell'esame alla **Camera dei deputati** è stato aggiunto il **comma 12-bis** nel quale si prevede che l'**adeguata rappresentanza delle amministrazioni territoriali all'interno del Comitato direttivo dell'Agenzia per la coesione territoriale**, prevista dall'articolo 10, comma 4, del D.L. n. 101 del 2013, è assicurata attraverso la designazione di **quattro componenti da parte della Conferenza unificata, due in**

rappresentanza delle regioni e due in rappresentanza delle autonomie locali. Lo scopo dichiarato dalla norma è quello di consentire a tutti gli enti territoriali di condividere la programmazione delle politiche per la coesione territoriale.

Il **comma 1-bis**, introdotto durante l'esame **alla Camera dei deputati**, reca norme finalizzate all'**accelerazione dei procedimenti di valutazione di impatto ambientale** (VIA) relativi agli interventi di cui all'Allegato IV del D.L. 77/2021.

L'articolo 44 del D.L. 77/2021 ha introdotto una serie di semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche la cui realizzazione dovrà rispettare una tempistica particolarmente stringente anche in considerazione del fatto che le **opere** stesse sono state **indicate nel PNRR o sono state incluse nel cosiddetto Fondo complementare**. L'elenco delle opere in questione è contenuto nell'allegato IV al medesimo decreto-legge e riguarda le seguenti opere:

- 1) Realizzazione asse ferroviario Palermo-Catania-Messina;
- 2) Potenziamento linea ferroviaria Verona - Brennero (opere di adduzione);
- 3) Realizzazione della linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria;
- 4) Realizzazione della linea ferroviaria Battipaglia-Potenza-Taranto;
- 5) Realizzazione della linea ferroviaria Roma-Pescara;
- 6) Potenziamento della linea ferroviaria Orte-Falconara;
- 7) Realizzazione delle opere di derivazione della Diga di Campolattaro (Campania);
- 8) Messa in sicurezza e ammodernamento del sistema idrico del Peschiera (Lazio);
- 9) Potenziamento delle infrastrutture del Porto di Trieste (progetto Adriagateway);
- 10) Realizzazione della Diga foranea di Genova.

Tra le altre disposizioni previste dall'art. 44 del D.L. 77/2021 si ricorda quella recata dal comma 3, che prevede che “in relazione agli interventi di cui all'Allegato IV del presente decreto, il progetto di fattibilità tecnica ed economica è trasmesso all'autorità competente ai fini dell'espressione della valutazione di impatto ambientale di cui alla Parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, (...), a cura della stazione appaltante decorsi quindici giorni dalla trasmissione al Consiglio superiore dei lavori pubblici del progetto di fattibilità tecnica ed economica (...)” e che “gli esiti della valutazione di impatto ambientale sono trasmessi e comunicati dall'autorità competente alle altre amministrazioni che partecipano alla conferenza di servizi” convocata dalla stazione appaltante per l'approvazione del progetto.

La norma in esame si applica agli interventi di cui all'allegato IV del D.L. 77/2021, per i quali, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, il **progetto di fattibilità tecnica ed economica** è stato **già trasmesso all'autorità competente** ai fini dell'espressione della VIA.

In tal caso, il comma in esame prevede che le **procedure di VIA** sono svolte:

- nei **tempi più rapidi** previsti per i progetti di cui al comma 2-*bis* dell'articolo 8 del D.Lgs. 152/2006 (Codice dell'ambiente);
- dalla **Commissione VIA-VAS** (Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS di cui all'art. 8, comma 1, del richiamato Codice).

Si ricorda che il richiamato comma 2-*bis* dell'art. 8 ha previsto, per lo svolgimento delle procedure di valutazione ambientale di competenza statale dei progetti compresi nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), di quelli finanziati a valere sul fondo complementare nonché dei progetti attuativi del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima, individuati nell'allegato I-*bis* al Codice, l'istituzione della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC, posta alle dipendenze funzionali del Ministero della transizione ecologica.

Viene altresì previsto che nella trattazione dei procedimenti di sua competenza ai sensi della normativa vigente, la Commissione VIA-VAS dà **precedenza, su ogni altro progetto, ai progetti di cui all'Allegato IV** del D.L. 77/2021.

Articolo 12, comma 12-ter
***(Pagamenti alle imprese nell'ambito della prevenzione della
corruzione)***

L'articolo 12, comma-12-ter, introdotto durante l'esame del provvedimento presso la Camera dei deputati, apporta alcune puntuali modifiche [all'articolo 32 del decreto-legge n. 90 del 2014](#) al fine di garantire il rispetto dei tempi di attuazione del PNNR e il pieno utilizzo dei relativi fondi, nonché di favorire una riduzione degli oneri per le imprese coinvolte.

A tale proposito si ricorda che il richiamato articolo 32 del decreto-legge n. 90 del 2014, recante alcune misure straordinarie di gestione, sostegno e monitoraggio delle imprese nell'ambito della prevenzione della corruzione, aveva previsto che qualora l'autorità giudiziaria ravvisi la presenza di rilevate situazioni anomale o comunque sintomatiche di condotte illecite o eventi criminali attribuibili ad un'impresa aggiudicataria di un appalto per la realizzazione di opere pubbliche, servizi o forniture ovvero di concessione di lavori pubblici, il Presidente dell'ANAC, previa informativa al Procuratore della Repubblica competente, possa proporre al Prefetto competente, in relazione al luogo in cui ha sede la stazione appaltante, una serie di misure tra cui il rinnovo degli organi sociali mediante la sostituzione del soggetto coinvolto o, in casi eccezionali, di provvedere direttamente alla straordinaria e temporanea gestione dell'impresa limitatamente alla completa esecuzione del contratto di appalto.

La proposta emendativa in questione **inserisce una ulteriore possibilità tra quelle sopra citate** che consiste nella **attribuzione al Prefetto della possibilità di ordinare alla stazione appaltante che i pagamenti all'operatore economico siano disposti al netto dell'utile derivante dalla conclusione del contratto quantificato nel 10% del corrispettivo.**

Tale importo dovrà essere accantonato in un apposito fondo in modo da assicurarne una distinzione da un punto di vista contabile.

Articolo 13, commi 1 e 1-bis
(Modifiche alla misura agevolativa “Resto al sud”)

Il **comma 1** dell'articolo **13** estende ai comuni delle Isole minori del Centro-Nord Italia (Campo nell'Elba, Capoliveri, Capraia, Giglio, Marciana, Marciana Marina, Ponza, Porto Azzurro, Portoferraio, Portovenere, Rio, Ventotene) i benefici dei finanziamenti concessi tramite l'istituto denominato “Resto al Sud”.

Alla Camera dei deputati, l'estensione della misura citata è stata riferita anche “alle **isole minori lagunari e lacustri**”.

Durante l'esame presso la Camera dei deputati è stato altresì aggiunto il **comma 1-bis**; che include tra le attività finanziabili **il commercio**, precedentemente escluso in linea generale e limitato ai soli beni prodotti nell'attività di impresa.

Il **comma 1** estende ad alcuni comuni specificamente elencati (Campo nell'Elba, Capoliveri, Capraia, Giglio, Marciana, Marciana Marina, Ponza, Porto Azzurro, Portoferraio, Portovenere, Rio, Ventotene) e compresi nelle Isole minori del Centro-Nord Italia la possibilità di ricorrere alle agevolazioni previste in base all'istituto denominato **Resto al Sud**, volto a promuovere lo sviluppo di nuove attività imprenditoriali (ad esclusione del commercio, come meglio spiegato più avanti) e libero professionali nei territori (prima dell'intervento del decreto-legge in esame) ricadenti in **Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia e nelle aree del cratere sismico del Centro Italia (Lazio, Marche, Umbria)**.

Durante l'esame presso la Camera dei deputati, l'estensione della misura citata è stata riferita anche “alle **isole minori lagunari e lacustri**”.

Durante l'esame alla Camera dei deputati, è stato altresì aggiunto il **comma 1-bis**; che include tra le attività finanziabili **il commercio**, precedentemente limitato ai soli beni prodotti nell'attività di impresa. È stato conseguentemente soppresso il secondo periodo del comma 10 dell'articolo 1 del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, che appunto circoscriveva la possibilità di fruire dell'agevolazione ai beni prodotti nell'attività di impresa.

Nel 2021, il Fondo, gestito da INVITALIA, ha consentito il finanziamento di 9.802 iniziative imprenditoriali, per un ammontare complessivo di 515

milioni di euro (dati al 1° ottobre 2021), su una disponibilità pari a 1.250 milioni di euro.

Secondo quanto riportato nella relazione tecnica (che non tiene conto delle isole lagunari e lacustri e dell'inclusione del commercio tra le attività sovvenzionabili, riferendosi al testo originario), potranno fruire della estensione della agevolazione **19.105 soggetti** (quelli in età utile ai fini dell'agevolazione).

La relazione illustrativa evidenzia che lo stato di crisi imprenditoriale connesso all'emergenza sanitaria registra un impatto particolarmente grave nelle aree insulari minori, a causa della "debolezza/specificità del loro assetto imprenditoriale" e anche "per l'intensificarsi dei processi di spopolamento e decrescita demografica".

Come esempi delle cause di debolezza del sistema produttivo e imprenditoriale, vengono citati l'ubicazione periferica delle aree, l'insufficiente infrastrutturazione e dotazione di servizi essenziali, la difficoltà dei trasporti, i cui costi riducono la competitività e la settorialità delle attività produttive, "concentrate soprattutto nei settori della pesca e del turismo".

• *Resto al Sud*

La misura "**Resto al Sud**" costituisce una delle principali forme di sostegno per lo sviluppo di nuove realtà imprenditoriali del Mezzogiorno. È stata introdotta dall'art. 1 del **decreto-legge n. 91 del 2017** (legge n. 123 del 2017) per promuovere la costituzione di nuove imprese da parte di giovani imprenditori nelle regioni del Mezzogiorno: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia. La misura è stata successivamente estesa quanto al suo ambito soggettivo e, recentemente, con uno dei decreti adottati per far fronte alla crisi economica generata dalla pandemia da **COVID-19 (decreto-legge n. 34/2020, cd. decreto rilancio)**, potenziata in termini di entità del sostegno a fondo perduto che può essere concesso a valere su di essa.

La misura era inizialmente rivolta ai giovani imprenditori del Mezzogiorno, di età compresa tra i 18 e 35 anni. La **legge di bilancio per il 2019** (legge n. 145/2018) ha ampliato la platea dei potenziali beneficiari, elevandone l'età massima da 35 a **45 anni** ed estendendone le agevolazioni alle **attività libero professionali** (articolo 1, comma 601).

La misura è stata poi estesa ai **comuni colpiti dal sisma** del 24 agosto 2016, del 26 e 30 ottobre 2016 e del 18 gennaio 2017, anche in deroga ai limiti di età nel caso di comuni con più del 50 per cento di edifici inagibili (esito 'E') (art. 5, comma 1, D.L. n. 123/2019, conv. in legge n. 156/2019).

Da ultimo, con la **legge di bilancio per il 2021** l'età massima dei potenziali beneficiari è stata portata a **55 anni** (l. n. 178/2020, art. 1, comma 170).

Il beneficio concesso consiste in un finanziamento, fino a un massimo di **60 mila euro** (200 mila per le società, anche cooperative), costituito per il **50 per cento** da una **erogazione a fondo perduto** e per il restante **50 per cento** da un prestito (bancario) a **tasso zero** da rimborsare in otto anni. Il prestito a tasso zero beneficia sia di un contributo in conto interessi per tutta la durata del prestito, corrisposto agli istituti di credito da INVITALIA, gestore della misura, sia di una garanzia per la restituzione dei prestiti erogati dagli istituti di credito. La garanzia è fornita dal **Fondo di garanzia PMI**, presso il quale opera una apposita **sezione speciale**.

Come accennato, il **decreto-legge n. 34/2020** (L. n. 77/2020, articolo 245-*bis*) ha innalzato da 50.000 a 60.000 euro l'entità massima del finanziamento erogabile per le imprese individuali e ha rimodulato la percentuale a fondo perduto e quella a restituzione (innalzando dal 35 al 50% la quota a fondo perduto e, contestualmente, riducendo dal 65 al 50% quella a restituzione a tasso zero, sia nei confronti di imprese individuali che di società). Queste novità si sono applicate alle domande presentate dopo il 19 luglio 2020.

I beneficiari **devono mantenere la residenza o la sede legale e operativa nelle regioni interessate** dalla misura per tutta la durata del finanziamento.

Sono **finanziate le attività** di produzione di beni nei settori dell'**artigianato**, dell'**industria**, della **pesca** e dell'**acquacoltura**, ovvero relative alla fornitura di **servizi, compresi quelli turistici**. Sono **escluse** dal finanziamento le attività del commercio a eccezione della vendita dei beni prodotti nell'attività di impresa. C

Il **decreto-legge n. 34/2020** (articolo 245) ha poi previsto l'ulteriore concessione di un **contributo a fondo perduto** in favore dei beneficiari della misura, **a copertura del fabbisogno di circolante**, a valere sulle risorse ancora disponibili a essa assegnate: 15.000 euro per le attività di lavoro autonomo e libero-professionali esercitate in forma individuale e 10.000 euro per ciascun socio dell'impresa beneficiaria (fino ad un massimo di 40.000 euro), **per far fronte a crisi di liquidità correlate agli effetti socio-economici dell'emergenza Covid-19**.

La misura è stata finanziata per un importo complessivo fino a **1.250 milioni** per il periodo **2017-2025** a valere sulle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) – ciclo di programmazione 2014-2020, e il CIPE ha provveduto alla ripartizione in annualità degli importi ([CIPE delibera n. 74 del 7 agosto 2017](#) e [delibera n. 102 del 22 dicembre 2017](#)).

Articolo 13, comma 2 *(Proroga in materia di investimenti destinati ai comuni)*

Il **comma 2 dell'art. 13, modificato dalla Camera dei deputati** differisce, limitatamente all'anno 2021, dal 15 settembre al 31 dicembre 2021 (il termine previsto dal D.L. in esame è il 15 ottobre), il termine entro il quale i comuni beneficiari dei contributi previsti dall'articolo 1, comma 29, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (legge di bilancio 2020), per investimenti destinati ad opere pubbliche in materia di efficientamento energetico e sviluppo territoriale sostenibile, devono iniziare l'esecuzione dei lavori. Conseguentemente, limitatamente all'anno 2021, viene altresì prorogato dal 31 ottobre 2021 al 31 gennaio 2022 (il termine previsto dal D.L. in esame è il 15 novembre 2021), il termine entro il quale il Ministero dell'interno provvede, con proprio decreto, alla revoca totale o parziale dei contributi erogati. È stato inoltre previsto che, a partire dall'anno 2022, agli enti locali delle regioni del Mezzogiorno sia assicurato almeno il 40 per cento delle risorse previste per la progettazione definitiva ed esecutiva, per interventi di messa in sicurezza del territorio a rischio idrogeologico, efficientamento energetico delle scuole, degli edifici pubblici e del patrimonio, nonché per investimenti di messa in sicurezza di strade, assegnati dal Ministero dell'interno.

Le lettere a) e b) del comma 2 dell'art. 13 integrano, rispettivamente, i commi 32 e 34 dell'art. 1 della legge di bilancio 2020 (legge 160/2019), al fine di prorogare i termini previsti per i comuni, per beneficiare dei contributi stabiliti dall'articolo 1, comma 29, della legge di bilancio 2020, per ciascuno degli anni dal 2020 al 2024, nel limite complessivo di 500 milioni di euro annui, per investimenti destinati ad opere pubbliche in materia di:

a) efficientamento energetico, ivi compresi interventi volti all'efficientamento dell'illuminazione pubblica, al risparmio energetico degli edifici di proprietà pubblica e di edilizia residenziale pubblica, nonché all'installazione di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili;

b) sviluppo territoriale sostenibile, ivi compresi interventi in materia di mobilità sostenibile, nonché interventi per l'adeguamento e la messa in sicurezza di scuole, edifici pubblici e patrimonio comunale e per l'abbattimento delle barriere architettoniche.

La **lettera a)** prevede, con l'aggiunta di un ulteriore periodo al comma 32 dell'art. 1 della legge di bilancio 2020, che il comune beneficiario del

contributo di cui al citato comma 29, cominci, limitatamente al 2021, l'esecuzione dei lavori entro il 15 ottobre, anziché entro il 15 settembre.

Conseguentemente, la **lettera b)** prevede, limitatamente all'anno 2021, che il termine stabilito dal comma 34 dell'art. 1 della legge di bilancio 2020 per la revoca totale o parziale del contributo da parte del Ministero dell'interno, sia fissato al 15 novembre, anziché al 31 ottobre.

Nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati, il termine previsto per iniziare l'esecuzione dei lavori è stato differito al 31 dicembre 2021; conseguentemente, è stato differito al 31 gennaio 2022 anche il termine per la revoca totale o parziale del contributo da parte del Ministero dell'interno.

Si ricorda che, in tale ambito, per l'anno 2020, l'art. 51, comma 1-bis, D.L. 104/2020 ha prorogato dal 15 settembre al 15 novembre 2020 il termine previsto dal citato comma 32, entro il quale i comuni beneficiari dei contributi per le finalità previste dal citato comma 29 dell'articolo 1 della legge di bilancio 2020 sono tenuti ad iniziare l'esecuzione dei lavori, e dal 31 ottobre al 15 dicembre 2020 il termine previsto dal citato comma 34, entro il quale il Ministero dell'interno provvede, con proprio decreto, alla revoca totale o parziale dei contributi erogati.

Durante l'esame presso la Camera dei deputati è stata, inoltre, introdotta la **lettera b-bis)**, che modifica il comma 54 dell'art. 1 della legge di bilancio 2020 (L. 160/2019), al fine di stabilire che, a partire dall'anno 2022, agli enti locali delle regioni del Mezzogiorno sia assicurato almeno il 40 per cento delle risorse assegnate dal Ministero dell'interno, per la progettazione definitiva ed esecutiva, per interventi di messa in sicurezza del territorio a rischio idrogeologico, efficientamento energetico delle scuole, degli edifici pubblici e del patrimonio, nonché per investimenti di messa in sicurezza di strade.

L'art. 1, commi 51-58, della legge di bilancio 2020 prevede l'assegnazione di contributi da parte del Ministero dell'interno nel limite di 85 milioni di euro per l'anno 2020, di 128 milioni di euro per l'anno 2021, di 170 milioni di euro per l'anno 2022 e di 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2031. Per approfondire, vedi la scheda sull'art. 45 del D.L. 104/2020 presente nel seguente [dossier](#).

Articolo 13, comma 2-bis
(Proroga in materia di investimenti destinati ai comuni)

Il comma 2-bis dell'articolo 13, introdotto dalla Camera dei deputati, differisce dal 15 settembre 2021 al 15 febbraio 2022 il termine previsto dalla legge di bilancio 2019 entro il quale i comuni presentano le richieste al Ministero dell'interno per l'assegnazione degli investimenti in opere pubbliche per la messa in sicurezza degli edifici e del territorio, limitatamente alle risorse previste per l'anno 2022. Conseguentemente, viene altresì differito dal 15 novembre 2021 al 28 febbraio 2022 il termine entro il quale il Ministero dell'interno provvede, con proprio decreto, alla attribuzione dei contributi previsti.

Il comma 2-bis, introdotto dalla Camera dei deputati, differisce dal 15 settembre 2021 al 15 febbraio 2022 il termine, previsto dall'art. 1, comma 140 della legge di bilancio 2019 (L. 145/2018) per la presentazione al Ministero dell'interno delle richieste di contributo da parte dei comuni, per la concessione di risorse finalizzate alla realizzazione di opere pubbliche per la messa in sicurezza degli edifici e del territorio. Il differimento in esame viene limitato ai contributi previsti per l'anno 2022.

Conseguentemente, viene altresì differito dal 15 novembre 2021 al 28 febbraio 2022 il termine, previsto dall'art. 1, comma 141 della legge di bilancio 2019 (L. 145/2018), entro il quale il Ministero dell'interno provvede, con proprio decreto, alla attribuzione dei contributi previsti.

I commi 139-148 dell'art. 1 della legge n. 145/2018 (legge di bilancio 2019) hanno previsto l'assegnazione ai comuni di contributi per investimenti relativi a opere pubbliche di messa in sicurezza degli edifici e del territorio, nel limite complessivo di 4,9 miliardi di euro per il periodo 2021-2033. Tali risorse sono state successivamente incrementate dal comma 38 dell'art. 1 della legge di bilancio 2020 che ha ampliato l'ambito temporale di applicazione della norma, prevedendo risorse anche per il 2034, e portato lo stanziamento complessivo da 4,9 a 8,8 miliardi di euro. Negli stessi commi 139-148 sono inoltre disciplinate, tra l'altro, le procedure per la concessione (e l'eventuale revoca e successivo recupero) di tali contributi.

Le disposizioni citate sono state finalizzate, nella sostanza, a prolungare fino al 2034 quanto era stato previsto, fino al 2020, dai commi 853 e seguenti della legge di bilancio 2018 (L. 205/2017), che ha disposto, per interventi riferiti a opere pubbliche di messa in sicurezza degli edifici e del territorio, per il triennio 2018-2020, a favore dei comuni, l'assegnazione di contributi nel limite complessivo di 150 milioni di euro per l'anno 2018, 300 milioni di euro per l'anno 2019 e 400 milioni di euro per l'anno 2020. L'assegnazione di tali contributi, relativi alle annualità 2018, 2019 e 2020, è avvenuta rispettivamente con il [decreto 13 aprile 2018](#), con il [decreto 6 marzo 2019](#) e con il [decreto 30 dicembre 2019](#). In materia è altresì intervenuto l'art. 4, comma 12-bis, del D.L. 32/2019, che ha aggiunto

il comma 148-bis all'art. 1 della legge n. 145/2018 al fine di disporre l'applicazione della disciplina prevista dai commi 140-148, seppur limitatamente all'anno 2020, anche ai contributi da attribuire, sempre da parte del Ministero dell'interno, ai sensi del citato comma 853 della legge di bilancio 2018.

Successivamente, l'art. 46 del D.L. 104/2020 ha operato una rimodulazione di tali risorse, prevedendo, in particolare, un incremento di 2.650 milioni di euro per gli anni 2021-2022 (cancellando il medesimo importo previsto per gli anni 2031-2034), disciplinando altresì l'utilizzo delle risorse aggiuntive, nonché prorogando di 3 mesi i termini per l'affidamento dei lavori da parte dei comuni beneficiari dei contributi riferiti agli anni 2019 e 2020. Ulteriori modifiche hanno riguardato la documentazione da allegare alla richiesta di contributo, i controlli a campione sulle opere finanziate, nonché la disciplina relativa alle attività di supporto, assistenza tecnica e vigilanza connesse all'utilizzo delle risorse.

Articolo 13, comma 2-ter
(Rinvio sanzione enti locali per mancata certificazione delle minori entrate connesse all'emergenza COVID-19)

L'articolo 13, comma 2-ter, introdotto nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati, dispone il rinvio di un anno, dal 2022 al 2023, del termine a partire dal quale si applica la **sanzione finanziaria** prevista per gli enti locali beneficiari delle risorse del Fondo per l'esercizio delle funzioni fondamentali nel 2020 che **non hanno trasmesso la certificazione attestante la effettiva perdita di gettito** dovuta all'emergenza epidemiologica da COVID-19 entro il termine perentorio del 31 maggio 2021.

In particolare, il **comma 2-ter** dell'articolo 13 **rinvia** di un anno, **al 2023**, l'applicazione della **sanzione** finanziaria prevista, dall'articolo 39, comma 3, del D.L. n. 104/2020, per **comuni, province e città metropolitane** che hanno beneficiato nel 2020 delle risorse del Fondo per l'esercizio delle funzioni fondamentali ed hanno **trasmesso la certificazione** attestante la perdita di gettito connessa all'emergenza epidemiologica da COVID-19 **oltre** il termine perentorio del **31 maggio 2021**.

L'**obbligo** di presentazione al MEF, per via telematica, della **certificazione** della perdita di gettito connessa all'emergenza epidemiologica, computata al netto delle minori spese e delle risorse assegnate a vario titolo dallo Stato a ristoro delle minori entrate e delle maggiori spese connesse alla predetta emergenza, è disposto dall'articolo 39, comma 2 del citato D.L. n. 104/2021 per tutti gli enti beneficiari delle risorse del Fondo per l'esercizio delle funzioni fondamentali, appositamente istituito per assicurare ai comuni, alle province e alle città metropolitane le risorse necessarie per l'espletamento delle loro funzioni in relazione alla possibile perdita di entrate locali dovuta all'emergenza Covid-19. Tali certificazioni sono finalizzate ad attestare che la **perdita di gettito** sia dovuta **esclusivamente all'emergenza** Covid-19, al netto delle minori spese e delle risorse assegnate a vario titolo dallo Stato a ristoro delle minori entrate e delle maggiori spese connesse all'emergenza, e non anche a fattori diversi o a scelte autonome di ciascun ente, con eccezione degli interventi di adeguamento alla normativa nazionale.

Queste certificazioni saranno tenute in conto ai fini della successiva **verifica a consuntivo** della effettiva perdita di gettito, ai fini della regolazione dei rapporti finanziari tra Comuni e tra Province e Città metropolitane, con conseguente eventuale rettifica delle somme già attribuite in sede di ripartizione del Fondo per l'esercizio delle funzioni fondamentali degli enti locali.

La sanzione in questione consiste in una **riduzione del fondo sperimentale di riequilibrio** per le province (ovvero dei trasferimenti compensativi spettanti alle province delle regioni a statuto speciale) ovvero del **fondo di solidarietà comunale, in misura percentuale alle risorse attribuite all'ente a valere sul Fondo** per l'esercizio delle funzioni fondamentali, da applicare in **tre annualità** a decorrere dall'anno 2022 – ora **2023**.

La **percentuale di riduzione** nel triennio delle risorse attribuite è **commisurata al ritardo** con cui gli enti producono la certificazione rispetto al termine perentorio del **31 maggio 2021**:

- riduzione dell'**80 per cento** delle risorse attribuite, in caso di trasmissione tardiva ma entro il **30 giugno 2021**,
- del **90 per cento**, in caso di trasmissione della certificazione nel periodo **dal 1° luglio al 31 luglio 2021**,
- del **100 per cento** delle risorse attribuite, in caso di **mancata trasmissione** della certificazione entro la data del 31 luglio 2021.

A seguito dell'invio tardivo della certificazione, le riduzioni di risorse **non** sono soggette a **restituzione**. In caso di incapienza delle risorse, si applicano le procedure di cui all'articolo 1, commi 128 e 129, della legge 24 dicembre 2012, n. 228.

Si rammenta che i citati commi 128 e 129 dell'articolo 1 della legge n. 228/2012 dispongono il **recupero** integrale delle somme a qualsiasi titolo dovute dagli enti locali al Ministero dell'interno a valere **su qualunque assegnazione** finanziaria dovuta dal Ministero stesso (comma 128). In caso di **incapienza**, l'Agenzia delle entrate provvede al recupero delle somme dovute a valere sul **gettito IMU** per i comuni e **dell'imposta RC auto** per le province, salvo obbligo di versamento delle somme risultanti ulteriormente incapienti (comma 129).

Per una **ricostruzione della disciplina e delle risorse del Fondo per l'esercizio delle funzioni fondamentali degli enti locali**, si rinvia al *box* in calce alla scheda di lettura relativa all'articolo 13-*bis*.

Articolo 13-bis
*(Proroga dell'utilizzo delle risorse straordinarie connesse
all'emergenza epidemiologica da Covid-19)*

L'articolo 13-bis, introdotto nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati, estende fino al **31 dicembre 2021** i termini entro i quali gli enti locali possono deliberare le **variazioni di bilancio**, nel caso in cui tali variazioni riguardano le **risorse trasferite** agli enti a ristoro della **perdita di gettito** connessa all'emergenza epidemiologica da COVID-19, a valere sull'apposito **Fondo istituito per garantire l'esercizio delle funzioni fondamentali** degli enti locali, che **rientrano nelle certificazioni** attestanti la suddetta perdita di gettito.

L'articolo in esame estende fino al **31 dicembre 2021** il termine entro il quale gli enti locali possono deliberare le **variazioni di bilancio** che riguardano le **risorse trasferite** a ristoro delle minori entrate connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19, a valere sul Fondo istituito per garantire l'esercizio delle funzioni fondamentali degli enti locali, rientranti nelle **certificazioni attestanti la effettiva perdita di gettito** connessa alla predetta emergenza, negli anni 2020 e 2021, trasmesse al Ministero dell'economia e finanze ai sensi dell'articolo 1, comma 827, della legge n. 178/2020, e dell'articolo 39, comma 2, del D.L. n. 104/2020.

Si tratta delle **certificazioni** della effettiva perdita di gettito connessa all'emergenza epidemiologica da Covid-19 negli anni 2020 e 2021 – al netto delle minori spese e delle risorse assegnate a vario titolo dallo Stato a ristoro delle minori entrate e delle maggiori spese connesse alla predetta emergenza - che gli enti locali che beneficiano delle risorse del Fondo per l'esercizio delle funzioni fondamentali hanno **l'obbligo** di **inviare** per via telematica al Ministero dell'economia e delle finanze (Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato), volte ad attestare che la perdita di gettito sia dovuta **esclusivamente** all'emergenza Covid-19 e non anche a fattori diversi o a scelte autonome di ciascun ente, con eccezione degli interventi di adeguamento alla normativa nazionale. Queste certificazioni sono tenute in conto ai fini della successiva **verifica a consuntivo** della effettiva perdita di gettito di ciascun ente, e della regolazione dei rapporti finanziari tra Comuni e tra Province e Città metropolitane, con conseguente eventuale rettifica delle somme originariamente attribuite.

La norma dispone altresì che a tali variazioni si provvede con **deliberazione dell'organo esecutivo**.

In base all'**articolo 175 del TUEL** (D.Lgs. n. 267/2000), che disciplina le variazioni al bilancio di previsione ed al piano esecutivo di gestione, le **variazioni al bilancio** possono essere deliberate **non oltre il 30 novembre** di ciascun anno (comma 3, art. 175, TUEL).

La norma individua tuttavia le **seguenti eccezioni**, in cui le variazioni possono essere deliberate **sino al 31 dicembre** di ciascun anno:

- a) l'istituzione di tipologie di entrata a destinazione vincolata e il correlato programma di spesa;
- b) l'istituzione di tipologie di entrata senza vincolo di destinazione, con stanziamento pari a zero, a seguito di accertamento e riscossione di entrate non previste in bilancio, secondo le modalità disciplinate dal principio applicato della contabilità finanziaria;
- c) l'utilizzo delle quote del risultato di amministrazione vincolato ed accantonato per le finalità per le quali sono stati previsti;
- d) quelle necessarie alla reimputazione agli esercizi in cui sono esigibili, di obbligazioni riguardanti entrate vincolate già assunte e, se necessario, delle spese correlate;
- e) le variazioni delle dotazioni di cassa volte a garantire che il fondo di cassa alla fine dell'esercizio sia non negativo, di cui al comma 5-*bis*, lettera d);
- f) le variazioni di bilancio fra gli stanziamenti riguardanti il fondo pluriennale vincolato e gli stanziamenti correlati;
- g) le variazioni degli stanziamenti riguardanti i versamenti ai conti di tesoreria statale intestati all'ente e i versamenti a depositi bancari intestati all'ente.

In base al **comma 2 dell'art. 175**, le variazioni al bilancio sono di **competenza dell'organo consiliare** (fatta **eccezione** per quelle previste dal comma 5-*bis* dell'art. 175 medesimo, effettuate dall'organo esecutivo ma che si configurano come meramente applicative delle decisioni del Consiglio, e quelle previste dal comma 5-*quater*, effettuate direttamente dai responsabili della spesa).

Vengono in ogni caso fatte salve le specifiche **limitazioni di utilizzo delle risorse in questione** previste dalle norme di riferimento.

Al riguardo, si rammenta che **l'articolo 56, comma 1, del D.L. n. 73/2021** è intervenuto a chiarire che le risorse assegnate agli enti locali nel 2020 a valere sul Fondo per l'esercizio delle funzioni degli enti locali a titolo di ristoro della perdita di gettito connessa all'emergenza epidemiologica da COVID-19, ovvero a titolo di ristori per altre finalità specifiche, sono vincolate per le finalità cui sono state assegnate, nel biennio 2020-2021. Analogamente, il **comma 823 della legge di bilancio per il 2021** (legge n. 178/2020) **vincola** le risorse derivanti agli enti locali e alle regioni dai due Fondi costituiti per assicurare l'esercizio delle funzioni fondamentali, alle finalità di **ristorare la perdita di gettito connessa all'emergenza epidemiologica** da COVID-19, nel biennio 2020 e 2021. Le risorse non utilizzate alla fine di ciascun esercizio confluiscono nella quota

vincolata del risultato di amministrazione. Le eventuali risorse ricevute in eccesso, sono versate all'entrata del bilancio dello Stato.

• Fondo per l'esercizio delle funzioni fondamentali degli enti locali

Il **Fondo** per l'esercizio delle **funzioni fondamentali degli enti locali** è stato istituito dal D.L. n. 34 del 2020 (articolo 106, commi 1-3), con una dotazione di **3,5 miliardi** di euro per l'anno **2020**, al fine di assicurare a comuni, province e città metropolitane le risorse necessarie per l'espletamento delle funzioni fondamentali in relazione alla possibile **perdita di entrate locali connesse all'emergenza** epidemiologica da **Covid-19**, destinato nella misura di 3 miliardi in favore dei comuni e di 0,5 miliardi in favore di province e città metropolitane. Il Fondo è stato poi rifinanziato nell'importo di **1,67 miliardi di euro per l'anno 2020**, di cui **1,22 miliardi** in favore dei **comuni** e 450 milioni di euro in favore di province e città metropolitane, dall'articolo 39, comma 1, del **D.L. n. 104/2020** (c.d. decreto agosto), per garantire agli enti locali un **ulteriore ristoro** della **perdita di gettito** connessa all'emergenza epidemiologica di COVID-19.

Il riparto del fondo è effettuato, con decreti del Ministro dell'interno, sulla base degli effetti determinati dall'emergenza COVID-19 sui fabbisogni di spesa e sulle entrate locali, come valutati da un apposito **Tavolo tecnico**, istituito presso il Ministero dell'economia (con D.M. economia 29 maggio 2020).

Ai fini della **verifica** della effettiva **perdita di gettito** e dell'andamento delle spese dei singoli enti locali beneficiari, l'art. 39, comma 2, del D.L. n. 104/2020 ha **disposto l'obbligo** per gli enti locali beneficiari di **inviare**, per via telematica al Ministero dell'economia e delle finanze, una **certificazione** finalizzata ad attestare che la perdita di gettito sia riconducibile **esclusivamente all'emergenza Covid-19**, e non anche a fattori diversi o a scelte autonome dell'ente. Tale termine – originariamente fissato al 30 aprile - è stato **rinvio al 31 maggio 2021** dal comma 830, lett. a), della legge n. 178/2020 (**legge di bilancio 2021**).

Le certificazioni saranno tenute in conto ai fini della successiva **verifica a consuntivo** della effettiva perdita di gettito da effettuare entro il **30 giugno 2022**, prevista dall'art. 106 del D.L. n. 34/2020 come modificato dal comma 831 della legge n. 178/2020 (**legge di bilancio 2021**).

I criteri e le modalità di **riparto** della dotazione del Fondo per i due comparti dei comuni e delle province e città metropolitane sono stati definiti con il **D.M. interno del 16 luglio 2020** – cfr. [Allegato A](#) per il comparto comuni e [Allegato B](#) per il comparto province e città metropolitane - a seguito dell'**intesa** raggiunta in sede di Conferenza Stato-città ed autonomie locali nella seduta del **15 luglio 2020**.

La **ripartizione** dei **3,5 miliardi** autorizzati dal D.L. n. 34/2020, tra i singoli enti beneficiari di ciascun comparto, è stata effettuata con il **Decreto del 24 luglio 2020** del direttore centrale della finanza locale del Dipartimento per gli affari interni e territoriali del Ministero dell'interno (di cui **3 miliardi** in favore dei **comuni** e di **0,5 miliardi** in favore di **province** e città metropolitane).

Per il riparto delle ulteriori risorse stanziati dal D.L. n. 104/2020, con il **D.M. Interno 11 novembre 2020** è stato effettuato un primo **riparto** di un **acconto di**

500 milioni di euro (di cui 400 milioni a favore dei comuni e 100 milioni a favore delle province e città metropolitane). Con il successivo **D.M. 14 dicembre 2020** è stato [ripartito](#) il **saldo** delle risorse incrementalì di cui al D.L. n. 104/2020, pari a 1.170 milioni di euro (di cui 820 milioni di euro a favore dei comuni e 350 milioni di euro a favore delle città metropolitane e delle province).

Si riporta qui per completezza, che la **legge di bilancio per il 2021** (art. 1, commi 822 e segg. della legge n. 178/2020) ha previsto un **incremento di 500 milioni** di euro per **l'anno 2021** della dotazione del Fondo per l'esercizio delle funzioni fondamentali degli enti locali, ai fini di un **ulteriore ristoro della perdita di gettito** connessa all'emergenza epidemiologica di COVID-19. Le risorse sono assegnate per **450 milioni** di euro in favore dei **comuni** e per **50 milioni** di euro in favore di **province e città metropolitane**.

Per la **verifica della perdita di gettito**, si dispone l'obbligo per gli enti locali beneficiari di inviare, per via telematica al Ministero dell'economia e delle finanze, una **certificazione per l'anno 2021** della perdita di gettito connessa all'emergenza epidemiologica da Covid-19, entro il **termine perentorio del 31 maggio 2022**. È prevista una **sanzione** di carattere finanziario per gli enti locali che non trasmettono la certificazione entro il termine perentorio del 31 maggio 2022, consistente in una **riduzione del fondo sperimentale di riequilibrio** per le province (ovvero dei trasferimenti compensativi spettanti alle province delle regioni a statuto speciale) o del **fondo di solidarietà comunale**, da acquisire al bilancio dello Stato in **tre annualità** a decorrere **dall'anno 2023**.

Il comma 829 della legge di bilancio 2021 fissa al **30 giugno 2022** il termine per la **verifica a consuntivo** della effettiva **perdita di gettito** e dell'andamento delle **spese** nel **2021** dei comuni, delle province e delle città metropolitane, tenendo conto delle predette certificazioni.

Da ultimo, il **D.L. 22 marzo 2021, n. 41** (c.d. DL Sostegni), all'articolo 23 ha disposto un **incremento di 1.000 milioni** di euro della dotazione per **l'anno 2021** del Fondo per assicurare l'esercizio delle funzioni fondamentali degli enti locali, in relazione alla ulteriore **perdita di entrate** locali connesse all'emergenza epidemiologica da **COVID-19**, portando lo stanziamento del Fondo previsto a legislazione vigente per l'anno 2021 **da 500 a 1.500 milioni** di euro.

Tali risorse sono state ripartite tramite un primo **acconto** di 220 milioni di euro (**D.M. del 14 aprile 2021**) e poi a saldo (**1.280 milioni di euro**) con il **D.M. del 30 luglio 2021** (di cui 1.150 milioni di euro in favore dei comuni e di 130 milioni di euro in favore delle città metropolitane e delle province), sulla base di criteri che tengono conto, oltre che dei lavori del tavolo tecnico, anche delle risultanze della certificazione per l'anno 2020 inviata al MEF dagli enti entro il termine del 31 maggio 2021, ai sensi del comma 2 dell'articolo 39 del D.L. n. 104/2020, finalizzata da attestare la effettiva perdita di gettito dovuta alla pandemia. Gli [allegati al decreto](#) contengono le note metodologiche di individuazione dei criteri e delle modalità di riparto del saldo e gli importi spettanti sia ai comuni che alle province e città metropolitane.

Articolo 13-ter *(Disposizioni in materia di protezione civile nelle isole minori)*

L'**articolo 13-ter, introdotto dalla Camera dei deputati**, reca disposizioni in materia di protezione civile nelle isole minori. Il **comma 1** prevede la possibilità per i sindaci dei comuni delle isole minori sul cui territorio abbiano sede uno o più comuni di istituire, anche congiuntamente in forma intercomunale, un apposito organismo consultivo per l'esercizio delle attribuzioni spettanti ai sindaci in qualità di autorità territoriale di protezione civile. Il **comma 2** stabilisce la possibilità per i comuni delle isole minori di prevedere la costituzione di un fondo per le attività di protezione civile di competenza comunale. Il **comma 3** prevede che, entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge in esame, i comuni delle isole minori che non vi abbiano ancora provveduto predispongono il piano di protezione civile con il supporto della regione competente. Il **comma 4** stabilisce una clausola di invarianza finanziaria per le attività e la costituzione del fondo previste dalla norma in esame. Il **comma 5** detta disposizioni riferite ai comuni delle isole minori il cui territorio ricade in ambiti interessati dal rischio vulcanico, prevedendo che in caso di crisi vulcaniche i sindaci possono regolamentare o contingentare l'accesso alle predette isole. Il **comma 6** reca la clausola di invarianza finanziaria.

L'**articolo 13-ter, introdotto nel corso dell'esame presso la Camera**, reca disposizioni in materia di **protezione civile nelle isole minori**.

Il **comma 1, primo periodo**, dispone che, fermo restando quanto previsto dal Codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, per l'esercizio delle funzioni ad essi spettanti in qualità di autorità territoriale di protezione civile ai sensi dell'art. 6 del citato D. Lgs. n. 1/2018, i sindaci dei **comuni delle isole minori sul cui territorio abbiano sede uno o più comuni** possono, anche congiuntamente in forma intercomunale, istituire un apposito **organismo consultivo** per l'esercizio delle attribuzioni di cui al citato art. 6.

Si ricorda che l'art. 2, comma 1, del Codice della protezione civile stabilisce che sono attività di protezione civile quelle volte alla previsione, prevenzione e mitigazione dei rischi, alla gestione delle emergenze e al loro superamento. L'art. 3, comma 1, del medesimo Codice dispone che i sindaci e i sindaci metropolitani, in qualità di autorità territoriali di protezione civile limitatamente alle articolazioni appartenenti o dipendenti dalle rispettive amministrazioni, fanno parte del Servizio nazionale di protezione civile, in relazione ai rispettivi ambiti di governo, assieme al Presidente del Consiglio dei ministri (autorità nazionale di protezione civile) e ai Presidenti delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di

Bolzano. L'art. 4 del Codice, al comma 1, attribuisce agli enti locali, congiuntamente allo Stato e alle Regioni e Province autonome di Trento e di Bolzano, la natura di componenti del Servizio nazionale e, al comma 2, riconosce alle componenti del Servizio nazionale la facoltà di stipulare convenzioni con le strutture operative e i soggetti concorrenti. L'art. 6 del Codice chiarisce che le autorità territoriali di protezione civile sono responsabili, con riferimento agli ambiti di competenza: a) del recepimento degli indirizzi nazionali in materia di protezione civile; b) della promozione, dell'attuazione e del coordinamento delle attività di cui all'art. 2 esercitate dalle strutture organizzative di propria competenza; c) della destinazione delle risorse finanziarie finalizzate allo svolgimento delle attività di protezione civile; d) dell'articolazione delle strutture organizzative preposte all'esercizio delle funzioni di protezione civile di propria competenza; e) della disciplina di procedure e modalità di organizzazione dell'azione amministrativa delle strutture e degli enti afferenti alle rispettive amministrazioni, peculiari e semplificate al fine di assicurarne la prontezza operativa e di risposta in occasione o in vista degli eventi emergenziali di protezione civile di cui all'art. 7.

L'art. 12 del Codice precisa, inoltre, che per lo svolgimento delle attività di pianificazione di protezione civile e di direzione dei soccorsi con riferimento alle strutture di appartenenza, i comuni, anche in forma associata, provvedono con continuità: a) all'attuazione in ambito comunale delle attività di prevenzione dei rischi; b) all'adozione di tutti i provvedimenti, compresi quelli relativi alla pianificazione dell'emergenza, necessari ad assicurare i primi soccorsi in caso di eventi calamitosi in ambito comunale; c) all'ordinamento dei propri uffici e alla disciplina di procedure e modalità di organizzazione dell'azione amministrativa peculiari e semplificate per provvedere all'approntamento delle strutture e dei mezzi necessari per l'espletamento delle relative attività, al fine di assicurarne la prontezza operativa e di risposta in occasione o in vista degli eventi emergenziali; d) alla disciplina della modalità di impiego di personale qualificato da mobilitare, in occasione di eventi che si verificano nel territorio di altri comuni, a supporto delle amministrazioni locali colpite; e) alla predisposizione dei piani comunali di protezione civile, anche nelle forme associative e di cooperazione previste e, sulla base degli indirizzi nazionali e regionali, alla cura della loro attuazione; f) al verificarsi delle situazioni di emergenza di cui all'art. 7, all'attivazione e alla direzione dei primi soccorsi alla popolazione e degli interventi urgenti necessari a fronteggiare le emergenze a livello comunale; g) alla vigilanza sull'attuazione da parte delle strutture locali di protezione civile dei servizi urgenti; h) all'impiego del volontariato di protezione civile a livello comunale e di ambito, sulla base degli indirizzi nazionali e regionali.

Si ricorda infine che, ai sensi del comma 5 del medesimo art. 12, il sindaco, per finalità di protezione civile, è responsabile, altresì, dell'adozione di provvedimenti contingibili e urgenti di cui all'art. 54 del D. Lgs. n. 267/2000, al fine di prevenire ed eliminare gravi pericoli per l'incolumità pubblica, nonché dello svolgimento, a cura del Comune, dell'attività di informazione alla popolazione sugli scenari di rischio, sulla pianificazione di protezione civile e sulle situazioni di pericolo determinate dai rischi naturali o derivanti dall'attività dell'uomo, e del

coordinamento delle attività di assistenza alla popolazione colpita nel proprio territorio.

Il **comma 1, secondo periodo** disciplina la composizione del comitato consultivo, stabilendo che i sindaci:

- possono designare a farne parte i rappresentanti delle rispettive amministrazioni;
- e possono essere supportati nelle attività di cui al presente comma da soggetti dotati di competenze scientifiche, tecniche e amministrative dirette alla identificazione degli scenari di rischio connessi con i rispettivi territori.

Il **comma 1, terzo periodo** prevede che ai componenti degli organismi consultivi non spetta alcun compenso, indennità, gettone di presenza, rimborso spese o altro emolumento comunque denominato.

Il **comma 2** dispone la possibilità per i comuni delle isole minori di prevedere la costituzione di un **fondo per le attività di protezione civile di competenza comunale** di cui all'art. 2 del D. Lgs. n. 1/2018 al fine di **favorire il tempestivo intervento in vista o in occasione degli eventi emergenziali** di cui all'art. 7 del medesimo D. Lgs. n. 1/2018.

L'art. 7 del Codice della protezione civile distingue gli eventi emergenziali di protezione civile in:

- a) emergenze connesse con eventi calamitosi di origine naturale o derivanti dall'attività dell'uomo che possono essere fronteggiati mediante interventi attuabili, dai singoli enti e amministrazioni competenti in via ordinaria;
- b) emergenze connesse con eventi calamitosi di origine naturale o derivanti dall'attività dell'uomo che per loro natura o estensione comportano l'intervento coordinato di più enti o amministrazioni, e debbono essere fronteggiati con mezzi e poteri straordinari da impiegare durante limitati e predefiniti periodi di tempo, disciplinati dalle Regioni e dalle Province autonome di Trento e di Bolzano nell'esercizio della rispettiva potestà legislativa;
- c) emergenze di rilievo nazionale connesse con eventi calamitosi di origine naturale o derivanti dall'attività dell'uomo che in ragione della loro intensità o estensione debbono, con immediatezza d'intervento, essere fronteggiate con mezzi e poteri straordinari da impiegare durante limitati e predefiniti periodi di tempo ai sensi dell'art. 24 (deliberazione dello stato di emergenza a livello nazionale).

Il **comma 3** reca una previsione sollecitatoria dell'**adozione dei piani di protezione civile** da parte dei comuni delle isole minori che non vi abbiano ancora provveduto stabilendo che, **entro 180 giorni** dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge in esame, i predetti comuni predispongono il piano di protezione civile con il supporto della regione competente.

Il comma 4 dell'art. 12 del Codice della protezione civile assegna al comune il compito di approvare con deliberazione consiliare il piano di protezione civile comunale, redatto secondo criteri e modalità da definire con direttive adottate ai sensi dell'art. 15 (direttive del Presidente del Consiglio dei ministri e conseguenti indicazioni operative) e con gli indirizzi regionali di cui all'art. 11, comma 1, lettera b); la deliberazione disciplina, altresì, meccanismi e procedure per la revisione periodica e l'aggiornamento del piano, eventualmente rinviandoli ad atti del sindaco, della giunta o della competente struttura amministrativa, nonché le modalità di diffusione ai cittadini.

Il **comma 4** reca una **clausola di invarianza finanziaria** per le attività di cui all'articolo in esame e per l'eventuale costituzione del fondo di cui al comma 2, stabilendo che i comuni delle isole minori provvedono a tali attività e alla costituzione del fondo nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente nei rispettivi bilanci.

Il **comma 5** dispone, con riferimento ai comuni delle isole minori il cui territorio ricade in ambiti interessati dal **rischio vulcanico**, che **in caso di crisi vulcaniche** i rispettivi **sindaci**, sentite le Autorità di protezione civile nazionale e regionale e le locali Autorità marittime, **possono regolamentare ovvero contingentare l'accesso alle isole minori**, al fine di assicurare le condizioni di sicurezza dei cittadini, anche in riferimento alle capacità di accoglienza delle isole e dei rispettivi ambiti portuali.

Il **comma 6** reca, infine, la **clausola di invarianza finanziaria** stabilendo che all'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo si provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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

L'articolo 14 integra con **un rappresentante dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione** la composizione della **Cabina di regia** per il monitoraggio dello stato di realizzazione dei progetti di costruzione, ristrutturazione e riqualificazione di edifici di proprietà dei Comuni destinati ad asili nido e scuole dell'infanzia, istituita dall'art. 1, comma 61, della legge di bilancio per il 2020 (legge n. 160 del 2019).

L'articolo 1, comma 61, della legge n. 160 del 2019 – qui novellato - prevede (tra l'altro) l'istituzione, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di bilancio per il 2020, di una Cabina di regia per il monitoraggio dello stato di realizzazione dei singoli progetti di costruzione, ristrutturazione e riqualificazione di edifici di proprietà dei Comuni destinati ad asili nido, scuole dell'infanzia e centri polifunzionali per i servizi alla famiglia.

La Cabina, istituita presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, nell'ambito delle risorse (umane, strumentali e finanziarie) disponibili a legislazione vigente, è presieduta dal Capo del Dipartimento per le politiche della famiglia ed è composta da un rappresentante, rispettivamente, del Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie, del Ministero dell'interno, del Ministero dell'economia e delle finanze, del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca (ora Ministero dell'istruzione) e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché da un componente designato dalla Conferenza unificata, ai quali non spettano compensi, rimborsi spese, gettoni di presenza e indennità comunque denominate.

A tali membri viene ora aggiunto un rappresentante dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione, alla quale - [con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 15 marzo 2021](#) - è stato delegato l'esercizio delle funzioni di coordinamento, indirizzo, promozione d'iniziative, anche normative, vigilanza e verifica, relativamente alla materia delle politiche per la coesione territoriale e per gli interventi finalizzati allo sviluppo del Mezzogiorno.

Tale integrazione pare in linea con quanto contenuto all'art. 1, comma 60, comma 1, della medesima legge di bilancio per il 2020. Nello specifico (cfr. comma 1, lettera a)) si dispone che ai fini del finanziamento destinati ai comuni (ai sensi del comma 59) occorre accordare priorità ai progetti di costruzione, ristrutturazione, messa in sicurezza e riqualificazione di strutture localizzate nelle aree svantaggiate del Paese e nelle periferie urbane, con lo scopo di rimuovere gli squilibri economici e sociali ivi esistenti.

Si segnala che il D.P.C.M. 30 dicembre 2020 ha definito - in prima applicazione e in via sperimentale per il quinquennio 2021-2025 - le modalità e le procedure di presentazione delle richieste di contributo per progetti relativi alle richiamate opere pubbliche di messa in sicurezza, ristrutturazione, riqualificazione o costruzione di edifici di proprietà dei comuni destinati ad asili nido e scuole dell'infanzia e a centri polifunzionali per i servizi alla famiglia, i criteri di riparto e le modalità di utilizzo delle risorse, ivi incluse le modalità di utilizzo dei ribassi d'asta, di monitoraggio, anche in termini di effettivo utilizzo delle risorse assegnate, di rendicontazione e di verifica, nonché le modalità di recupero ed eventuale riassegnazione delle somme non utilizzate.

Articolo 15

(Disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale)

L'articolo 15, modificato nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati, novella la disciplina relativa alla perequazione infrastrutturale, recata all'articolo 22 della legge n. 42 del 2009 (di delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione), con l'intento di semplificarne le procedure. Nel complesso, nonostante le modifiche ed integrazioni, si può considerare per molti aspetti confermato l'impianto presente nel testo previgente - risultante dalle modifiche introdotte con la legge di bilancio per il 2021 (legge n. 178 del 2020) - basato sulla ricognizione della dotazione infrastrutturale del Paese, sull'individuazione del divario tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale e sulla conseguente adozione di misure volte ad assorbirlo, attraverso interventi finanziati da un fondo con una dotazione pari a 4,6 miliardi di euro.

L'articolo 22 della richiamata legge n. 42 del 2009 sul federalismo fiscale reca disposizioni sulla perequazione infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale.

La materia è stata ridefinita dall'articolo 1, comma 815, della richiamata legge di bilancio 2021 (Cfr la scheda di approfondimento al termine della presente scheda di lettura), che ha novellato il citato articolo 22 (inserendo, rispetto al testo originario, i commi da 1-bis a 1-sexies), fra l'altro prevedendo che la ricognizione delle dotazioni infrastrutturali venisse effettuata entro il 30 giugno 2021 e istituendo, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, il "Fondo perequativo infrastrutturale" per il finanziamento delle infrastrutture necessarie ad assorbire il divario infrastrutturale, con una dotazione complessiva pari a 4.600 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2033.

Successivamente è intervenuto l'articolo 59 del decreto-legge n. 77 del 2021 che, nel testo presentato alle Camera, riformulava l'articolo 22 della legge n. 42/2009 con la finalità di semplificare il procedimento di perequazione infrastrutturale, secondo una disciplina per molti aspetti analoga a quella recata nell'articolo in esame.

Nel corso dell'esame parlamentare, tale articolo è stato tuttavia radicalmente modificato, sicché in luogo di una nuova disciplina esso ha disposto una mera proroga dal 30 giugno al 31 dicembre 2021 del termine entro cui avrebbe dovuto essere effettuata la ricognizione delle dotazioni infrastrutturali e avrebbero dovuto essere definiti gli standard di riferimento per la perequazione infrastrutturale in termini di servizi minimi per le predette tipologie di infrastrutture.

L'**articolo 15** in esame, al fine di **semplificare il procedimento** di perequazione infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, riformula nuovamente il testo dell'articolo 22 della legge n. 42/2009, riprendendo in gran parte l'impostazione già formulata con l'originario testo dell'art. 59 del D.L. n. 77.

In particolare, il nuovo **comma 1 dell'articolo 22 della legge n.42/2009** - volto a disciplinare la fase istruttoria (competenze, modalità e tempistica) del procedimento - distingue **due tipologie di ricognizione infrastrutturale** (mentre nel testo previgente si indicavano genericamente le infrastrutture) dirette ad assicurare il **recupero del divario infrastrutturale** tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, anche infra-regionali **nonché di garantire analoghi livelli essenziali di infrastrutturazione e dei servizi a essi connessi**²⁰:

i) una prima tipologia, riguardante le **infrastrutture statali (primo periodo)**, è demandata al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da effettuarsi **entro il 30 novembre 2021** (in luogo del 31 dicembre previsto dalla normativa previgente), sentite le amministrazioni competenti e le strutture tecniche del Ministro per il Sud e la coesione territoriale (nel testo previgente la ricognizione era demandata ad “uno o più D.P.C.M, su proposta dei Ministri competenti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie e con il Ministro per il Sud e la coesione territoriale”, v.*infra*).

*Nel testo non si precisa con quale atto il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è chiamato ad effettuare la predetta ricognizione.*²¹

Nello specifico, con il predetto provvedimento si effettua, limitatamente alle infrastrutture statali, la ricognizione del numero e della classificazione funzionale delle **strutture sanitarie, assistenziali e scolastiche**, nonché la ricognizione del numero e dell'estensione, con indicazione della relativa classificazione funzionale, delle **infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali e idriche** (rispetto al testo previgente non figurano più “le reti elettrica e digitale e di trasporto e distribuzione del gas”);

ii) una seconda tipologia di **ricognizione**, che riguarda le **infrastrutture non di competenza statale (secondo periodo)**. In proposito, la

²⁰ Nel testo previgente (art. 22, comma 1, lett. b) si prevede che con DPCM sarebbero stati definiti gli standard di riferimento per la perequazione infrastrutturale in termini di servizi minimi per le predette tipologie di infrastrutture.

²¹ Nel testo originario dell'art.59 del d-l 77/2021 era previsto lo strumento del decreto ministeriale).

disposizione prevede che gli enti territoriali, nonché gli "altri soggetti pubblici e privati" siano tenuti a effettuare la ricognizione, per quanto di rispettiva competenza. Nel far ciò i predetti soggetti hanno la facoltà di avvalersi del supporto tecnico-amministrativo dell'Agenzia per la coesione territoriale. La ricognizione effettuata dagli **enti locali e dagli altri soggetti pubblici e privati** è comunicata alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano entro il 30 novembre 2021. Queste ultime trasmettono poi la predetta documentazione, unitamente agli esiti della ricognizione effettuata sulle infrastrutture di propria competenza, nei successivi cinque giorni, alla Conferenza delle regioni e delle province **autonome** e, come previsto da una **modifica approvata nel corso dell'esame parlamentare**, all'**Agenzia per la coesione territoriale**.

Quest'ultima predispone il **documento di ricognizione conclusivo da comunicare**, entro il **31 dicembre 2021**, al **Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie** della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Si segnala che, a seguito della modifica introdotta nel corso dell'esame alla Camera, con l'inserimento dell'Agenzia per la coesione territoriale tra i soggetti destinatari della ricognizione effettuata da parte degli enti locali, la formulazione dell'ultimo periodo del comma 1, capoverso 1, sembra ora assegnare all'Agenzia per la coesione (e non più alla Conferenza delle regioni, come previsto nel testo iniziale del decreto-legge) il compito di predisporre il documento di ricognizione conclusivo.

Ai sensi della presente disposizione gravano obblighi in capo agli enti territoriali e ai "soggetti pubblici e privati competenti".

Al riguardo, si valuti l'opportunità di precisare se l'onere ricada in ragione della proprietà dell'infrastruttura o dell'utilizzo della stessa.

Si valuti altresì l'opportunità di specificare, con riferimento alle ricognizioni in capo ai soggetti diversi dagli enti territoriali e specie con riguardo ai soggetti privati, attraverso quali modalità debba essere assicurato l'adempimento di siffatto obbligo di comunicazione delle ricognizioni effettuate.

La disposizione in esame, come accennato, innova la disciplina previgente (per un raffronto puntuale tra il testo previgente e il testo risultante dalle modifiche introdotte dall'articolo 15 in esame si rinvia al **testo a fronte** al termine della presente scheda) sotto diversi aspetti: in precedenza la ricognizione era posta in capo esclusivamente al Presidente del Consiglio dei ministri e non si distingueva fra la ricognizione delle infrastrutture statali e quella delle altre infrastrutture. A tal fine si aveva riguardo ad uno o più DPCM (e non al decreto del Ministro delle infrastrutture e della

mobilità sostenibili), da adottare su proposta dei Ministri competenti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie e con il Ministro per il Sud e la coesione territoriale.

Nel testo previgente il coinvolgimento degli enti territoriali era inoltre limitato alla previsione secondo cui la ricognizione si sarebbe avvalsa dei dati e delle informazioni forniti dalla Conferenza delle regioni e delle province autonome.

Si segnala inoltre che nel testo previgente del citato art.22, commi 1-*bis* e 1-*ter*):

i) nel novero delle infrastrutture oggetto della ricognizione erano incluse anche le reti elettrica e digitale, nonché di trasporto e distribuzione del gas (comma 1, lettera *a*)).

ii) il provvedimento statale avrebbe dovuto altresì definire gli standard di riferimento per la perequazione infrastrutturale in termini di servizi minimi per le predette tipologie di infrastrutture (comma 1, lettera *b*));

iii) la ricognizione avrebbe dovuto tener conto, in particolare, dei seguenti elementi: estensione delle superfici territoriali; valutazione della rete viaria con particolare riferimento a quella del Mezzogiorno; deficit infrastrutturale e deficit di sviluppo; densità della popolazione e densità delle unità produttive; particolari requisiti delle zone di montagna; carenze della dotazione infrastrutturale esistente in ciascun territorio; specificità insulare con definizione di parametri oggettivi relativi alla misurazione degli effetti conseguenti al divario di sviluppo economico derivante dall'insularità, anche con riguardo all'entità delle risorse per gli interventi speciali di cui all'articolo 119, quinto comma, della Costituzione (comma 1-*bis*);

iv) al Presidente del Consiglio dei ministri (o al Ministro dallo stesso delegato) erano demandati, anche per il tramite della Struttura di missione Investitalia e del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) della Presidenza del Consiglio dei ministri, il coordinamento delle attività propedeutiche all'emanazione dei citati DPCM con cui definire la modalità di effettuazione della ricognizione nonché, in collaborazione con i Ministeri competenti, la definizione degli schemi-tipo per la ricognizione e degli standard di riferimento (comma 1-*ter*).

Il **comma 1-*bis* dell'art.22** della L. 42/2009, introdotto dall'articolo in esame, dispone, alla luce degli esiti della descritta fase ricognitiva, in ordine all'individuazione, con il coinvolgimento delle regioni, dei criteri con cui effettuare la perequazione per ridurre il divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del Paese. Nello specifico, demanda ad un **decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri**²² da adottare entro il 31 marzo 2022, sentiti il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, il Ministro

²² Il testo originario dell'art. 59 del D.L. n. 77 assegnava tale compito ad una delibera del CIPESS, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

per gli affari regionali e le autonomie, il Ministro dell'economia e delle finanze, e il Ministro per il Sud e la coesione territoriale, previa intesa in sede di Conferenza unificata:

- la **definizione dei criteri di priorità e delle azioni da perseguire per il recupero del divario infrastrutturale e di sviluppo** risultante dalla ricognizione. A tal fine, occorre avere riguardo alle **carenze infrastrutturali**, anche con riferimento agli aspetti prestazionali e qualitativi, sussistenti in ciascun territorio, con particolare attenzione alle aree che risentono di maggiori criticità nei collegamenti infrastrutturali con le reti su gomma e su ferro di carattere e valenza nazionale della dotazione infrastrutturale sussistenti in ciascun territorio, **all'estensione delle superfici territoriali e alla specificità insulare e delle zone di montagna e delle aree interne, nonché dei territori del Mezzogiorno, alla densità della popolazione e delle unità produttive**; Alcuni dei parametri da ultimo richiamati erano indicati, nel testo previgente, come criteri sulla base dei quali effettuare la ricognizione. Quanto ai criteri di priorità per l'assegnazione dei finanziamenti, la loro individuazione era demandata ai DPCM senza ulteriore specificazione (*v.infra*).
- **l'individuazione dei Ministeri competenti e della quota di finanziamento**, con ripartizione annuale, a valere sulle risorse del Fondo perequativo infrastrutturale (disciplinato dal comma 1-ter, *v. infra*). A tal fine si **tiene conto di quanto già previsto dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e dal Piano complementare**.

Come noto, il PNRR si inserisce all'interno del programma Next Generation EU (NGEU) elaborato dall'Unione Europea per sostenere lo sviluppo dei Paesi a seguito della crisi pandemica²³. La principale componente del programma NGEU è il Dispositivo per la Ripresa e Resilienza, che ha una durata di sei anni (dal 2021 al 2026). Il PNRR presentato dall'Italia si compone di una serie di investimenti e di riforme, cui sono destinate risorse pari a 222,1 miliardi di euro, di cui 191,5 miliardi sono finanziate attraverso il Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza e 30,6 miliardi attraverso il Fondo complementare. Quest'ultimo è stato istituito con il decreto legge n.59 del 2021, a valere sullo scostamento pluriennale di bilancio chiesto dal Consiglio dei ministri ed approvato dal Parlamento il 22 aprile scorso. Il totale dei fondi previsti ammonta a di 222,1 miliardi (cui vanno aggiunti 13 miliardi resi disponibili dal Programma React-EU per gli anni 2021-2023).

²³ Per un'analisi dettagliata del [PNRR dell'Italia](#) e della [Decisione di esecuzione del Consiglio](#) si rinvia al [dossier](#) dei Servizi studi di Camera e Senato e all'apposita [sezione del Portale della documentazione](#) della Camera dei deputati.

Con specifico riguardo ai **criteri di priorità per la specificità insulare**, al terzo periodo del novellato comma 1-*bis* dell'articolo 22 della legge n.42/2009, si specifica che si deve tener conto:

- di quanto previsto dall'articolo 1, comma 690, della legge 30 dicembre 2020, n. 178²⁴;
- degli esiti del tavolo tecnico-politico sui costi dell'insularità di cui al punto 10 dell'accordo in materia di finanza pubblica fra lo Stato e la regione Sardegna del 7 novembre 2019²⁵;
- a condizione che sia comunque assicurato il rispetto dei termini previsti dal presente articolo.

Il **comma 1-ter dell'art.22** della L. 42/2009 - come novellato dall'articolo in commento - disciplina il **Fondo perequativo infrastrutturale** per il finanziamento delle infrastrutture necessarie ad assorbire il divario infrastrutturale. La disposizione recepisce il contenuto già presente nel testo previgente del comma 1-*quater* del medesimo articolo, come introdotto con la legge di bilancio per il 2021. Detto Fondo, istituito presso lo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, ha una dotazione complessiva di 4,6 miliardi di euro per gli anni dal 2022 al 2033, così ripartita: 100 milioni per l'anno 2022, 300 milioni per ciascuno degli anni 2023-2027, 500 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2028-2033.

È altresì confermato che al Fondo **non si applica l'articolo 7-bis del decreto-legge n. 243 del 2016**²⁶, che introduce, al fine di favorire il riequilibrio territoriale, il criterio di assegnazione preferenziale di risorse a favore degli interventi nei territori delle regioni del Mezzogiorno (c.d. regola del 34 per cento), al fine di favorire il riequilibrio territoriale.

Rispetto al testo previgente, risulta invece innovativo l'ultimo periodo del comma 1-*ter*, con cui si prevede che il Dipartimento per gli Affari regionali

²⁴ Il richiamato comma 690 attribuisce alla commissione paritetica per l'attuazione dello statuto della Regione Siciliana il compito di quantificare i costi derivanti dalla condizione di insularità per la medesima Regione.

²⁵ Al riguardo si segnala che il punto n.10 del citato accordo, al secondo periodo, reca l'intesa fra lo Stato e la Regione per l'istituzione "entro 60 giorni" dalla sottoscrizione dell'accordo medesimo di un "tavolo tecnico-politico per la definizione degli svantaggi strutturali permanenti derivanti alla Sardegna dalla sua particolare condizione di insularità come enunciati dalla Corte costituzionale nella sentenza n. 6/2019 e degli strumenti compensativi più idonei alla loro rimozione in ossequio ai principi di uguaglianza, coesione territoriale e pari opportunità". Ai sensi del terzo periodo, al tavolo è demandata la predisposizione entro il 30 giugno 2020 di un testo di accordo istituzionale, che le parti si impegnano a sottoscrivere;

²⁶ "Interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno". La disposizione stabilisce che le Amministrazioni centrali dello Stato siano tenute ad assicurare l'obiettivo di destinare agli interventi nelle regioni del Mezzogiorno un volume complessivo annuale di stanziamenti ordinari in conto capitale proporzionale alla popolazione di riferimento (corrispondente, cioè, al 34 per cento degli stanziamenti complessivi).

e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri possa stipulare una apposita **convenzione** per il supporto tecnico-operativo alle attività di competenza nel limite massimo di 200.000 euro per il 2021.

La convenzione è stipulata ai sensi degli articoli 5 e 192 del Codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n.50.

L'articolo 5 del Codice dei contratti reca i principi comuni in materia di esclusione, dall'ambito di applicazione del codice stesso, di una concessione o di un appalto pubblico aggiudicati (da un'amministrazione aggiudicatrice o da un ente aggiudicatore) a una persona giuridica di diritto pubblico o di diritto privato.

Il comma 1 individua le condizioni che devono essere contestualmente soddisfatte affinché si ricada nella fattispecie di affidamento *in house*, che, in quanto tale, non rientra nella disciplina del Codice: un'amministrazione aggiudicatrice o un ente aggiudicatore deve esercitare sulla persona giuridica un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi (lett. a), inteso come "un'influenza determinante sia sugli obiettivi strategici che sulle decisioni significative della persona giuridica controllata", che può essere esercitata da una persona giuridica diversa, a sua volta controllata allo stesso modo dal soggetto aggiudicatore; oltre l'80 per cento delle attività della persona giuridica controllata deve essere effettuato nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dall'amministrazione aggiudicatrice controllante o da altre persone giuridiche controllate dall'amministrazione aggiudicatrice o da un ente aggiudicatore (lett. b); nella persona giuridica controllata non vi è alcuna partecipazione diretta di capitali privati, ad eccezione di forme di partecipazione di capitali privati previste dalla legislazione nazionale, in conformità dei trattati, che non esercitano un'influenza determinante sulla persona giuridica controllata (lett. c).

Ai sensi dell'art.192 del Codice degli appalti, per quanto rileva in questa sede, si prevede che ai fini dell'affidamento *in house* di un contratto avente ad oggetto servizi disponibili sul mercato in regime di concorrenza, le stazioni appaltanti effettuino preventivamente la valutazione sulla congruità economica dell'offerta dei soggetti *in house*, avuto riguardo all'oggetto e al valore della prestazione, dando conto nella motivazione del provvedimento di affidamento delle ragioni del mancato ricorso al mercato, nonché dei benefici per la collettività della forma di gestione prescelta, anche con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio, nonché di ottimale impiego delle risorse pubbliche (comma 2). Inoltre, si dispone in ordine alle forme di pubblicità degli atti connessi all'affidamento degli appalti pubblici e dei contratti di concessione tra enti nell'ambito del settore pubblico, da assicurarsi tramite pubblicazione nel profilo del committente nella sezione Amministrazione trasparente in formato open-data (comma 3).

Il nuovo **comma 1-quater dell'art.22 della L.42/2009** prevede che entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 1-bis, **ciascun Ministero** competente, assegnatario delle risorse, **individui, anche sulla base di una proposta non vincolante della Conferenza delle regioni e delle province**

autonome, in un apposito **Piano** da adottare con decreto del Ministro competente. A seguito di una **modifica approvata dalla Camera dei deputati**, il decreto è adottato **di concerto** (anziché d'intesa) con il Ministro dell'economia e delle finanze. Il decreto di adozione del Piano è altresì adottato **previa intesa in sede di Conferenza Stato-Regioni**.

Il Piano individua:

- gli interventi da realizzare, che non devono essere già oggetto di integrale finanziamento a valere su altri fondi nazionali o dell'Unione europea e che devono essere corredati del Codice unico di progetto - CUP (art. 11, comma 2-bis, della legge n. 3 del 2003).

Il CUP è il codice che identifica un progetto d'investimento pubblico ed è lo strumento centrale per il funzionamento del Sistema di Monitoraggio degli Investimenti Pubblici. Ai sensi del richiamato art.11, comma 2-bis, gli atti amministrativi, adottati dalle Amministrazioni pubbliche, che dispongono un finanziamento o autorizzano l'esecuzione di progetti di investimento pubblico sono nulli in assenza dei corrispondenti codici unici che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso;

- l'importo del relativo finanziamento;
- i soggetti attuatori, in relazione al tipo e alla localizzazione dell'intervento;
- il cronoprogramma della spesa, con indicazione delle risorse annuali necessarie per la loro realizzazione;
- le modalità di revoca e di eventuale riassegnazione delle risorse in caso di mancato avvio nei termini previsti dell'opera da finanziare.

Il Piano è infine comunicato alla Conferenza unificata.

Il **comma 1-quinquies** conferma i contenuti già presenti nel testo previgente (al comma 1-sexies), ai sensi del quale il **monitoraggio della realizzazione degli interventi** è effettuato attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229²⁷. A tal fine, si precisa che la classificazione degli interventi dovrà avvenire sotto la voce "Interventi per il recupero del deficit infrastrutturale legge di bilancio 2021".

Il citato D.lgs. n. 229 contempla specifici obblighi di monitoraggio per le amministrazioni pubbliche e per i soggetti, anche privati, che realizzano opere pubbliche.

²⁷ Recante "Attuazione dell'articolo 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti".

Il **comma 1-sexies**, infine, reca la copertura dell'onere recato dal terzo periodo del comma 1-ter (riguardante la convenzione che può essere stipulata dal Dipartimento per gli affari regionali per il supporto tecnico-operativo, v. *supra*), quantificato in 200.000 euro, che è posto a carico del Fondo per le esigenze indifferibili (di cui all'articolo 1, comma 200, della legge n. 190 del 2014).

Nella scheda di approfondimento che segue si dà conto delle principali novità introdotte con la legge di bilancio per il 2021 rispetto alla versione originaria del testo della legge n.42 del 2009.

• **Le novità introdotte con la legge di bilancio 2021 in materia di perequazione infrastrutturale**

L'**articolo 1, comma 815**, della legge di bilancio 2021 aveva riscritto l'art.22 della L.42/2009, che era rimasto a lungo inattuato. Dopo aver dato conto delle novità introdotte con l'articolo in esame, in questa sede si dà conto degli aspetti innovativi introdotti con l'ultima legge di bilancio rispetto alla disciplina originaria.

Il **comma 1** dell'art.22, come novellato con la legge di bilancio, demandava, come detto, ad **uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri** il compito di effettuare una **ricognizione delle dotazioni infrastrutturali esistenti**, mentre nel testo originario veniva attribuito al Ministro dell'economia e delle finanze, "d'intesa con il Ministro per le riforme per il federalismo, il Ministro per la semplificazione normativa, il Ministro per i rapporti con le regioni e gli altri Ministri competenti per materia" una "ricognizione degli interventi infrastrutturali", sulla base delle norme vigenti.

Con l'art.1, comma 815, si specificava che la finalità degli interventi perequativi, consistente nel recupero del deficit infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, riguardava **anche le aree infra-regionali**. Tale ultimo riferimento ai territori intraregionali, ancorché potenzialmente desumibile dalla disciplina originaria, veniva reso esplicito. La novità (mantenuta anche nel testo riformulato da ultimo dal presente decreto-legge) consiste nello specificare che la perequazione deve essere intesa non come volta a beneficiare esclusivamente le regioni con minore grado di sviluppo infrastrutturale, bensì come diretta a colmare eventuali divari strutturali riguardanti territori anche situati all'interno di regioni che, nelle restanti parti, siano adeguatamente dotate di capitale fisico.

Nel testo **originario** era disciplinata una **fase transitoria** (definita agli articoli 20 e 21 della medesima legge n.42/2009) nella quale si prevedeva l'individuazione, sulla base della richiamata ricognizione, di interventi perequativi che tenessero conto anche della virtuosità degli enti nell'adeguamento al processo di convergenza ai costi o al fabbisogno standard. Siffatti interventi da effettuare nelle aree sottoutilizzate avrebbero dovuto essere individuati nell'allegato infrastrutture al Documento di programmazione economico-finanziaria.

Quanto agli **ambiti oggetto della ricognizione**, nella legge di bilancio per il 2021 sono sostanzialmente confermati rispetto a quelli previsti nel testo previgente: strutture sanitarie, assistenziali, scolastiche, nonché rete stradale, autostradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale²⁸, idrica, elettrica e digitale e di trasporto e distribuzione del gas.

Risulta invece innovativa la scelta di precisare che la ricognizione si avvale dei **dati e delle informazioni forniti dalla Conferenza delle regioni e delle Province autonome**.

Si demanda inoltre ai medesimi DPCM la definizione degli standard di riferimento per la perequazione infrastrutturale in termini di servizi minimi per le predette tipologie di infrastrutture.

Il **comma 1-bis** dell'art.22 della legge n.42 del 2009, anch'esso introdotto con la citata legge di bilancio, riguarda i **parametri su cui operare la ricognizione infrastrutturale**, riproducendo tendenzialmente i contenuti della disposizione originaria, di cui al comma 1, secondo periodo, dell'art.22 medesimo (venuti meno nel testo ora vigente).

Ai fini della ricognizione, si sarebbe dovuto tener conto, in particolare:

- a) dell'estensione delle superfici territoriali;
- b) della valutazione della rete viaria con particolare riferimento a quella del Mezzogiorno;
- c) del deficit infrastrutturale e del deficit di sviluppo;
- d) della densità della popolazione e della densità delle unità produttive;
- e) di particolari requisiti delle zone di montagna;
- f) delle carenze della dotazione infrastrutturale esistente in ciascun territorio;
- g) della specificità insulare con definizione di parametri oggettivi relativi alla misurazione degli effetti conseguenti al divario di sviluppo economico derivante dall'insularità, anche con riguardo all'entità delle risorse per gli interventi speciali di cui all'articolo 119, quinto comma, della Costituzione.

Ai sensi del **comma 1-ter** dell'art.22 della legge n.42/2009, risultante dal comma 815, il **coordinamento delle attività propedeutiche all'emanazione dei richiamati DPCM** spetta al Presidente del Consiglio dei ministri o al Ministro dallo stesso delegato, anche per il tramite della Struttura di missione Investitalia e del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri. Tali aspetti presentano un carattere innovativo rispetto alla disciplina allora previgente, così come la previsione secondo cui il Presidente del Consiglio (o il Ministro delegato), in collaborazione con i Ministeri competenti e avvalendosi delle anzidette strutture, era chiamato a definire gli **schemi-tipo per la ricognizione e gli standard di riferimento**.

Il **comma 1-quater** dell'art.22 della l.n.42/2009 risultante dalle modifiche introdotte con la legge di bilancio per il 2021, contenente disposizioni precedentemente non previste, demanda ad ulteriori **DPCM l'individuazione sia**

²⁸ Nel testo previgente, invero, si faceva riferimento "alle strutture portuali ed aeroportuali".

delle infrastrutture necessarie a colmare il deficit di servizi rispetto agli standard di riferimento per la perequazione infrastrutturale, sia dei **criteri di priorità per l'assegnazione dei finanziamenti**.

Tali decreti avrebbero dovuto essere adottati, entro sei mesi dalla richiamata ricognizione della dotazione infrastrutturale, su proposta dei Ministri competenti, di concerto con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie, con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con il Ministro per il Sud e la coesione territoriale e con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in Conferenza unificata.

Fra i principali elementi di novità introdotte nell'ultima manovra economica, vi è la previsione, come detto confermata anche dal presente decreto-legge, con cui è stato istituito, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, il “**Fondo perequativo infrastrutturale**” per il finanziamento delle infrastrutture necessarie ad assorbire il divario infrastrutturale, con la dotazione complessiva, pari a 4.600 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2033.

Anche i commi **1-quinquies** e **comma 1-sexies** dell'art.22 della l.n.42/2009, relativi, rispettivamente, alla ripartizione del **Fondo perequativo** infrastrutturale e al **monitoraggio della realizzazione degli interventi** presentavano carattere innovativo.

La **tempistica** degli adempimenti contenuti nella nuova formulazione dell'art. 22 della legge n. 42 del 2009, come sostituito dall'art. 15 in esame, può essere così sintetizzata:

<i>Termine (entro)</i>	<i>Oggetto</i>
30 novembre 2021	Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili effettua la ricognizione di alcune tipologie di infrastrutture statali.
30 novembre 2021	Gli enti locali trasmettono alla propria Regione e alla propria P.A. la ricognizione delle infrastrutture non statali di loro competenza.
5 dicembre 2021 (nei 5 giorni successivi)	Le Regioni e le P.A. trasmettono la ricognizione delle infrastrutture non statali di loro competenza (unitamente a quelle pervenute dagli enti locali) alla Conferenza delle regioni e delle province autonome.
31 dicembre 2021	La Conferenza delle regioni e delle province autonome trasmette il documento di ricognizione conclusivo (da essa predisposto), al Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri.
31 marzo 2022	È adottato il DPCM sui criteri di priorità e sulle azioni da perseguire per il recupero del divario infrastrutturale e di sviluppo risultante dalla ricognizione.
30 aprile 2022 (Entro 30 giorni dal DPCM)	È adottato, con decreto del Ministro competente, d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in Conferenza Stato-Regioni, un apposito Piano che individua gli interventi da realizzare. L'individuazione di tali interventi

avviene anche sulla base di una proposta non vincolante da parte della Conferenza delle regioni Il Piano è comunicato alla Conferenza Unificata.

A seguire si propone un testo a fronte delle disposizioni di cui all'articolo 22, commi da 1 a 1-sexies, della legge n.42 del 2009 nel testo attualmente vigente a seguito dell'articolo 15 in esame (colonna di destra) e nel testo previgente.

Legge n. 42 del 2009, art. 22, commi da 1 a 1-sexies - Perequazione infrastrutturale

Testo previgente

1. Al fine di assicurare il recupero del deficit infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, anche infra-regionali, entro e non oltre il 31 dicembre 2021, con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta dei Ministri competenti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie e con il Ministro per il Sud e la coesione territoriale:

- a) è effettuata la ricognizione delle dotazioni infrastrutturali esistenti riguardanti le strutture sanitarie, assistenziali, scolastiche, nonché la rete stradale, autostradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale, idrica, elettrica e digitale e di trasporto e distribuzione del gas. La ricognizione si avvale dei dati e delle informazioni forniti dalla Conferenza delle regioni e delle province autonome;
- b) sono definiti gli standard di riferimento per la perequazione infrastrutturale in termini di servizi minimi per le predette tipologie di infrastrutture.

Testo del D.L. n. 121/2021, art. 15, come modificato dalla Camera

1. Al fine di assicurare il recupero del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, anche infra-regionali, nonché di garantire analoghi livelli essenziali di infrastrutturazione e dei servizi a essi connessi, entro il 30 novembre 2021 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le amministrazioni competenti e le strutture tecniche del Ministro per il sud e la coesione territoriale, effettua, limitatamente alle infrastrutture statali, la ricognizione del numero e della classificazione funzionale delle strutture sanitarie, assistenziali e scolastiche, nonché del numero e dell'estensione, con indicazione della relativa classificazione funzionale, delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali e idriche. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nonché gli enti locali e gli altri soggetti pubblici e privati competenti, anche avvalendosi del supporto tecnico-amministrativo dell'Agenzia per la coesione territoriale, provvedono alla ricognizione delle infrastrutture di cui al primo periodo non di competenza statale. La ricognizione effettuata dagli enti locali e dagli altri soggetti pubblici e privati è trasmessa entro il 30 novembre 2021 alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano, che la trasmettono, unitamente a quella di propria competenza, nei successivi cinque giorni, alla Conferenza delle regioni e delle province autonome e all'Agenzia per la

Legge n. 42 del 2009, art. 22, commi da 1 a 1-sexies - Perequazione infrastrutturale**Testo previgente**

1-bis. La ricognizione di cui al comma 1, lettera a), è effettuata tenendo conto, in particolare, dei seguenti elementi:

- a) estensione delle superfici territoriali;
- b) valutazione della rete viaria con particolare riferimento a quella del Mezzogiorno;
- c) deficit infrastrutturale e deficit di sviluppo;
- d) densità della popolazione e densità delle unità produttive;
- e) particolari requisiti delle zone di montagna;
- f) carenze della dotazione infrastrutturale esistente in ciascun territorio;
- g) specificità insulare con definizione di parametri oggettivi relativi alla misurazione degli effetti conseguenti al divario di sviluppo economico derivante dall'insularità, anche con riguardo all'entità delle risorse per gli interventi speciali di cui all'articolo 119, quinto comma, della Costituzione.

1-ter. Il Presidente del Consiglio dei ministri o il Ministro dallo stesso delegato, anche per il tramite della Struttura di missione Investitalia e del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri, coordina le attività propedeutiche all'emanazione dei decreti di cui al comma 1 e, in collaborazione con i Ministeri competenti, definisce gli schemi-tipo per la ricognizione di cui al comma 1, lettera a), e gli standard di riferimento di cui al comma 1, lettera b).

1-quater. Entro sei mesi dalla ricognizione di cui al comma 1, lettera a), con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei

Testo del D.L. n. 121/2021, art. 15, come modificato dalla Camera

coesione territoriale. Questa predispone il documento di ricognizione conclusivo da comunicare, entro il 31 dicembre 2021, al Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri.

1-bis. All'esito della ricognizione di cui al comma 1, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sentiti i Ministri

Legge n. 42 del 2009, art. 22, commi da 1 a 1-sexies - Perequazione infrastrutturale**Testo previgente**

ministri, su proposta dei Ministri competenti, di concerto con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie, con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con il Ministro per il Sud e la coesione territoriale e con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono individuate le infrastrutture necessarie a colmare il deficit di servizi rispetto agli standard di riferimento per la perequazione infrastrutturale, nonché stabiliti i criteri di priorità per l'assegnazione dei finanziamenti.

Testo del D.L. n. 121/2021, art. 15, come modificato dalla Camera

delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per gli affari regionali e le autonomie, dell'economia e delle finanze, e per il Sud e la coesione territoriale, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, da adottarsi entro il 31 marzo 2022, sono stabiliti i criteri di priorità e le azioni da perseguire per il recupero del divario infrastrutturale e di sviluppo risultante dalla ricognizione predetta, avuto riguardo alle carenze infrastrutturali, anche con riferimento agli aspetti prestazionali e qualitativi, sussistenti in ciascun territorio, con particolare attenzione alle aree che risentono di maggiori criticità nei collegamenti infrastrutturali con le reti su gomma e su ferro di carattere e valenza nazionale della dotazione infrastrutturale di ciascun territorio, all'estensione delle superfici territoriali e alla specificità insulare e delle zone di montagna e delle aree interne, nonché dei territori del Mezzogiorno, alla densità della popolazione e delle unità produttive, e sono individuati i Ministeri competenti e la quota di finanziamento con ripartizione annuale, tenuto conto di quanto già previsto dal PNRR e dal Piano complementare di cui al decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, a valere sulle risorse del fondo cui al comma 1-ter. I criteri di priorità per la specificità insulare devono tener conto di quanto previsto dall'articolo 1, comma 690, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e degli esiti del tavolo tecnico-politico sui costi dell'insularità di cui al punto 10 dell'accordo in materia di finanza pubblica fra lo Stato e la regione Sardegna del 7 novembre 2019, purché sia comunque assicurato il rispetto dei termini previsti dal presente articolo.

1-ter. Per il finanziamento degli interventi di cui al comma 1-quater, nello stato di

Per il finanziamento delle infrastrutture

Legge n. 42 del 2009, art. 22, commi da 1 a 1-sexies - Perequazione infrastrutturale**Testo previgente**

necessarie di cui al periodo precedente, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito il "Fondo perequativo infrastrutturale" con una dotazione complessiva di 4.600 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2033, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 300 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, 500 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2028 al 2033. Al predetto Fondo non si applica l'articolo 7-bis del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18.

1-quinquies. Alla ripartizione del Fondo di cui al comma 1-quater si provvede con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta dei Ministri competenti, di concerto con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie e con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, che individua gli interventi da realizzare, l'importo del relativo finanziamento, i soggetti attuatori e il cronoprogramma della spesa, con indicazione delle risorse annuali necessarie per la loro realizzazione.

Testo del D.L. n. 121/2021, art. 15, come modificato dalla Camera

previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito il "Fondo perequativo infrastrutturale" con una dotazione complessiva di 4.600 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2033, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 300 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, 500 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2028 al 2033. Al predetto Fondo non si applica l'articolo 7-bis del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18. Il Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri per il supporto tecnico - operativo alle attività di competenza, può stipulare apposita convenzione ai sensi degli articoli 5 e 192 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nel limite massimo di spesa di 200.000 euro per l'anno 2021.

1-quater. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 1-bis, ciascun Ministero competente, assegnatario delle risorse di cui al comma 1-bis individua, anche sulla base di una proposta non vincolante della Conferenza delle regioni e delle province autonome, in un apposito Piano da adottare con decreto del Ministro competente di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa, ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, gli interventi da realizzare, che non devono essere già oggetto di integrale finanziamento a valere su altri fondi nazionali o dell'Unione europea, l'importo del relativo finanziamento, i soggetti attuatori, in relazione al tipo e alla localizzazione dell'intervento, il cronoprogramma della spesa, con indicazione delle risorse annuali necessarie

Legge n. 42 del 2009, art. 22, commi da 1 a 1-sexies - Perequazione infrastrutturale**Testo previgente**

1-sexies. Il monitoraggio della realizzazione degli interventi finanziati di cui al comma 1-*quater* è effettuato attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, classificando gli interventi sotto la voce "Interventi per il recupero del deficit infrastrutturale legge di bilancio 2021.

Testo del D.L. n. 121/2021, art. 15, come modificato dalla Camera

per la loro realizzazione, nonché le modalità di revoca e di eventuale riassegnazione delle risorse in caso di mancato avvio nei termini previsti dell'opera da finanziare. Gli interventi devono essere corredati, ai sensi dell'articolo 11, comma 2-*bis*, della legge 16 gennaio 2003, n. 3, del Codice unico di progetto. Il Piano di cui al primo periodo è comunicato alla Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

1-quinquies. Il monitoraggio della realizzazione degli interventi finanziati di cui al comma 1-*quater* è effettuato attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, classificando gli interventi sotto la voce "Interventi per il recupero del divario infrastrutturale legge di bilancio 2021.

1-sexies. Agli oneri derivanti dal terzo periodo del comma 1-*ter*, pari a 200.000 euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

Articolo 16, commi 1 e 2
(Commissario “ponte Morandi”)

L’**articolo 16** proroga fino al 31 dicembre 2024 la durata massima dell’incarico del Commissario straordinario previsto per la ricostruzione del “ponte Morandi”, avvenuto a Genova il 14 agosto 2018, e disciplina la copertura dei relativi oneri quantificati complessivamente in circa 4,9 milioni di euro per il periodo 2021-2024.

Il comma 1 proroga fino al 31 dicembre 2024 la durata massima dell’incarico del Commissario straordinario previsto dall’art. 1, comma 1, del D.L. 109/2018 in seguito al crollo di un tratto del viadotto Polcevera dell’autostrada A10, nel comune di Genova, noto come “ponte Morandi”, avvenuto il 14 agosto 2018.

Il testo previgente dell’art. 1, comma 1, del D.L. 109/2018 prevede che la durata dell’incarico del Commissario straordinario è di dodici mesi e può essere prorogata o rinnovata non oltre un triennio dalla prima nomina, vale a dire non oltre il 4 ottobre 2021 (essendo la prima nomina stata effettuata con il [D.P.C.M. 4 ottobre 2018](#) e successivamente prorogata con i decreti datati [D.P.C.M. 30 settembre 2019](#) e con il [D.P.C.M. 2 ottobre 2020](#)).

Il comma 1 citato ha previsto la nomina del Commissario al fine di garantire, in via d’urgenza, le attività per la demolizione, la rimozione, lo smaltimento e il conferimento in discarica dei materiali di risulta, nonché per la progettazione, l’affidamento e la ricostruzione dell’infrastruttura e il ripristino del connesso sistema viario.

La relazione illustrativa ricorda che al Commissario straordinario “gli articoli 6 e 9-bis (come modificato dal comma 72 dell’articolo 1 della legge n. 160 del 2019 - legge di Bilancio 2020) hanno inoltre affidato l’approvazione del ‘programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell’aeroporto Cristoforo Colombo con Genova nonché per la messa in sicurezza idraulica e l’adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro’. Conseguentemente, in aggiunta alla ricostruzione del viadotto Polcevera, il Commissario ha svolto la sua attività di impulso e coordinamento fra i differenti soggetti attuatori del programma straordinario (Autorità di Sistema Portuale, Comune di Genova, Aeroporto di Genova, Rete Ferroviaria Italiana) e di monitoraggio del relativo stato di avanzamento, anche sotto il profilo delle risorse finanziarie. Il programma straordinario, infatti, sempre secondo la relazione governativa, caratterizzato da elementi di estrema complessità amministrativa oltre che realizzativa, è destinato a modificare in modo determinante la città, il suo porto e, quindi, l’assetto strategico dell’intero Paese nel settore marittimo e della logistica delle merci. Alcuni progetti e, in particolare, quello relativo alla razionalizzazione dell’accessibilità e della messa in sicurezza idraulica dell’area

portuale industriale di Genova Sestri Ponente (strategico anche per la cantieristica navale del nostro Paese), richiedono un presidio che svolga funzioni straordinarie, garantendo la massima sinergia anche procedimentale fra Amministrazioni e promuovendo e facilitando le relazioni fra tutti i soggetti (Istituzioni, Operatori economici, Cittadini)”.

Alla luce di tali considerazioni, la relazione illustrativa giustifica quindi la proroga.

Il **comma 2** disciplina la **copertura degli oneri** derivanti dalla proroga recata dal comma precedente, **quantificati complessivamente in circa 4,9 milioni di euro** (per la precisione in 375.000 euro per l'anno 2021 e in 1.500.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024).

Alla copertura di tali oneri si provvede:

- a) quanto a 375.000 euro per l'anno 2021 e a 1.500.000 euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (*si segnala l'opportunità di utilizzare la dicitura corretta di “Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili”*);

Nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati è stato aggiunto un periodo nel quale si autorizza il Ministro dell'economia e delle finanze ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio;

- b) quanto a 1.500.000 euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte corrente, costituito con le risorse derivanti dal riaccertamento annuale dei residui passivi, ai sensi dell'art. 34-ter, comma 5, della legge di contabilità e finanza pubblica (legge 31 dicembre 2009, n. 196), iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

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

Il **comma 2-bis** dell'articolo 16, **introdotto dalla Camera dei deputati**, interviene sulla disciplina prevista dall'articolo 7 del decreto-legge n. 109/2018 che ha istituito la **Zona logistica semplificata - Porto e Retroporto di Genova**, per il superamento dell'emergenza conseguente al crollo avvenuto nel 2018 del viadotto Polcevera (noto anche come "ponte Morandi") e per favorire la ripresa delle attività economiche colpite, direttamente o indirettamente, dall'evento. In particolare si prevede la possibilità di individuare, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, **ulteriori siti retroportuali** nell'ambito della Zona logistica semplificata, ai soli fini dell'applicazione alle imprese operanti delle semplificazioni previste per le zone economiche speciali (ZES).

Il **comma 2-bis modifica** l'articolo 7 del decreto-legge n. 109 del 2018 che ha istituito la **Zona logistica semplificata - Porto e Retroporto di Genova** ed i relativi interventi.

In particolare, la **lettera a)** interviene sul comma 1 dell'articolo 7, in cui sono elencati i territori compresi nella Zona Logistica Semplificata - Porto e Retroporto di Genova, che comprende i territori portuali e retroportuali del Comune di Genova (retroporti di Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Ovada Belforte, Dinazzano, Milano Smistamento, Melzo e Vado Ligure).

La **norma in esame** è volta ad includere tra le aree che fruiscono della disciplina agevolativa - ai soli fini delle semplificazioni amministrative - **ulteriori siti retroportuali** individuati con le modalità previste al comma 1-bis dell'articolo 7 del decreto-legge n. 109 del 2018 (vedi *infra*).

Il comma 2 dell'articolo 7 del decreto-legge n. 109 del 2018 rinvia alle semplificazioni di cui all'articolo 5, comma 1, lettera a) del decreto-legge 91/2017, che prevede che l'attività economica nelle zone economiche speciali (di seguito ZES) è libera, nel rispetto delle norme nazionali ed europee sull'esercizio dell'attività d'impresa.

Al fine di semplificare ed accelerare l'insediamento, la realizzazione e lo svolgimento dell'attività economica nelle ZES sono disciplinati alcuni criteri derogatori alla normativa vigente, le procedure semplificate e i regimi procedurali speciali applicabili. Per la celere definizione dei procedimenti amministrativi, sono ridotti di un terzo i termini in materia di VIA (Valutazione d'Impatto Ambientale), VAS (Valutazione Ambientale Strategica) e AIA (Autorizzazione Ambientale Integrata), di cui agli articoli 2 e 19 della legge n. 241 del 1990 e al decreto legislativo n. 152 del 2006; in materia di AUA (Autorizzazione Unica Ambientale), di cui al D.P.R. n. 59 del 2013; di

autorizzazione paesaggistica, di cui al decreto legislativo n. 42 del 2004 e del D.P.R. n. 31 del 2017; in materia edilizia, di cui al D.P.R. n. 380 del 2001; di concessioni demaniali portuali, di cui alla legge n. 84 del 1994.

Con la **lettera b)** viene sostituito il comma 1-*bis* dell'articolo 7, che nella formula vigente rimette al Ministro delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili la possibilità di integrare con ulteriori siti retroportuali il perimetro riguardante la **Zona logistica semplificata**.

Il **nuovo comma bis** dell'articolo 7 del decreto-legge n. 109 del 2018, che risulta più articolato della norma vigente, prevede che, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione, si possa provvedere all'**individuazione di ulteriori siti retroportuali con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri**, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro per le infrastrutture e la mobilità sostenibili, su proposta delle regioni interessate (che peraltro sembrerebbe la sola Liguria). Tale proposta è corredata da un piano di sviluppo strategico che specifica la delimitazione delle zone interessate, in coerenza con le zone portuali.

Articolo 16, comma 3 *(Disposizioni per i comuni colpiti dagli eventi sismici del 2018)*

Il **comma 3 dell'art. 16** prevede a favore degli interventi di ricostruzione previsti nei comuni della città metropolitana di Catania e della provincia di Campobasso, interessati dagli eventi sismici del 2018, che non sia più obbligatorio annotare la concessione del contributo per la ricostruzione nei registri immobiliari.

Il **comma 3 dell'art. 16** abroga il comma 8 dell'articolo 10 del D.L. 32/2019 (cosiddetto "sblocca cantieri"), che prevede per gli interventi di ricostruzione nei comuni della città metropolitana di Catania e della provincia di Campobasso, interessati dagli eventi sismici del 2018, l'obbligo di annotare la concessione del contributo nei registri immobiliari, anche se in esenzione da qualsiasi tributo o diritto e senza alcun'altra formalità.

Nella relazione illustrativa si sottolinea che l'intervento in questione comporta una "procedura amministrativamente complessa, che richiede una molteplicità di adempimenti".

In tale ambito, la disposizione in esame risulta identica a quella dell'articolo 6, comma 10-*bis*, del D.L. 189/2016 (Interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dagli eventi sismici del 2016), abrogata successivamente dall' articolo 2, comma 1, lettera b), del D.L. 123/2019.

Con la [delibera del Consiglio dei ministri del 28 dicembre 2018](#), è stato dichiarato, per dodici mesi (fino al 28 dicembre 2019), lo stato di emergenza in conseguenza dell'evento sismico che il giorno 26 dicembre 2018 ha colpito il territorio dei comuni di Zafferana Etnea, Viagrande, Trecastagni, Santa Venerina, Acireale, Aci Sant'Antonio, Aci Bonaccorsi, Milo, Aci Catena della **provincia di Catania**. Per l'attuazione dei primi interventi, si è provveduto nel limite di 10 milioni di euro a valere sul Fondo per le emergenze nazionali. Con la [delibera del consiglio dei ministri 11 giugno 2019](#) è stato disposto un ulteriore stanziamento di 37 milioni di euro.

Con la [delibera del consiglio dei ministri 21 dicembre 2019](#), lo stato di emergenza è stato prorogato di ulteriori dodici mesi (fino al 21 dicembre 2020).

Successivamente lo **stato di emergenza è stato prorogato fino al 31 dicembre 2021** (art. 57, comma 8, D.L. 104/2020).

Con la [delibera del Consiglio dei ministri del 6 settembre 2018](#) è stato dichiarato, per la durata di 6 mesi, decorrenti dalla data del 6 settembre 2018, lo stato di emergenza nei Comuni della **Provincia di Campobasso** colpiti da una serie di eventi sismici a far data dal 16 agosto 2018 (Acquaviva Collecroce, Campomarino, Castelbottaccio, Castelmauro, Guardiafilera, Guglionesi, Larino, Lupara, Montecilfone, Montefalcone del Sannio, Montemitro, Montorio nei Frentani, Morrone del Sannio, Palata, Portocannone, Rotello, San Felice del

Molise, San Giacomo degli Schiavoni, San Martino in Pensilis, Santa Croce di Magliano e Tavenna). Per l'attuazione dei primi interventi, si è provveduto nel limite di 2 milioni di euro a valere sul Fondo per le emergenze nazionali (integrati di 3,3 milioni con [la delibera del 10 gennaio 2019](#) e di 1,6 milioni con [la delibera del 14 luglio 2020](#)).

[Con la delibera del Consiglio dei ministri del 20 marzo 2019](#) è stato prorogato lo stato di emergenza di dodici mesi, con un ulteriore stanziamento di 2 milioni di euro. Successivamente, è stata prevista la possibilità di proroga fino ad una durata complessiva di tre anni per lo stato di emergenza conseguente agli eventi sismici che hanno colpito i comuni della provincia di Campobasso, a far data dal 16 agosto 2018, individuati dall'allegato 1 del D.L. 32/2019 (art. 15, comma 2, D.L. 162/2019). Ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 15, comma 2, del D.L. 162/2019, e dell'art. 24, comma 3, del Codice della protezione civile (decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1), con [la delibera del Consiglio dei ministri 20 aprile 2020](#) è stato prorogato di ulteriori 12 mesi lo stato di emergenza in questione. Successivamente, con [la delibera del Consiglio dei Ministri del 14 aprile 2021](#) lo stato di emergenza è stato prorogato di ulteriori sei mesi.

Per ulteriori approfondimenti, si rinvia al tema web "[Terremoti](#)".

Articolo 16, commi 3-bis-3-quinquies
(Commissario straordinario pista olimpica bob Cortina)

I commi da 3-bis a 3-quinquies dell'articolo 16, introdotti dalla Camera dei deputati, al fine di assicurare la tempestiva realizzazione entro il 31 dicembre 2024 degli interventi di adeguamento della **pista olimpica di bob e slittino «Eugenio Monti»** di Cortina d'Ampezzo, prevedono che l'amministratore delegato della società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 è nominato **Commissario straordinario** con i poteri previsti dall'art. 4 del D.L. 32/2019 e dall'art. 3, comma 2-bis, del D.L. 16/2020. Per la realizzazione dell'opera si prevede un **finanziamento** pari a complessivi **24,5 milioni di euro per il periodo 2021-2023**.

In particolare, il **comma 3-bis** prevede la nomina a **commissario straordinario dell'amministratore delegato della società «Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.»**, ai sensi dell'art. 4 del D.L. 32/2019, al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi di adeguamento della **pista olimpica di bob e slittino «Eugenio Monti»** di Cortina d'Ampezzo entro il 31 dicembre 2024.

In sintesi, l'art. 4 del D.L. 32 /2019 stabilisce la procedura per la nomina dei commissari straordinari, prevedendo che con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare entro il 31 dicembre 2020, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, sono individuati gli interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale, per la cui realizzazione o il cui completamento si rende necessaria la nomina di uno o più Commissari straordinari che è disposta con i medesimi decreti. Con uno o più decreti successivi, da adottare con le modalità di cui al primo periodo entro il 31 dicembre 2021, il Presidente del Consiglio dei ministri può individuare, sulla base dei medesimi criteri di cui al primo periodo, ulteriori interventi per i quali disporre la nomina di Commissari straordinari.

Si prevede, inoltre, fermo restando quanto stabilito in materia di funzioni e poteri commissariali dai commi 2, 3, 3-bis e 4 dell'art. 4 del citato D.L. 32/2019 (vedi *infra*), che il Commissario straordinario abbia assegnati i **poteri e le facoltà del Commissario straordinario** previsto per la realizzazione del progetto sportivo delle finali di coppa del mondo e dei campionati **mondiali di sci alpino di Cortina 2020-2021** (si tratta dei poteri previsti dall'art. 61, co. 4, 5, 7 e 8, del D.L. 50/2017, già attribuiti

dall'art. 3, comma 2-bis, del D.L. 16/2020 alla Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A).

L'art. 61, comma 4, del D.L. 50/2017 stabilisce che il Commissario approvi il piano degli interventi con proprio decreto (pubblicato in Gazzetta Ufficiale), sostituendo ogni parere, valutazione, autorizzazione o permesso comunque denominati necessari alla realizzazione dell'intervento, potendo inoltre costituire adozione di variante allo strumento urbanistico comunale. Il comma 7 prevede che gli interventi del piano siano dichiarati di pubblica utilità e di urgenza, qualificati come di preminente interesse nazionale e automaticamente inseriti nelle intese istituzionali di programma e negli accordi di programma quadro, ai fini della individuazione delle priorità e ai fini dell'armonizzazione con le iniziative già incluse nelle intese e negli accordi stessi. Il comma 5 ha conferito al Commissario l'esercizio di poteri sostitutivi per risolvere situazioni ostative alla realizzazione degli interventi contenuti nel piano delle opere da realizzare, nel rispetto dei principi generali dell'ordinamento e della normativa dell'Unione europea e degli obblighi internazionali, nonché nei limiti delle risorse stanziare. Il comma 8 ha disposto che il commissario possa: affidare ad altri soggetti, mediante convenzione, le funzioni di stazione appaltante; fare ricorso alle procedure di scelta del contraente, anche semplificate, e alle forme di partenariato pubblico privato del Codice dei contratti pubblici; individuare il responsabile del procedimento tra persone in rapporto di servizio con gli enti territoriali coinvolti e dotate di adeguata professionalità; affidare (nel limite delle risorse disponibili e comunque non oltre 200.000 euro annui complessivi) specifiche funzioni a soggetti di alta e riconosciuta professionalità nelle discipline giuridico-economiche e ingegneristiche.

Il medesimo comma *3-bis* prevede, inoltre, che il Commissario straordinario non riceva alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso di spese.

Si ricorda che i commi 2, 3, *3-bis* e 4 dell'art. 4 del citato D.L. 32/2019 prevedono rispettivamente, che i Commissari derogano, per l'approvazione dei progetti, a norme di natura amministrativa, fatte salve quelle inerenti alle discipline di natura ambientale e di tutela dei beni culturali; che per l'esecuzione degli interventi possano essere abilitati ad assumere direttamente le funzioni di stazione appaltante, operando in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, fatto salvo il rispetto di una serie di principi e di disposizioni che vengono richiamati dalla norma; che possano aprire contabilità speciali e che trasmettano al CIPE i progetti approvati, il cronoprogramma dei lavori e il relativo stato di avanzamento, nonché il quadro economico degli interventi.

Il **comma 3-ter** attribuisce ad un **decreto** del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da emanare di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, ed adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il compito di stabilire:

- la **quota percentuale** del **quadro economico** previsto per l'adeguamento della **pista olimpica di bob e slittino «Eugenio Monti»** eventualmente da destinare alle **spese di supporto tecnico**;
- la tipologia delle spese ammissibili.

Per il supporto tecnico, il Commissario si può avvalere, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle Regioni o da altri soggetti previsti, con oneri a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare nell'ambito della percentuale sopra individuata.

Il medesimo comma *3-ter* prevede inoltre la nomina di un **sub-commissario**, il cui compenso non potrà superare 100 mila euro (quota indicata all'art. 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98²⁹), a carico del quadro economico dell'intervento da realizzare, nell'ambito della quota percentuale sopra individuata.

È previsto altresì che il quadro economico, nonché le ulteriori informazioni di tipo anagrafico, finanziario fisico e procedurale, siano desumibili dal sistema di monitoraggio delle opere pubbliche (decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229), con identificazione delle opere con Codice Unico di Progetto (CUP).

Il **comma 3-quater** prevede l'applicazione alle **controversie relative alle procedure** di progettazione, approvazione e realizzazione degli interventi della disciplina processuale amministrativa per le **controversie relative a infrastrutture strategiche** (di cui all'art. 125 del decreto legislativo n. 104 del 2010, recante il Codice del processo amministrativo), come previsto nell'art. 3, comma *12-ter*, del D.L. 16/2020.

Ai sensi dell'art. 125, comma 2, del Codice del processo amministrativo, il giudice, in sede cautelare, è chiamato a valutare, tra l'altro, le conseguenze derivanti dall'impugnazione del provvedimento in relazione a tutti gli interessi coinvolti, l'interesse nazionale alla realizzazione dell'opera e il pregiudizio che potrebbe derivare al ricorrente nel caso di esecuzione del provvedimento. La norma si applica nei giudizi concernenti le procedure di progettazione, approvazione e realizzazione di infrastrutture e insediamenti produttivi e le relative attività di espropriazione, occupazione, asservimento.

Il **comma 3-quinquies** prevede un **finanziamento** dell'opera **per complessivi 24,5 milioni di euro**, per l'avvio dell'attività di progettazione e

²⁹ A decorrere dal 1° gennaio 2012, il compenso dei commissari o sub commissari per la liquidazione degli enti dissestati è composto da una parte fissa e da una parte variabile. La parte fissa non può superare 50 mila euro, annui; la parte variabile, strettamente correlata al raggiungimento degli obiettivi ed al rispetto dei tempi di realizzazione degli interventi ricadenti nell'oggetto dell'incarico commissariale, non può superare 50 mila euro annui.

di realizzazione dell'intervento previsto (500.000 euro per l'anno 2021 e 12 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023).

A tal fine viene ridotta l'autorizzazione di spesa prevista per le opere connesse agli impianti sportivi delle Olimpiadi invernali 2026. Il Dipartimento per lo sport della Presidenza del Consiglio dei Ministri pone in essere le iniziative necessarie a garantire il completamento del finanziamento dell'intervento.

Si ricorda che l'art. 1, comma 773, della legge di bilancio 2021 (L. 178/2020) autorizza per la realizzazione delle opere connesse agli impianti sportivi delle Olimpiadi invernali 2026 nei territori della regione Lombardia, della regione Veneto e delle province autonome di Trento e di Bolzano e per incrementare l'attrattività turistica dei citati territori, con riferimento a tutte le aree olimpiche, la spesa di 45 milioni di euro per l'anno 2021 e di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023.

Articolo 16, comma 3-sexies
(Indennità lavoratori Funivie di Savona)

Il comma 3-sexies dell'articolo 16, introdotto dalla Camera dei deputati, riconosce una specifica indennità in favore dei lavoratori dipendenti di imprese del territorio di Savona che siano impossibilitati a svolgere la propria attività lavorativa, in tutto o in parte, a seguito della frana causata dagli eventi atmosferici del mese di novembre 2019 lungo l'impianto di Funivie Spa di Savona.

L'indennità è concessa dall'INPS dal 16 novembre 2021 al 31 agosto 2022, in misura pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della contribuzione figurativa.

Si stabilisce che tale indennità continui ad essere erogata (comunque fino al 31 agosto 2022) anche in caso di sopravvenuta risoluzione del rapporto di lavoro a seguito della cessazione dell'attuale concessione. Inoltre essa è incompatibile con i trattamenti di integrazione salariale - ivi compresi i trattamenti a carico dei fondi di solidarietà di cui al decreto legislativo n. 148 del 2015 - e con l'indennità mensile di disoccupazione (NASpI).

L'indennità è riconosciuta nel limite di spesa di 187.500 euro per l'anno 2021 e di un milione di euro per l'anno 2022. A tali oneri si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse finanziarie allocate nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili destinate alle sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, funivie ed ascensori in servizio pubblico ed autolinee non di competenza delle regioni.

La disposizione in esame individua i beneficiari mediante rinvio all'articolo 94-bis, comma 1, del decreto-legge n. 18 del 2020 ("Cura Italia", come convertito dalla legge n. 27 del 2020), in continuità con i benefici ivi previsti.

Si rammenta che l'art. 94-bis, comma 1, prevede la possibilità per la regione Liguria di erogare negli anni 2020, nel limite di spesa di 1,5 milioni di euro, una **specifico indennità in favore dei lavoratori dipendenti di imprese del territorio di Savona** in relazione alla frana causata dagli eventi atmosferici del mese di novembre 2019 lungo l'impianto di Funivie Spa di Savona, indicando la norma la finalità di mitigare gli effetti economici derivanti dalla diffusione del contagio da COVID-19, e di consentire la ripresa economica dell'area della provincia di Savona.

Il decreto-legge n. 73 del 2021 ("sostegni-bis, come convertito dalla legge n. 106 del 2021) aveva poi prorogato a tutto il 2021 la stessa facoltà di spesa.

Il citato art. 94-*bis* del decreto-legge n. 18 - inoltre – prevede interventi urgenti per il ripristino del predetto impianto di funivia e nomina a tal fine commissario straordinario – nei sensi del decreto-legge c.d. *Sblocca cantieri* (n. 32 del 2019) - il provveditore interregionale alle opere pubbliche di Piemonte, Val d’Aosta e Liguria. Viceversa, la nuova disposizione individua come commissario straordinario (nei sensi dello *Sblocca cantieri*) il presidente dell’Autorità di sistema portuale della Liguria occidentale.

Si ricorda altresì che – in base al comma 4, del medesimo art. 94-*bis* - il commissario straordinario provvede, con i poteri di cui ai commi 2 e 3 dell’articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, alla progettazione, all’affidamento e all’esecuzione degli interventi necessari per il ripristino della funzionalità dell’impianto funiviario di Savona in concessione alla società Funivie Spa, nei limiti delle risorse previste dal comma 7.

Si rammenta che l’area della **provincia di Savona** rientra tra le aree di crisi industriale complessa riconosciute alla data di entrata in vigore del decreto legislativo n. 185 del 2016, comunicate dal Ministero dello sviluppo economico. L’atto di riconoscimento è il [DM 21 settembre 2016](#) che riporta, all’allegato 1, l’elenco dei comuni della provincia di Savona riconosciuti come area di crisi industriale complessa. Per approfondimenti si veda la [pagina internet](#) del sito del Ministero dello sviluppo economico dedicata alle aree di crisi industriale complessa.

Val la pena ricordare altresì che **Funivie S.p.A.** è una società che si occupa di ricezione, trasporto e deposito di rinfuse solide nell’Alto Tirreno, trasportando le merci sbarcate nel porto di Savona sino ai parchi deposito di San Giuseppe di Cairo, oltre l’Appenino Ligure, attraverso un sistema integrato di trasporto costituito da nastri trasportatori e da due linee funiviarie. Come indicato dal [sito](#) della Società, l’attività consiste nella movimentazione, stoccaggio, ricarica con composizione e manovra di tradotte ferroviarie, ricarica su gomma e spedizione di rinfuse solide, lavorazioni di vagliatura, frantumazione, miscelazione ed insaccatura sulle merci trattate destinate a cementifici, centrali termoelettriche, industrie siderurgiche, fonderie, cokerie, vetrerie, impianti chimici ed altri utilizzatori, localizzati principalmente nel Nord-Ovest dell’Italia. Il Gruppo di riferimento è composto da Italiana Coke S.r.l., Funivie S.p.A. e Terminal Alti Fondali Savona S.r.l., tre società che compongono la cosiddetta “filiera del carbone” che dal 1911 collega il porto di Savona con la Val Bormida. Le funivie di Savona, in concessione alla società Funivie Spa di Savona, sono state interessate, nel mese di novembre 2019, da un eccezionale nubifragio, che ha determinato l’abbattimento di due piloni e il grave danneggiamento di altri due, con conseguente interruzione delle attività.

Al riguardo, la [delibera del Consiglio dei ministri del 21 novembre 2019](#) ha dichiarato, per dodici mesi, lo stato di emergenza in conseguenza degli eccezionali eventi meteorologici verificatisi nel periodo dal 14 ottobre all’8 novembre 2019 nel territorio della città metropolitana di Genova e delle province

di Savona e della Spezia. A seguito della citata delibera, l'ordinanza del Capo Dipartimento protezione civile [n. 621 del 12 dicembre 2019](#) ha previsto disposizioni urgenti di protezione civile nei territori interessati, nominando il Presidente della regione Liguria quale Commissario delegato per l'espletamento delle attività ivi previste. Successivamente, all'estendersi dei medesimi fenomeni meteorologici, l'OCDPC [n. 622 del 17 dicembre 2019](#) ha previsto interventi urgenti di protezione civile nei territori di diverse regioni (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia, Liguria, Marche, Piemonte, Puglia, Toscana e Veneto).

Articolo 16, commi 3-septies e 3-octies
(Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.)

Il **comma 3-septies, introdotto dalla Camera dei deputati**, interviene sulla costituzione della Società «Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A., a cui è affidato il compito di realizzare le opere previste per lo svolgimento delle Olimpiadi e delle Paralimpiadi invernali 2026, e sull'affidamento dei servizi di ingegneria e architettura per le opere da realizzare in tale contesto, prevedendo, inoltre, che con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri si procede all'individuazione degli interventi caratterizzati da elevata complessità progettuale o procedurale, da sottoporre alle semplificazioni normative previste in materia.

Il **comma 3-octies, introdotto dalla Camera dei deputati**, estende anche alla progettazione di fattibilità tecnico-economica (PFTE) le verifiche stabilite per i progetti definitivi ed esecutivi delle opere incluse nell'Allegato IV del D.L. 77/2021, e prevede, inoltre, l'applicazione a tali opere delle procedure semplificate indicate per gli interventi contenuti nel PNRR e nel FNC (fondo complementare di cui al D.L. 59/2021).

Il **comma 3-septies dell'articolo 16, introdotto dalla Camera dei deputati**, interviene sull'articolo 3 del D.L.16/2020, che disciplina la costituzione della **Società «Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.**,

Per approfondire il tema si rinvia alla scheda sull'art. 17-duodecies del D.L. 80/120 nel relativo [dossier](#).

Nel dettaglio, con la **lettera a)** si aggiunge un periodo al comma 6 dell'art. 3 del D.L. 16/2020, al fine di stabilire che il collegio sindacale della **Società «Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.** non deve nominare i due sindaci supplenti come previsto dall'art. 2397, primo comma, secondo periodo, del codice civile.

Il comma 6 dell'art. 3 del D.L. 16/2020 disciplina la costituzione del collegio sindacale della Società che si compone di cinque membri, dei quali tre nominati dal Ministro delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con l'Autorità di Governo competente in materia di sport, di cui uno con funzioni di Presidente, e due nominati congiuntamente dalle Regioni Lombardia e Veneto e dalle Province autonome di Trento e di Bolzano.

L'art. 2397, primo comma, secondo periodo, del codice civile prevede la nomina di due sindaci supplenti, che si aggiungono al collegio sindacale che si compone di tre o cinque membri effettivi, soci o non soci.

Con la **lettera b)** si aggiunge un periodo al comma 11 dell'art. 3 del D.L. 16/2020, al fine di stabilire che le somme previste nei quadri economici destinate ai servizi di ingegneria e architettura restano nella disponibilità della società che può svolgere direttamente i suddetti servizi o affidarli a soggetti terzi, secondo le procedure previste dal Codice dei contratti pubblici (D. Lgs. 50/2016).

L'art. 1 del D.L. 76/2020, come modificato dall'art. 51, comma 1 del D.L. 77/2021, per le procedure di affidamento per le quali la determina a contrarre o altro atto di avvio del procedimento equivalente sia adottato entro il 30 giugno 2023, ha derogato espressamente sia all'art. 36 comma 2 che all'art. 157, comma 2 del Codice dei contratti pubblici in cui sono disciplinati gli affidamenti dei servizi di architettura e ingegneria. Pertanto, in relazione a tali affidamenti, si stabilisce che:

- a) per importi inferiori ai 139.000 euro si procederà mediante affidamento diretto;
- b) per importi pari o superiori a 139.000 euro e fino alle soglie comunitarie, si procederà mediante procedura negoziata, senza bando, previa consultazione di almeno 5 operatori ove esistenti.

Il comma 11 dell'art. 3 del D.L. 16/2020 assegna alla **Società «Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.**, le somme previste alla voce «oneri di investimento», compresa nel quadro economico di ciascun progetto delle opere previste, per lo svolgimento delle sue funzioni. Tale ammontare è commisurato sino al limite massimo del 3 per cento dell'importo complessivo lordo dei lavori e delle forniture ed è desunto dal Quadro Economico effettivo inserito nel sistema di monitoraggio previsto.

Con la **lettera c)** viene inoltre inserito il comma 11-bis all'art. 3 del D.L. 16/2020, al fine di prevedere la possibilità di emanare di uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con l'Autorità di Governo competente in materia di sport, al fine di individuare gli interventi, tra quelli ricompresi nel piano delle opere predisposto dalla Società, **caratterizzati da elevata complessità progettuale o procedurale, sottoposti alle semplificazioni** procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto previste all'art. 44 del D.L. 77/2021.

L'art. 44 del D.L. 77/2021 interviene con una serie di semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche la cui realizzazione dovrà rispettare una tempistica particolarmente stringente anche in considerazione del fatto che le opere stesse sono state indicate nel PNRR o sono state incluse nel cosiddetto Fondo complementare (D.L. 59/2021). L'articolo in questione individua una procedura speciale all'interno della quale il Consiglio superiore dei lavori pubblici assume un ruolo di particolare centralità. Vengono inoltre assicurati, al fine di garantire tempi certi di conclusione dei relativi procedimenti autorizzativi, una sensibile riduzione dei tempi per l'espressione, da parte dei diversi soggetti coinvolti, dei diversi pareri previsti. In particolare, nell'ottica di conseguire gli obiettivi di cui al PNRR, si interviene sul Consiglio superiore dei lavori pubblici del Ministero delle

infrastrutture e della mobilità sostenibile, quale organo incaricato di esprimere le valutazioni di natura tecnica sui progetti inerenti alla realizzazione di opere pubbliche, nonché sulla fase autorizzatoria, creando un procedimento ad hoc per una serie di opere (per approfondire si rinvia alla relativa scheda presente nel [dossier](#) sul D.L. 77/2021).

Il **comma 3-octies dell'art. in esame** interviene sull'articolo 44 (vedi *supra*) del D.L. 77/2021, al fine di apportare le seguenti modificazioni.

Con la **lettera a)** si interviene sul comma 7 dell'art. 44, al fine di estendere anche alla progettazione di fattibilità tecnico-economica (PFTE), le verifiche previste a carico del progetto definitivo ed esecutivo, che includono l'accertamento delle prescrizioni impartite in sede di conferenza di servizi e di VIA, nonché di quelle impartite dal Comitato speciale o dalla Cabina di regia.

Nel D.L. 77/2021 (artt. 44 e 48), il PFTE si incardina su un modello procedimentale integrato del tutto innovativo (parere del Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici + eventuale dibattito pubblico + procedimento di VIA + verifica preventiva dell'interesse archeologico + conferenza di servizi) finalizzato a concludersi con una rigorosa verifica di ottemperanza alle prescrizioni impartite sul progetto prima dell'avvio della fase di affidamento, a garanzia della effettiva cantierabilità dell'opera. Per approfondire, si rinvia alle [linee guida](#) del Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili.

Con la **lettera b)** viene aggiunto all'art. 44, il comma 7-bis che estende anche alla realizzazione degli interventi inclusi nell'Allegato IV³⁰ del D.L. 77/2021, le procedure semplificate, previste dall'art. 48, comma 5, primo, terzo e quarto periodo, le quali consentono - per le finalità connesse agli investimenti pubblici finanziati, in tutto o in parte, con le risorse previste dal PNRR e dal PNC (D.L. 59/2021) e dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea - l'affidamento di progettazione ed esecuzione dei relativi lavori anche sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica (cd. appalto integrato).

L'art. 48, comma 5, primo, terzo e quarto periodo, del D.L. 77/2021 ammette l'affidamento di progettazione ed esecuzione dei relativi lavori anche sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica, mediante acquisizione del progetto definitivo in sede di offerta ovvero, in alternativa, mediante offerte aventi

³⁰ 1) Realizzazione asse ferroviario Palermo-Catania-Messina; 2) Potenziamento linea ferroviaria Verona - Brennero (opere di adduzione); 3) Realizzazione della linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria; 4) Realizzazione della linea ferroviaria Battipaglia-Potenza-Taranto; 5) Realizzazione della linea ferroviaria Roma-Pescara; 6) Potenziamento della linea ferroviaria Orte-Falconara; 7) Realizzazione delle opere di derivazione della Diga di Campolattaro (Campania); 8) Messa in sicurezza e ammodernamento del sistema idrico del Peschiera (Lazio); 9) Interventi di potenziamento delle infrastrutture del Porto di Trieste (progetto *Adriagateway*); 10) Realizzazione della Diga foranea di Genova.

a oggetto la realizzazione del progetto definitivo, del progetto esecutivo e il prezzo. In entrambi i casi, l'offerta relativa al prezzo indica distintamente il corrispettivo richiesto per la progettazione definitiva, per la progettazione esecutiva e per l'esecuzione dei lavori.

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

Il **comma 3-novies** dell'articolo 16, **introdotto dalla Camera dei deputati**, interviene sulle norme contabili previste dall'art. 1-*septies* del D.L. 73/2021, volto a fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi di alcuni materiali da costruzione verificatisi nel primo semestre del 2021. In particolare, si dispone la possibilità di annotazione nel libretto delle misure, sotto la responsabilità del direttore dei lavori, delle lavorazioni eseguite, in alternativa alla prevista contabilizzazione delle medesime lavorazioni, al fine di determinare la compensazione delle variazioni dei prezzi dei materiali impiegati.

Il **comma 3-novies** modifica il comma 3 dell'art. 1-*septies* del D.L. 73/2021, che contiene disposizioni volte a fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi di alcuni materiali da costruzione verificatisi nel primo semestre del 2021.

In particolare, il comma 1 del citato art. 1-*septies* rinvia ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'individuazione, entro il 31 ottobre del corrente anno, dei materiali da costruzione più significativi che abbiano registrato, nel primo semestre del 2021, un aumento o una diminuzione dei prezzi superiore all'8 per cento. Il comma 2 stabilisce che le eventuali variazioni di prezzi, in aumento o in diminuzione, dei materiali individuati nel suddetto decreto ministeriale, diano luogo alle relative compensazioni, anche in deroga a quanto previsto dal Codice dei contratti pubblici.

Nel comma 3 dell'art. 1-*septies*, oggetto della novella recata dalla norma in esame, si precisa che la compensazione viene determinata, con riguardo ai singoli materiali che siano stati utilizzati nelle lavorazioni eseguite e contabilizzate dal direttore dei lavori nel primo semestre del 2021. Lo stesso comma prevede che le compensazioni avvengano per gli aumenti dei materiali, individuati nel decreto ministeriale di cui al comma 1, eccedenti l'8 per cento, qualora riferite a lavorazioni effettuate esclusivamente nell'anno 2021, ed eccedenti il 10 per cento complessivo, qualora riferite a più anni. La variazione andrà calcolata prendendo come riferimento la data dell'offerta.

La norma in esame consente, al fine di determinare la prevista compensazione per le variazioni dei prezzi dei singoli materiali, che le lavorazioni eseguite, in alternativa alla contabilizzazione delle medesime lavorazioni operata dal direttore dei lavori e già prevista dalla norma vigente, **possano essere annotate sotto la responsabilità del direttore dei lavori** nel libretto delle misure.

Si ricorda che nel [D.M. 49/2018](#) con cui sono state approvate le linee guida sulle modalità di svolgimento delle funzioni del direttore dei lavori e del direttore

dell'esecuzione, si indica tra i documenti contabili, i **libretti di misura** delle lavorazioni e delle provviste che contengono la misurazione e classificazione delle lavorazioni effettuate dal direttore dei lavori, e il **registro di contabilità** che contiene le trascrizioni delle annotazioni presenti nei libretti delle misure.

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

L'**articolo 16-bis**, inserito dalla **Camera dei deputati**, prevede misure urgenti per il completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna.

La proposta in questione, in particolare, estende le previsioni di cui [all'articolo 3, comma 3-bis del decreto-legge n. 133 del 2014](#) anche all'infrastruttura in questione.

In questo modo vengono fatti salvi i relativi finanziamenti dell'opera a condizione che gli adempimenti previsti dal relativo decreto di finanziamento siano compiuti entro il 31 dicembre del 2022.

Articolo 16-ter **(Trasparenza affidamento contratti pubblici PNRR e PNC)**

L'**articolo 16-ter**, introdotto dalla Camera dei deputati, novella il comma 3 dell'art. 48 del D.L. n. 77/2021 al fine di inserirvi la previsione in base alla quale le stazioni appaltanti, a soli fini di trasparenza, danno evidenza nei rispettivi siti *web* istituzionali dell'avvio delle procedure negoziate senza previa pubblicazione di un bando di gara previste dal medesimo comma 3 nel quadro delle semplificazioni introdotte in materia di affidamento dei contratti pubblici PNRR e PNC.

L'**articolo 16-ter**, introdotto nel corso dell'esame in sede presso la Camera dei deputati, aggiunge un periodo al comma 3 all'art. 48 del D.L. n. 77/2021, convertito, con modificazioni, con la L. n. 108/2021, in forza del quale le stazioni appaltanti, al solo scopo di assicurare la **trasparenza**, danno evidenza **dell'avvio delle procedure negoziate** di cui al medesimo comma mediante i rispettivi siti *web* istituzionali.

La norma precisa che la pubblicazione sui siti web istituzionali – come detto disposta a soli fini di trasparenza – **non costituisce ricorso a invito, avviso o bando di gara** a seguito del quale qualsiasi operatore economico può presentare un'offerta.

Si ricorda che l'art. 48 del D.L. n. 77/2021 (Governance del PNRR e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure) ha introdotto misure di semplificazioni in materia di affidamento dei contratti pubblici PNRR e PNC, in relazione alle procedure afferenti agli investimenti pubblici finanziati, in tutto o in parte, con le risorse previste dal PNRR e dal PNC e dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea.

In particolare, il comma 3 del citato art. 48 prevede che le stazioni appaltanti possano ricorrere alla procedura di cui all'art. 63 del D. Lgs. n. 50 del 2016 (Codice dei contratti pubblici) per i settori ordinari, e di cui all'art. 125, per i settori speciali – ossia alla procedura negoziata senza previa pubblicazione di un bando di gara – nella misura strettamente necessaria, quando, per ragioni di estrema urgenza derivanti da circostanze imprevedibili, non imputabili alla stazione appaltante, l'applicazione dei termini, anche abbreviati, previsti dalle procedure ordinarie può compromettere la realizzazione degli obiettivi o il rispetto dei tempi di attuazione di cui al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) nonché al Piano nazionale per gli investimenti complementari al medesimo PNRR e ai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea.

Per approfondimenti si rinvia al commento all'art. 48 del D.L. 77/2021 contenuto nel relativo [dossier](#).