

dossier

17 dicembre 2019

LEGGE DI BILANCIO 2020

*Profili di interesse della IX
Commissione Trasporti*

A.C. 2305



Senato
della Repubblica




Camera
dei deputati

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



SERVIZIO STUDI

TEL. 06 6706-2451 - studi1@senato.it -  @SR_Studi

Dossier n. 181/3/0/9

SERVIZIO DEL BILANCIO

TEL. 06 6706-5790 - SbilancioCu@senato.it -  @SR_Bilancio



SERVIZIO STUDI

Dipartimento Trasporti

Tel. 06 6760-2614 - st_trasporti@camera.it -  @CD_trasporti

Progetti di legge n. 230/3/0/IX

La redazione del presente dossier è stata curata dal Servizio Studi della Camera dei deputati

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.

TR0132.docx

NOTA

IL PRESENTE DOSSIER È ARTICOLATO IN DUE PARTI:

la prima parte contiene le schede di lettura delle disposizioni della prima sezione, di competenza della IX Commissione Trasporti, estratte dal dossier generale sul disegno di legge di bilancio in esame;

la seconda parte contiene l'analisi della seconda sezione del disegno di legge, recante il bilancio integrato per il 2020-2022 di competenza della IX Commissione Trasporti.

| | |
|---|----------|
| LA PRIMA SEZIONE..... | 1 |
| ▪ 1. Profili di competenza della IX Commissione..... | 1 |
| ▪ Schede di lettura Sezione I..... | 3 |
| ▪ 2. Profili di competenza della IX Commissione..... | 5 |
| ▪ Articolo 1, comma 16 (<i>Metropolitana di Torino</i>)..... | 5 |
| ▪ Articolo 1, comma 17 (<i>Trasporti merci nei centri storici delle città metropolitane</i>)..... | 7 |
| ▪ Articolo 1, comma 28 (<i>Interventi rete ferroviaria nazionale</i>)..... | 9 |
| ▪ Articolo 11x, commi 47-50 (<i>Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane</i>)..... | 11 |
| ▪ Articolo 1, comma 73 (<i>Infrastrutture per la mobilità Fiere</i>)..... | 14 |
| ▪ Articolo 1, comma 75 (<i>Incentivi alla mobilità sostenibile e condivisa</i>)..... | 16 |
| ▪ Articolo 1, comma 85-99 (<i>Green new deal</i>)..... | 18 |
| ▪ Articolo 1, commi 98 e 100 (<i>Commissione di studio presso il Ministero dell’Ambiente</i>)..... | 38 |
| ▪ Articolo 1, commi 107 e 109 (<i>Green Mobility</i>)..... | 40 |
| ▪ Articolo 1, commi da 110 a 112 (<i>Trasporto intermodale</i>)..... | 41 |
| ▪ Articolo 1, commi 113-117 (Contributi all’autotrasporto per rinnovo veicoli)..... | 43 |
| ▪ Articolo 1, commi 124-126 (<i>Introduzione di tariffe sociali per i collegamenti aerei da e per la Regione Siciliana</i>)..... | 45 |
| ▪ Articolo 1, commi 151-154 (<i>Personale Capitanerie di porto</i>)..... | 49 |
| ▪ Articolo 1, commi 155-159 (<i>Assunzioni presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti</i>)..... | 51 |
| ▪ Articolo 1, commi 291-295 (<i>Disposizioni a tutela degli utenti in materia di errata fatturazione per l'erogazione di energia elettrica, gas e acqua e per la fornitura di servizi telefonici, televisivi e internet</i>)..... | 54 |
| ▪ Articolo 1, comma 308 (<i>Società EAV s.r.l.</i>)..... | 57 |
| ▪ Articolo 1, comma 313 (<i>Zone logistiche semplificate e Fondo per i comuni delle aree interne</i>)..... | 58 |
| ▪ Articolo 1, comma 315 (<i>Contributo alle regioni per la realizzazione di tralicci per la telefonia in zone montane</i>)..... | 64 |
| ▪ Articolo 1, comma 316, lett. a) e b) (<i>Rafforzamento ZES</i>)..... | 65 |
| ▪ Articolo 1, comma 316, lett b) (<i>Istituzione della Zona franca doganale nell'area portuale di Taranto</i>)..... | 70 |
| ▪ Articolo 1, comma 317 (<i>Interventi per il porto di Barletta</i>)..... | 72 |
| ▪ Articolo 1, comma 318 (<i>Rafforzamento sistema imprenditoriale dell'area di Gioia Tauro</i>)..... | 73 |

| | |
|---|-----------|
| ▪ Articolo 1, commi 387-388 (<i>Fondo per l'introduzione del «Volo Turistico»</i>) | 74 |
| ▪ Articolo 1, commi 632 e 633 (<i>Fringe benefit auto aziendali</i>)..... | 75 |
| ▪ Articolo 1, commi 687 e 688 (<i>Documento unico di circolazione</i>).78 | |
| ▪ Articolo 1, comma 689 (<i>Coordinamento bande orarie aeroporti nazionali</i>)..... | 81 |
| ▪ Articolo 1, commi 705-709 (<i>Continuità territoriale aerea per la regione siciliana</i>)..... | 83 |
| ▪ Articolo 1, commi 716-718 (<i>Addizionale IRES sui redditi da attività in concessione</i>) | 87 |
| ▪ Articolo 1, comma 725 e 726 (<i>IVA noleggio imbarcazioni da diporto</i>)..... | 89 |
| LA SECONDA SEZIONE..... | 91 |
| ▪ 1.La disciplina contabile della seconda sezione | 91 |
| ▪ 2. Le previsioni di spesa di competenza della IX Commissione nel disegno di legge di bilancio | 96 |
| ▪ 2.2.1 Ministero dell'economia e delle finanze – (Tabella n. 2).... | 103 |
| ▪ 2.2.2 Ministero dello sviluppo economico (Tabella n. 3)..... | 106 |
| ▪ | |

LA PRIMA SEZIONE

1. Profili di competenza della IX Commissione

Nel presente dossier sono riportate le schede di lettura relative alle disposizioni contenute nella I sezione di **competenza della Commissione**. Segue l'esame degli interventi di competenza della Commissione contenuti nella seconda sezione.

Schede di lettura
Sezione I

2. Profili di competenza della IX Commissione

Articolo 1, comma 16 (*Metropolitana di Torino*)

Il **comma 16**, autorizza la spesa di complessivi 828 milioni di euro, ripartiti negli anni dal 2020 al 2032, per la realizzazione della **linea 2 della metropolitana di Torino**. Nel corso dell'esame al Senato è stata introdotta la specifica che sono **comprese** nelle spese di realizzazione, **le attività di progettazione, di valutazione ex ante, gli altri oneri tecnici, nonché il materiale rotabile**.

In dettaglio si autorizza una **spesa di complessivi 828 milioni di euro** per la realizzazione della linea 2 della metropolitana di Torino, **così ripartita**: 50 milioni per l'anno 2020, 80 milioni per l'anno 2021, 150 milioni di euro per l'anno 2022, 200 milioni per l'anno 2023, 124 milioni per l'anno 2024 e 28 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2032.

Con una **modifica approvata nel corso dell'esame al Senato**, è stato specificato che **sono comprese** nel finanziamento **le attività di progettazione, valutazione ex ante, gli altri oneri tecnici, nonché il materiale rotabile**.

Si segnala che le risorse stanziare dal comma 16 in favore della metropolitana di Torino sono **aggiuntive** rispetto a quelle del Fondo istituito dal comma 14, come esplicitato nel Prospetto riepilogativo degli effetti finanziari allegato alla Relazione tecnica del disegno di legge.

Il **progetto di fattibilità della linea 2 della metropolitana di Torino** è stato approvato dalla Giunta Comunale il 30 dicembre 2014. La società Systra, è risultata l'azienda aggiudicataria del bando per la realizzazione del progetto preliminare, che prevede un tracciato di 27,2 km, con 32 fermate (di cui 23 nella tratta centrale) e prolungamenti a Sud Ovest e a Nord Est. Il costo complessivo dell'opera è stato stimato (comunicato in Commissione urbanistica al Comune di Torino) in circa 3,7 miliardi di euro (IVA esclusa). Dopo il finanziamento si potrà procedere con la gara d'appalto (inizio lavori previsto entro il 2022) con un tempo stimato di sette anni per la realizzazione complessiva dell'opera.

Si ricorda che nel bilancio 2019-2021 erano stati complessivamente attribuiti ad "Interventi a favore delle linee metropolitane", in termini di competenza, un totale di 1.227,8 milioni di euro nel triennio. Una parte di tali risorse, pari a complessivi 475 milioni di euro (125 milioni di euro per l'anno 2019, 105 milioni di euro per

l'anno 2020 e 245 milioni di euro per l'anno 2021), sono iscritte sul capitolo 7400/MIT e provengono dal **Fondo da ripartire per gli investimenti e le infrastrutture**, istituito presso il MEF dal comma 140 della legge n. 232/2016. Con il [decreto ministeriale n. 587](#) del 22 dicembre 2017, sono state concretamente ripartite le risorse di tale Fondo, che ammontano complessivamente a 1.397 milioni € per le reti metropolitane e tranviarie, di cui **223,14 mln € per il comune di Torino**. L'assegnazione di tali risorse è stata confermata dal successivo decreto ministeriale n. 360 del 2018. Nella seduta del 4 aprile 2019 il CIPE ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni del MIBACT, il progetto definitivo della **linea 1** della metropolitana di Torino, prolungamento ovest “Collegno-Cascine Vica”, secondo lotto funzionale per due nuove fermate, “Collegno centro-Cascine Vica”, del costo di 148,14 milioni di euro. Nella seduta del 15-20 maggio 2019 il CIPE ha definitivamente approvato un'integrazione finanziaria del Piano operativo infrastrutture per la Metropolitana di Torino e interconnessione ferroviaria della città per circa 34 milioni di euro.

Articolo 1, comma 17
(Trasporti merci nei centri storici delle città metropolitane)

La disposizione del **comma 17, introdotta dal Senato**, novella l'articolo 16-ter del decreto-legge n. 91 del 2017 in materia di sistema automatico per la detezione dei flussi di merce in entrata nei centri storici delle città metropolitane, autorizzando la realizzazione di un **sistema automatico per la detenzione dei flussi di merci** in entrata nei **centri storici** volto alla **prevenzione dei fenomeni di *vehicle ramming- attack*** attraverso la **realizzazione di un ulteriore modulo della piattaforma logistica nazionale digitale**. La finalità indicata è quella di incrementare la **sicurezza nella città di Matera ed in generale nelle città metropolitane** del paese. Viene a tal fine previsto uno **stanziamento di 2 milioni di euro** rispettivamente **per il 2020 e per il 2021**.

Nel dettaglio, la norma opera le seguenti novelle:

- Con una novella, viene interamente sostituito il comma 1 di tale articolo 16-ter, prevedendo - con il nuovo testo - che al fine di incrementare la **sicurezza nella città di Matera ed in generale nelle città metropolitane** del paese è autorizzata la realizzazione di un **sistema automatico per la detenzione dei flussi di merci** in entrata nei **centri storici**; tale sistema è volto alla **prevenzione dei fenomeni di *vehicle ramming- attack*** attraverso la realizzazione di un ulteriore modulo della **piattaforma logistica nazionale digitale**.

Con l'espressione '*vehicle ramming- attack*' si fa riferimento a modalità di assalto con utilizzo di autovetture o camion utilizzate per attentati o a scopo criminale.

L'art. 16-ter, in vigore dal 13 agosto 2017, reca il Sistema automatico per la detezione dei flussi di merce in entrata nei centri storici delle città metropolitane. Nel dettaglio, vi si prevede che al fine di diminuire la compressione sui flussi turistici dovuta alla necessità di garantire la sicurezza, con particolare riferimento al centro storico della città di Palermo, capitale italiana della cultura 2018, e successivamente alla città di Matera, capitale europea della cultura 2019, sia autorizzata la realizzazione di un sistema automatico per la detezione dei flussi di merce in entrata nei centri storici delle città metropolitane, attraverso la realizzazione di un ulteriore modulo della Piattaforma logistica nazionale digitale (PLN).

Rispetto al testo attualmente vigente:

- Viene cambiata in parte la finalità della norma, facendosi riferimento col nuovo testo alla **prevenzione dei fenomeni di *vehicle ramming- attack*** attraverso la realizzazione di un ulteriore modulo della piattaforma

logistica nazionale digitale, anziché alla finalità di diminuire la compressione sui flussi turistici dovuta alla necessità di garantire la sicurezza.

- Si espunge lo specifico riferimento a Palermo, previsto dal testo originario in quanto capitale italiana della cultura 2018, mentre permane quello a Matera da cui viene espunto il riferimento alla sua qualifica di Capitale europea della cultura 2019, nonché alle **città metropolitane**.
- Con altra novella, al comma 2 dell'articolo 16-ter viene aggiunto uno **stanziamento di 2 milioni** di euro rispettivamente per il **2020 e per il 2021**.

Si ricorda che per la finalità indicata dal comma 1, il comma 2 dell'art. 16-ter ha incrementato - per 0,5 milioni nel 2017, 2 milioni nel 2018 e 1,5 milioni nel 2019 - il contributo istituito dalla legge n. 244 del 2007 (articolo 2, comma 244) per il completamento e l'implementazione della rete immateriale degli interporti per potenziare il livello di servizio sulla rete logistica nazionale, in seguito ripristinato (dal citato articolo 61-bis del decreto-legge n. 1 del 2012) con specifica destinazione al miglioramento delle condizioni operative dell'autotrasporto e all'inserimento dei porti nella sperimentazione della piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale, nell'ambito del progetto UIRNet del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

- Si prevede in sostituzione dell'attuale previsione vigente, all'ultimo periodo del comma novellato, che il **Mit** apporta alla **convenzione con il soggetto attuatore unico** le modifiche necessarie. La norma vigente prevede invece che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti stipuli con il soggetto attuatore unico specifica convenzione per disciplinare l'utilizzo dei fondi.

Si valuti di chiarire la novella operata sull'ultimo periodo del comma 2, posto che, attraverso la sostituzione del periodo tout court, viene meno il riferimento - nella norma primaria - alla stipula di una convenzione al riguardo.

In base all'articolo 16-ter, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti stipula una specifica convenzione con il **soggetto attuatore unico** per disciplinare l'utilizzo dei citati fondi. Il soggetto attuatore unico è la società [UIRNet Spa](#), ai sensi dell'articolo 61-bis del decreto-legge n. 1 del 2012. UIRNet è una società per azioni costituita in data 9 settembre 2005, per la progettazione, la realizzazione e l'esercizio di un sistema, definito nel decreto ministeriale infrastrutture 18T del 20 giugno 2005, volto alla interconnessione dei nodi di interscambio modale - interporti - e per le attività nell'ambito della Sicurezza, da svolgere all'interno delle strutture logistiche intermodali di I livello. La Piattaforma è stata estesa ai centri merci, ai porti ed alle piastre logistiche.

Articolo 1, comma 28 *(Interventi rete ferroviaria nazionale)*

Il comma 28, introdotto dal Senato, reca una variazione dell'autorizzazione di spesa per il finanziamento al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale: si prevede una riduzione di 40 milioni di euro nel 2020, e l'incremento di 40 milioni di euro nell'anno 2021 e di 350 milioni di euro nell'anno 2026.

La disposizione prevede in dettaglio le seguenti variazioni dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 86 della legge 23 dicembre 2005, n. 266, che ha previsto che il finanziamento concesso **al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (RFI)** a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale, compresi quelli per manutenzione straordinaria, avvenga, a partire dalle somme erogate dal 1° gennaio 2006, a titolo di **contributo in conto impianti**:

- - 40 milioni di euro nel 2020
- + 40 milioni di euro nell'anno 2021
- + 350 milioni di euro nell'anno 2026

Si ricorda che l'assetto della **rete ferroviaria nazionale** è, in coerenza con quanto previsto dall'ordinamento europeo, caratterizzato dalla separazione tra gestione dell'infrastruttura ferroviaria e svolgimento del servizio ferroviario, alla quale si è accompagnata la separazione societaria, all'interno dell' Holding Ferrovie dello Stato Spa, tra **Rete ferroviaria italiana spa (RFI), società che è titolare della concessione sessantennale** (ai sensi del decreto ministeriale n. 138/T del 2000) **della rete nazionale**, e Trenitalia, società che effettua il trasporto e che è affidataria dei contratti di servizio pubblico nazionale ferroviario passeggeri e merci.

Il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, all'interno del sistema di contabilità regolatoria, tiene in evidenza la quota figurativa relativa agli ammortamenti delle immobilizzazioni finanziate con detta modalità. La modifica del sistema di finanziamento di cui al suddetto comma 86 avviene senza oneri per lo Stato e per il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale; conseguentemente, i finanziamenti di cui al comma 84, effettuati a titolo di contributo in conto impianti, si considerano fiscalmente irrilevanti e, quindi, non riducono il valore fiscale del bene.

Il citato comma 84 (come previsto dal comma 975 dell'art. 1, L. 27 dicembre 2006, n. 296) dispone che sono concessi, ai sensi dell'articolo 4, comma 177, della legge 24 dicembre 2003, n. 350, a Ferrovie dello Stato Spa o a società del gruppo contributi quindicennali di 100 milioni di euro annui a decorrere dal 2006 per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema alta velocità/alta capacità Torino-

Milano-Napoli e di 100 milioni di euro annui a decorrere dal 2007 a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Una riduzione dell'autorizzazione di spesa prevista dal comma 86 era stata già disposta dall'art. 15, comma 3, lett. b), D.L. 31 agosto 2013, n. 102.

Articolo 11x, commi 47-50
(Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane)

I **commi da 47 a 50**, introdotti nel corso dell'esame al Senato, istituiscono 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 dettaglio il Fondo è istituito, con la sopra ricordata dotazione finanziaria, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti per co-finanziare interventi di promozione e potenziamento dei percorsi di collegamento urbano destinati alla mobilità ciclistica (**comma 47**).

Si ricorda 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.

In base al **comma 48** il **Fondo** è destinato a **finanziare il 50% del costo complessivo degli interventi di realizzazione di nuove piste ciclabili urbane** poste in essere da **comuni** ed **unioni di comuni**.

Il **comma 49** rinvia ad un **successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti**, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, da emanare **entro novanta giorni** dalla data di entrata in vigore della presente legge, la definizione delle **modalità di erogazione** ai comuni e alle unioni di comuni **delle risorse**, nonché delle **modalità di verifica e controllo dell'effettivo utilizzo delle risorse** per le finalità previste.

Per il **monitoraggio** degli interventi si prevede **l'applicazione delle norme del decreto legislativo n. 229 del 2011**, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche e di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti.

In particolare, l'art.1 di tale decreto prevede l'obbligo, per i soggetti individuati, di detenere ed alimentare un sistema gestionale informatizzato contenente le informazioni anagrafiche, finanziarie, fisiche e procedurali relative alla pianificazione e programmazione delle opere e dei relativi interventi, nonché all'affidamento ed allo stato di attuazione di tali opere ed interventi, a partire dallo

stanziamento iscritto in bilancio fino ai dati dei costi complessivi effettivamente sostenuti in relazione allo stato di avanzamento delle opere.

Il comma 50 dispone che i **comuni e le unioni di comuni debbano dimostrare, all'atto della richiesta** di accesso al Fondo, di avere **approvato in via definitiva strumenti di pianificazione** dai quali **risulti** la volontà di procedere allo **sviluppo strategico della rete ciclabile urbana**.

• ***Gli interventi per lo sviluppo della mobilità ciclistica***

La **legge n. 2 dell'11 gennaio 2018** ha previsto "**Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica**", che promuove l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, sia per le esigenze quotidiane e ricreative, che per lo sviluppo dell'attività turistica. L'art. 1, comma 2 della legge prevede che lo Stato, le regioni, gli enti locali e gli altri soggetti pubblici interessati, nell'ambito delle rispettive competenze, perseguano l'obiettivo dello sviluppo della mobilità ciclistica e delle necessarie infrastrutture di rete in modo da renderlo una componente fondamentale delle politiche della mobilità in tutto il territorio nazionale e da pervenire a un sistema generale e integrato della mobilità, sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale e accessibile a tutti i cittadini. Questo nel rispetto del quadro finanziario definito dall'articolo 3, comma 3, lettera e) della legge e in conformità con la disciplina generale dei trasporti e del governo del territorio.

Numerose altre disposizioni sono intervenute, negli anni più recenti, a partire dal 2016, prevedendo **stanziamenti per l'incremento della mobilità ciclistica** e la loro destinazione a specifici progetti. In particolare la **legge di stabilità 2016** (L. 208/2015, art. 1, comma 640) ha previsto stanziamenti per gli anni dal 2016 al 2018 per la realizzazione di un **sistema nazionale di ciclovie turistiche**, destinati in particolare a tre interventi:

- ciclovie del Sole: Verona-Firenze;
- ciclovie VenTo: Venezia Torino;
- Grab di Roma;

successivamente integrati con i seguenti:

- ciclovie dell'acquedotto pugliese;
- ciclovie del Garda;
- ciclovie Trieste - Lignano Sabbiadoro – Venezia;
- ciclovie Sardegna;
- ciclovie Magna Grecia (Basilicata, Calabria, Sicilia);
- ciclovie Tirrenica;
- ciclovie Adriatica.

La **legge di bilancio per il 2017** (art. 1, commi 144 e 145) ha incrementato tali risorse, autorizzando l'ulteriore spesa di 13 milioni di euro per l'anno 2017, di 30 milioni di euro per l'anno 2018 e prevedendo uno stanziamento di **40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2024**.

Il **29 novembre 2018** è stato emanato il **decreto ministeriale** sulla **"Progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche"**, che ha quantificato le risorse stanziare dalla legge di stabilità 2016 e successive modificazioni in complessivi **361.780.679,60 euro**, definendone le modalità di ripartizione, nonché previsto la stipula di un **Protocollo di intesa** con il quale **le regioni e le province autonome interessate dall'itinerario si dovranno impegnano a individuare un soggetto capofila** che abbia la funzione di coordinamento e di **unico referente con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**.

Per ulteriori approfondimenti sui può consultare il paragrafo "La mobilità ciclistica", contenuto nel Tema "[Il trasporto e la sicurezza stradali](#)" nel Portale di Documentazione parlamentare della Camera dei Deputati.

Articolo 1, comma 73
(Infrastrutture per la mobilità Fiere)

Il comma 73, introdotto dal Senato, autorizza un contributo di 2 milioni di euro per il 2020 per gli interventi alla realizzazione delle infrastrutture per la mobilità al servizio della Fiera del Levante di Bari, della Fiera di Verona, della Fiera di Foggia e della Fiera di Padova.

La disposizione autorizza in dettaglio un contributo di **2 milioni di euro per il 2020** per gli interventi di cui all'articolo 45, comma 3, della legge n. 448 del 2001, inerenti la **realizzazione delle infrastrutture per la mobilità al servizio della Fiera del Levante di Bari, della Fiera di Verona, della Fiera di Foggia e della Fiera di Padova.**

Si ricorda che l'articolo 1, comma 459, della legge 30 dicembre 2004, n. 311 (legge finanziaria 2005) ha previsto, per le finalità di cui all'articolo 45, comma 3, della legge n. 448 del 2001, uno stanziamento di 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2005, 2006 e 2007. Per il finanziamento degli interventi in questione è stato poi autorizzato un contributo quindicennale di 3 milioni di euro a decorrere dall'anno 2006, in base al comma 92 dell'art. 1, L. 23 dicembre 2005, n. 266.

La norma è stata oggetto di successive rideterminazioni dell'autorizzazione di spesa, con: il comma 888 dell'art. 1, L. 27 dicembre 2006, n. 296, il comma 261 dell'art. 2, L. 24 dicembre 2007, n. 244, il comma 4-ter dell'art. 18, D.L. 29 novembre 2008, n. 185, aggiunto dalla relativa legge di conversione e il comma 110 dell'art. 1, L. 27 dicembre 2013, n. 147. Da ultimo, il comma 110 della legge reca l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 92, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, è incrementata di 5 milioni di euro per l'anno 2014 al fine di finanziare gli interventi per potenziare la rete infrastrutturale per la mobilità al servizio della Fiera di Verona.

La norma di cui all'articolo 45, comma 3, della legge n. 448 del 2001 prevede per la realizzazione delle infrastrutture per la mobilità al servizio della Fiera del Levante di Bari, della Fiera di Verona, della Fiera di Foggia e della Fiera di Padova che sono autorizzati, rispettivamente, limiti di impegno quindicennali di 1 milione di euro a decorrere dall'anno 2002 e di 1 milione di euro a decorrere dall'anno 2003. La disposizione richiamata, di cui all'articolo 45, comma 3, della legge n. 448 del 2001, faceva originariamente riferimento alle sole Fiera del Levante di Bari e Fiera di Verona; essa è stata poi modificata dall'art. 4, comma 180, L. 24 dicembre 2003, n. 350, a decorrere dal 1° gennaio 2004, inserendovi il riferimento anche alla Fiera di Foggia e di Padova.

Per il finanziamento degli interventi in parola è poi intervenuto il citato comma 92 dell'art. 1, L. 23 dicembre 2005, n. 266.

Articolo 1, comma 75 *(Incentivi alla mobilità sostenibile e condivisa)*

Il **comma 75**, introdotto nel corso dell'esame al Senato, **equipara i monopattini elettrici ai velocipedi** (biciclette), come definiti nel Codice della strada.

In dettaglio, la disposizione riguarda i **monopattini elettrici** che rientrino nei limiti di potenza e velocità previsti dal [decreto ministeriale n. 229 del 4 giugno 2019](#): si tratta del decreto con il quale è stata avviata la **sperimentazione della micromobilità elettrica**, come previsto dalla legge di Bilancio 2019 (art. 1, co. 102 della legge n. 145/2018) e che disciplina, tra i vari dispositivi di micro mobilità, anche i **monopattini elettrici di potenza massima del motore elettrico di 500W**.

Tali monopattini, per i quali sono previsti nel decreto ministeriale limiti di velocità o di 6 kmh, ovvero di 30 Km/h (a seconda delle zone in cui circolano), vengono pertanto **equiparati ai velocipedi**, cioè alle biciclette, che sono definite nell'articolo 50 del Codice della Strada e tra cui rientrano anche le biciclette a pedalata assistita. Attraverso tale equiparazione, la disciplina della circolazione dei monopattini elettrici, viene semplificata rispetto a quella richiesta dal decreto ministeriale 4 giugno 2019 per i dispositivi di micro mobilità elettrica.

Si ricorda infatti che l'articolo 50 del CdS definisce i **velocipedi** come "i veicoli con due ruote o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo; **sono altresì considerati velocipedi le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico** avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW la cui alimentazione è progressivamente ridotta ed infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare. I velocipedi non possono superare 1,30 m di larghezza, 3 m di lunghezza e 2,20 m di altezza. Per tali veicoli non è prevista l'immatricolazione (che comporta il rilascio di un documento di circolazione), **né è necessario aver conseguito una patente di guida**. I ciclisti, comunque sono tenuti, al pari dei conducenti degli altri veicoli, ad osservare le norme di comportamento dettate dal Codice e dal connesso Regolamento di attuazione (D.P.R. n. 495/1992).

Si evidenzia peraltro che **l'equiparazione dei monopattini ai velocipedi**, comporta altresì **l'applicazione ai monopattini anche dell'articolo 68 del Codice della strada**, il quale definisce le **caratteristiche costruttive e funzionali ed i dispositivi di equipaggiamento dei velocipedi**, relative ai dispositivi di **frenatura, alle segnalazioni acustiche e visive**, che mal si adattano ai monopattini.

Andrebbe pertanto valutata l'opportunità di escludere, per i monopattini, l'applicazione dell'articolo 68 del Codice della Strada.

Per quanto riguarda i veicoli di mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica come *Segway*, *hoverboard* e **monopattini**, come detto, con il **decreto ministeriale 4 giugno 2019** ne è stata **definita la sperimentazione nelle città**.

Tale decreto disciplina infatti la circolazione su strada esclusivamente dei seguenti mezzi per la mobilità personale elettrica:

- -i *Segway*, gli *Overboard* ed i monowheel, che sono dispositivi di tipo auto-bilanciato;
- -i **monopattini**, che sono mezzi non auto-bilanciati e per i quali è prevista una **potenza massima del motore elettrico di 500W**. Tutti tali mezzi devono avere ed il segnalatore acustico. I dispositivi devono essere **conformi alle caratteristiche costruttive indicate nell'allegato 1** al decreto. Inoltre, l'allegato 3 al decreto definisce la relativa **segnaletica stradale**, individuando una serie di **appositi cartelli che indichino i vari dispositivi di micro mobilità elettrica**, nelle zone in cui è prevista la loro circolazione. Solo i dispositivi dotati di luce anteriore (bianca o gialla) e posteriore (rossa o catadiottri) possono inoltre circolare dopo il tramonto, altrimenti vanno condotti a mano. Nel caso venga consentita la circolazione **nelle aree pedonali, viene fissato in queste un limite di 6 km/h**. Può essere ammessa la circolazione sulle **piste ciclabili**, sui percorsi pedonali e ciclabili e sulle strade o zone **con limite a 30 Km/h** per i dispositivi previsti. **I dispositivi di micromobilità elettrica possono essere condotti solo da maggiorenni, oppure da minorenni almeno con patente AM.**

Il decreto ministeriale rimette ai Comuni di autorizzare con un proprio provvedimento la circolazione di questi dispositivi in via sperimentale, nonché di prevedere disposizioni per la sosta, esclusivamente in ambito urbano e solo per le parti di strada che sono indicate nella tabella dell'allegato 2 al decreto: nelle aree pedonali la circolazione viene ammessa per tutti i dispositivi, mentre nei percorsi ciclabili e pedonali, nelle piste ciclabili in sede propria o riservata e nelle zone 30 e nelle strade con limite a 30 Km/h, la circolazione sperimentale è ammessa solo per i *Segway* e per i monopattini, ma non per gli *Hoverboard* ed i *Monoweheel*.

Si ricorda infine **che le tasse automobilistiche (bollo auto) non sono dovute sui velocipedi**. Nella legislazione vigente sono previste esenzioni o riduzioni della tassa automobilistica per gli autoveicoli elettrici, per quelli alimentati esclusivamente a GPL o gas metano, e per quelli con alimentazione ibrida. Su tale materia la competenza legislativa spetta alle Regioni, pertanto tali agevolazioni non sono uniformi su tutto il territorio nazionale. L'articolo 20 del DPR n. 39 del 1953 (Testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche) prevede l'esenzione dal bollo per cinque anni per gli autoveicoli, i motocicli e i ciclomotori a due, tre o quattro ruote, nuovi azionati da motore elettrico. Molte Regioni prevedono, per il periodo successivo al quinquennio di esenzione, la riduzione del bollo per gli autoveicoli elettrici a un quarto di quello previsto per i veicoli a benzina (mentre per i motocicli ed i ciclomotori la tassa automobilistica deve essere corrisposta per intero).

Articolo 1, comma 85-99 *(Green new deal)*

I **commi 85-99** recano misure volte alla realizzazione di un piano di investimenti pubblici per lo sviluppo di un *Green new deal* italiano, istituendo un **Fondo** da ripartire con dotazione di 470 milioni di euro per l'anno 2020, 930 milioni di euro per l'anno 2021, 1.420 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023; parte di tale dotazione - per una quota non inferiore a 150 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2022 - sarà destinata ad interventi volti alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra (**comma 85**). Il fondo, alimentato con i proventi della messa in vendita delle quote di emissione di CO₂, sarà utilizzato dal Ministro dell'economia e delle finanze per sostenere, mediante garanzie a titolo oneroso o partecipazioni in capitale di rischio e/o debito, progetti economicamente sostenibili con precise finalità. Il Fondo ha anche finalità di **supporto all'imprenditoria giovanile e femminile**, di **riduzione dell'uso della plastica** e per la **sostituzione della plastica con materiali alternativi** (**commi 86 e 87**).

Si definisce quindi la disciplina per l'attuazione dei suddetti interventi rinviando a decreti di natura non regolamentare. Con una modifica apportata dal Senato, è stata aggiunta la previsione in base alla quale le specifiche iniziative da avviare nelle **Zone economiche ambientali** sono **definite con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto** con il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro dello sviluppo economico (**comma 88**). Sancisce poi la possibilità, nell'ambito del prossimo quadro finanziario pluriennale dell'UE, di concedere la garanzia statale attualmente prevista per gli investimenti ammissibili al Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS), in modo complementare con la garanzia di bilancio dell'UE che sarà prevista dal prossimo programma comunitario a sostegno degli investimenti e dell'accesso ai finanziamenti in corso di approvazione, che sostituirà il FEIS (**comma 89**).

Il **comma 90** prevede, in particolare, che per le finalità di cui **al comma 86**, possono essere destinate le risorse del **Fondo rotativo per il sostegno alle imprese e gli investimenti in ricerca** (FRI). Il **comma 91** istituisce nell'ambito del Fondo di garanzia per la prima casa una sezione speciale per la concessione, a titolo oneroso, di garanzie, a prima richiesta, nella misura massima del 50 per cento della quota capitale, ai condomini, connessi ad interventi di ristrutturazione per accrescimento dell'**efficienza energetica**.

Il **comma 92** prevede la possibilità per il Ministero dell'Economia e delle Finanze di inserire tra le spese rilevanti nell'ambito dell'emissione di titoli di Stato cosiddetti **Green Bond** la quota di interventi finanziata con risorse statali previste nel presente articolo, nonché in generale gli interventi

finanziati dalle Amministrazioni Centrali dello Stato a sostegno dei programmi di spesa orientati al contrasto ai cambiamenti climatici, alla riconversione energetica, all'economia circolare, alla protezione dell'ambiente e alla coesione sociale e territoriale. Le emissioni di titoli di Stato Green Bond saranno proporzionate agli interventi con positivo impatto ambientale finanziati dal bilancio dello Stato.

Il **comma 93** istituisce, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, un **Comitato interministeriale** con l'obiettivo di recepire, organizzare e rendere disponibili al pubblico le informazioni funzionali al monitoraggio, demandando ad un D.P.C.M. - da emanare entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di bilancio - l'individuazione delle modalità di funzionamento del Comitato stesso.

Si dettano norme sul monitoraggio. In base al **comma 94**, i decreti del Ministro dell'economia e delle finanze recanti la disciplina di attuazione degli interventi illustrati possono prevedere che siano certificati da un professionista indipendente sia la rispondenza degli investimenti rispetto alle finalità del comma 86, sia la quantificazione del relativo impatto.

Agli oneri recati dai **commi 88 e 94, primo periodo**, relativi alla selezione degli interventi e alla certificazione di professionisti, si provvede a valere sulle disponibilità del **Fondo** istituito dal comma 85 nei **limiti di 1 milione di euro per l'anno 2020** e di **5 milioni di euro annui** per ciascuno degli anni successivi (**comma 95**).

Assicura infine la partecipazione italiana dal 2020 al 2028 alla ricostituzione del *Green Climate Fund*, autorizzando la relativa spesa (**comma 96**).

Il **comma 97** prevede che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare può avvalersi della Società di cui all'articolo 83, comma 15, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, per servizi informatici strumentali al raggiungimento dei propri obiettivi istituzionali e per la realizzazione di programmi e progetti mediante piattaforme informatiche.

I **commi 98-100**, che disciplinano l'istituzione presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, entro il 31 gennaio 2020, di una **Commissione** per lo studio, le proposte per la **transizione ecologica** e per la **riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi**, con una dotazione di **0,5 milioni** di euro per l'anno **2020**.

La disposizione in esame reca misure volte alla realizzazione di un piano di investimenti pubblici per lo sviluppo di un *Green new deal* italiano, la strategia in linea con il *Green new deal* annunciato dalla Commissione europea.

In via preliminare, si fa presente che nella Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza (NADEF) 2019 ([Doc. LVII, n. 2-bis](#)) era previsto tra i **collegati alla decisione di bilancio** un disegno di legge *Green New Deal* e per la transizione ecologica del Paese.

La Nadef indicava l'impegno del Governo a favore della rapida attuazione di un 'Green new deal' europeo finanziato con risorse comuni e lo sviluppo di appositi strumenti finanziari.

Come illustrato nel documento programmatico presentato dalla Presidente eletta Ursula von der Leyen della neo-costituita [Commissione](#), tra le priorità del nuovo Esecutivo europeo vi è la presentazione, entro 100 giorni dall'inizio del mandato, del "Green Deal" una strategia volta a fare dell'Europa il primo continente a impatto climatico zero, tramite un [Green deal europeo](#). Per approfondimenti, anche con riferimento alle Linee strategiche per una transizione verso un'economia a zero emissioni nette si veda il [Dossier n. 66](#) cura del Senato e della Camera dei deputati.

Si ricorda a questo fine l'11 dicembre 2019 sono stati illustrati in una Comunicazione ([COM\(2019\) 640](#)) gli intendimenti della Commissione al fine di: elaborare una serie di politiche profondamente trasformative; integrare la sostenibilità in tutte le politiche dell'UE; proporre l'Unione come *leader* mondiale; varare un patto europeo per il clima entro marzo 2020.

In [Allegato](#) alla Comunicazione viene proposta una tabella di marcia dettagliata, che affianca le azioni chiave da adottare ad un calendario indicativo delle relative scadenze.

Si ricorda infine che è stato approvato in via definitiva il disegno di legge (A.S. n. 1547, A.C. [2267](#)) di conversione in legge del decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga di termini.

Dotazioni del Fondo e finalità

In particolare il **comma 85** istituisce, nello stato di previsione del MEF, un **Fondo** da ripartire, con la seguente dotazione:

- **470 milioni di euro** per l'anno **2020**
- **930 milioni di euro** per l'anno **2021**
- **1.420 milioni di euro** per ciascuno degli anni **2022** e **2023**.

Di tale dotazione, una **quota non inferiore a 150 milioni di euro** per ciascuno degli anni dal **2020** al **2022** sarà destinata ad interventi coerenti con le finalità previste - secondo quanto stabilito con una modifica apportata dal Senato - dall'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 13 marzo 2013, n. 30, di cui **fino a 20 milioni di euro** per ciascuno dei predetti anni destinati alle **iniziative da avviare nelle Zone Economiche Ambientali**.

Si rammenta che il comma 6 citato prevede che il 50 per cento dei proventi delle singole aste è destinato alle seguenti attività per misure aggiuntive rispetto agli oneri complessivamente derivanti a carico della finanza pubblica dalla normativa vigente alla data di entrata in vigore del presente decreto: a) ridurre le emissioni dei gas a effetto serra, anche contribuendo al Fondo globale per l'efficienza energetica e le energie rinnovabili e al Fondo di adattamento, così come reso operativo dalla conferenza di Poznan sui cambiamenti climatici (COP 14 e COP/MOP 4), favorire l'adattamento agli impatti dei cambiamenti climatici e finanziare attività di ricerca

e di sviluppo e progetti dimostrativi volti all'abbattimento delle emissioni e all'adattamento ai cambiamenti climatici, compresa la partecipazione alle iniziative realizzate nell'ambito del Piano strategico europeo per le tecnologie energetiche e delle piattaforme tecnologiche europee; b) sviluppare le energie rinnovabili al fine di rispettare l'impegno comunitario di utilizzare il 20 per cento di energia rinnovabile entro il 2020 e sviluppare altre tecnologie che contribuiscano alla transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio sicura e sostenibile e aiutare a rispettare l'impegno comunitario di incrementare l'efficienza energetica del 20 per cento per il 2020; c) favorire misure atte ad evitare la deforestazione e ad accrescere l'afforestazione e la riforestazione nei Paesi in via di sviluppo che avranno ratificato l'accordo internazionale sui cambiamenti climatici, trasferire tecnologie e favorire l'adattamento agli effetti avversi del cambiamento climatico in tali Paesi; d) favorire il sequestro mediante silvicoltura nella Comunità; d-bis) rafforzare la tutela degli ecosistemi terrestri e marini, a partire dalle aree e dai siti protetti nazionali, internazionali e dell'Unione europea, anche mediante l'impiego di idonei mezzi e strutture per il monitoraggio, il controllo e il contrasto dell'inquinamento; e) incentivare la cattura e lo stoccaggio geologico ambientalmente sicuri di CO₂, in particolare quello emesso dalle centrali a combustibili fossili solidi e da una serie di settori e sottosettori industriali, anche nei Paesi terzi; f) incoraggiare il passaggio a modalità di trasporto pubblico a basse emissioni; g) finanziare la ricerca e lo sviluppo dell'efficienza energetica e delle tecnologie pulite nei settori disciplinati dal presente decreto; h) favorire misure intese ad aumentare l'efficienza energetica e l'isolamento delle abitazioni o a fornire un sostegno finanziario per affrontare le problematiche sociali dei nuclei a reddito medio-basso; i) coprire le spese amministrative connesse al sistema per lo scambio di quote di emissioni di gas ad effetto serra nella Comunità istituito ai sensi della direttiva 2003/87/CE, diverse dai costi di cui alla direttiva 2003/87/CE, diverse dai costi di cui all'articolo 41; i-bis) compensare i costi come definiti dal paragrafo 26 delle linee guida di cui alla comunicazione della Commissione europea (C(2012) 3230 final), con priorità di assegnazione alle imprese accreditate della certificazione ISO 50001.

Il testo originario del disegno di legge faceva invece riferimento alle finalità della [direttiva 2003/87/CE](#), che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio.

Si rammenta che tale direttiva ha istituito un "sistema scambio quote" di emissione di CO₂ al fine di promuovere la riduzione di dette emissioni. Il suddetto sistema fissa un tetto massimo per le emissioni consentite ai soggetti che ne fanno parte, consentendo ai partecipanti di acquistare e vendere sul mercato i diritti di emissione di CO₂ (c.d. "quote"), acquisiti mediante asta. La direttiva è stata rivista da ultimo nel marzo 2018 (con la direttiva 2018/410/UE), al fine di consentire il rispetto degli obiettivi di riduzione delle emissioni fissati dal Quadro 2030 per l'energia e il clima e dall'Accordo di Parigi, che per il 2030 prevedono una riduzione di almeno il 40% rispetto ai livelli del 1990. Le modalità per l'adozione delle norme di recepimento della direttiva 2018/410/CE sono contenute nell'articolo 13 della [Legge 4 ottobre](#)

[2019, n. 117](#) (Legge di delegazione europea 2018) che fissa principi e criteri direttivi specifici cui il Governo dovrà attenersi nella fase di trasposizione. Per maggiori dettagli si rimanda al [Dossier 62/4](#) a cura del Senato e della Camera dei deputati.

Sempre il **comma 85** chiarisce che il suddetto fondo sarà alimentato con i **proventi delle aste delle quote di emissione di CO2** - versati all'entrata del bilancio dello Stato negli anni 2020, 2021 e 2022 - di cui all'articolo 19 del [decreto legislativo 13 marzo 2013, n. 30](#). Tali proventi saranno a valere sulla quota di pertinenza del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che viene versata all'entrata del bilancio dello Stato. L'importo fissato, che resta acquisito dall'erario, è pari a **150 milioni di euro** per ciascuno dei predetti anni.

Il richiamato articolo 19 del decreto legislativo 13 marzo 2013, n. 30 disciplina la messa all'asta delle quote di emissione, prevedendo, tra l'altro, le modalità di versamento dei proventi nel bilancio dello Stato e la loro successiva ripartizione e riassegnazione in appositi capitoli per spese di investimento. In base al comma 5, il 50% dei proventi viene assegnato al Ministero dello sviluppo economico, e il 50% è destinato ad una serie di attività per misure aggiuntive rispetto agli oneri complessivamente derivanti a carico della finanza pubblica. Tra esse rientrano: la riduzione delle emissioni di gas serra; lo sviluppo di energie rinnovabili; la cattura e lo stoccaggio geologico ambientalmente sicuri di CO2. Inoltre, una quota dei proventi sarà destinata a finanziare interventi di decarbonizzazione e di efficientamento energetico nel settore industriale.

La **RT** all'AS nel testo originario chiarisce che si tratta di operazioni che hanno effetti solo in termini di saldo netto da finanziare e di fabbisogno; i decreti attuativi (previsti dai successivi commi della disposizione) saranno predisposti al fine di escludere che tali operazioni possano derivare oneri non previsti in termini di indebitamento netto delle amministrazioni pubbliche.

I **commi 86 e 87** illustrano alcune finalità del fondo, che prevedono interventi del Ministro dell'economia e delle finanze.

In particolare, il **comma 86** prevede la concessione, da parte del Ministro dell'economia e delle finanze, di **una o più garanzie** a titolo oneroso e nella **misura massima dell'80%**, per sostenere specifici programmi di investimento e operazioni, anche in partenariato pubblico/privato, volti a realizzare progetti economicamente sostenibili con i seguenti obiettivi:

- decarbonizzazione dell'economia;
- economia circolare;
- rigenerazione urbana;
- turismo sostenibile;
- adattamento e mitigazione dei rischi derivanti dal cambiamento climatico.

- Sono inclusi anche, più in generale, i programmi e i progetti innovativi, con elevata sostenibilità ambientale che tengano conto degli impatti sociali.

Con l'approvazione di una modifica apportata dal Senato sono state aggiunte anche la finalità di **supporto all'imprenditoria giovanile e femminile**, di **riduzione dell'uso della plastica** e per la **sostituzione della plastica con materiali alternativi**.

La concessione di garanzie è riferita **anche ad un portafoglio collettivo di operazioni**.

Il **comma 87** prevede la **partecipazione indiretta in capitale di rischio e/o debito**, anche di natura subordinata, sempre del Ministro dell'economia e delle finanze, a sostegno delle operazioni di cui al **comma 86**.

Il **comma 88** demanda ad uno o più decreti di natura non regolamentare del Ministro dell'economia e delle finanze la disciplina di attuazione degli interventi illustrati sopra, in ordine a:

- l'**individuazione**, sulla base di procedure conformi alle migliori pratiche internazionali, dell'**organismo competente** a selezionare gli interventi di cui al **comma 86**;
- la definizione degli interventi, dei criteri, delle procedure e delle condizioni per il rilascio delle garanzie di cui al **comma 86** - anche in coordinamento con gli strumenti incentivanti e di sostegno alla politica industriale gestiti dal Ministero dello sviluppo economico - secondo quanto aggiunto con una modifica apportata dal Senato - e delle partecipazioni al capitale di rischio e/o debito di cui al **comma 87**
- la ripartizione della quota pubblica nel caso di investimenti pubblico/privati di cui ai **commi 86 e 87**, e quello di cui al comma 89, anche per **escludere** che tali interventi comportino un **indebitamento netto** da parte delle amministrazioni pubbliche.

In relazione ai suddetti decreti, varati di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e con il Ministro dell'ambiente e del territorio, si specifica che **il primo** di essi dovrà essere emanato **entro 90 giorni** dall'entrata in vigore della presente legge.

Per l'attuazione dei **commi 86 e 87**, il Ministero dell'economia e delle finanze potrà avvalersi di **società in-house** oppure della **Banca europea degli investimenti**, in qualità di Banca dell'Unione europea. Per ciascuna delle finalità di cui ai suddetti **commi 86 e 87**, è autorizzata inoltre l'istituzione di un apposito **conto corrente** presso la tesoreria centrale.

Con una modifica apportata dal Senato - è stata aggiunta la previsione in base alla quale le specifiche iniziative da avviare nelle **Zone economiche ambientali** sono **definite con decreto del Ministro dell'ambiente e della**

tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro dello sviluppo economico.

Il **comma 89** stabilisce che nell'ambito del **nuovo quadro finanziario pluriennale 2021-2027 dell'Unione europea**, lo Stato possa concedere la **garanzia** prevista dall'articolo 1, comma 822 della 28 dicembre 2015, n. 208 ([legge di stabilità 2016](#)), anche in modo **complementare** con la garanzia di bilancio dell'Unione europea a sostegno di prodotti finanziari forniti da partner esecutivi, secondo la normativa europea e nazionale vigente di volta in volta.

La relazione illustrativa chiarisce che nell'ambito del nuovo quadro finanziario pluriennale 2021-2027 dell'Unione Europea la garanzia dello Stato che oggi può assistere le operazioni finanziarie delle piattaforme di investimento ammissibili al fondo europeo per gli investimenti strategici, promosse da Cassa depositi e prestiti (in qualità di istituto nazionale di promozione) nell'ambito del cosiddetto piano Juncker, potrà anche essere utilizzata in complementarità con la garanzia di bilancio dell'Unione Europea a sostegno di prodotti finanziari forniti da partner e esecutivi che sarà regolata con specifici atti dell'UE in attuazione del predetto quadro finanziario pluriennale.

Il citato articolo 1, comma 822 prevede che per contribuire alla costituzione delle piattaforme di investimento previste dal regolamento (UE) 2015/1017 relativo al Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS), le operazioni finanziarie delle piattaforme di investimento ammissibili al suddetto fondo possano essere assistite dalla garanzia dello Stato. La garanzia dello Stato è onerosa, a prima richiesta, esplicita, incondizionata e irrevocabile.

Quanto al quadro finanziario pluriennale (QFP) per il periodo 2021-2027 si rammenta che sono in corso i negoziati sul pacchetto di misure presentato dalla Commissione europea tra il 2 maggio 2018. Tra maggio e giugno 2018 sono state presentate poi le proposte settoriali relative ai programmi cui sarà demandata la concreta implementazione del nuovo quadro finanziario pluriennale.

Per maggiori dettagli sui contenuti del pacchetto e sui negoziati in corso si rimanda al [Dossier n. 21/1 DE](#).

Anche in questo caso è previsto l'intervento del Ministero dell'economia e delle finanze che dovrà stabilire, mediante decreto di natura non regolamentare, i criteri, le modalità e le condizioni per la concessione della **suddetta garanzia di Stato**. Il decreto dovrà essere emanato entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della normativa europea in materia di garanzia di bilancio dell'Unione europea.

Il comma fa riferimento alla proposta di regolamento che istituisce il programma InvestEU ([COM \(2018\) 439](#)), che fa parte del pacchetto di misure settoriali collegate al nuovo QFP. Il relativo Fondo, che sostituirà il Fondo per gli investimenti strategici (FEIS), dovrebbe fornire una garanzia dell'UE al fine di mobilitare finanziamenti pubblici e privati sotto forma di prestiti, garanzie, partecipazioni o altri strumenti di mercato, e sostegno a investimenti strategici nelle attività di ricerca e sviluppo tramite un'apposita finestra di investimento.

La dotazione di bilancio, pari a 15,2 miliardi di euro, dovrebbe, nelle intenzioni della Commissione, mobilitare più di 650 miliardi di investimenti aggiuntivi nell'intero territorio dell'Unione. L'*iter* legislativo di approvazione della proposta è ancora in corso.

Misure in materia di sostegno alle imprese e garanzia sulle ristrutturazioni per accrescimento dell'efficienza energetica

I **commi 90 e 91** recano disposizioni in materia di sostegno alle imprese e garanzia sulle ristrutturazioni per accrescimento dell'efficienza energetica.

Il **comma 90** prevede che per le finalità di cui **al comma 86**:

a) possono essere destinate le risorse del **Fondo rotativo per il sostegno alle imprese e gli investimenti in ricerca** (FRI) di cui all'art. 30, commi 2 e 3, del D.L. 83/2012 (L. 134/2012);

L'art. 30. co. 2, del D.L. 83/2012 prevede che per il perseguimento delle finalità relative al Fondo per la crescita sostenibile, di cui all'art. 23, co. 2 del medesimo D.L. 83/2012, i programmi e gli interventi destinatari del Fondo per la crescita sostenibile possono essere agevolati anche a valere sulle risorse del Fondo rotativo per il sostegno alle imprese e gli investimenti in ricerca (FRI) di cui all'art. 1, co. 354 della legge finanziaria per il 2005 (L. 311/2004). I finanziamenti agevolati concessi a valere sul FRI possono essere assistiti da idonee garanzie.

In base al co. 3 dell'articolo in esame, fermo restando quanto previsto dai commi 358, 359, 360 e 361 dell'articolo 1 della citata legge 311/2004, le risorse del FRI non utilizzate al 31 dicembre 2012 e, a decorrere dal 2013, al 31 dicembre di ciascun anno, sono destinate alle predette finalità, nel limite massimo del 70 per cento. La ricognizione delle risorse non utilizzate può essere effettuata dalla Cassa depositi e prestiti S.p.a. a partire dall'anno 2019, con cadenza almeno biennale e con riferimento al 31 dicembre dell'anno precedente, mediante: a) la verifica degli atti pubblicati nella Gazzetta Ufficiale per le risorse già destinate a interventi in relazione ai quali non siano ancora stati pubblicati i decreti ministeriali contenenti i requisiti e le condizioni per l'accesso ai finanziamenti agevolati o le modalità per la presentazione delle istanze di accesso alle agevolazioni; b) i dati a essa forniti dalle amministrazioni pubbliche titolari degli interventi agevolativi che accedono al FRI per le risorse eccedenti l'importo necessario alla copertura

finanziaria delle istanze presentate a valere sui bandi per i quali, al 31 dicembre dell'anno a cui si riferisce ciascuna ricognizione, siano chiusi i termini di presentazione delle istanze, per le risorse derivanti da rimodulazione o rideterminazione delle agevolazioni concedibili e per le risorse rivenienti da atti di ritiro delle agevolazioni comunque denominati e formalmente perfezionati, quali revoca e decadenza, per la parte non erogata, ovvero erogata e rimborsata. Nel caso in cui le predette amministrazioni pubbliche non comunichino, entro due mesi dalla relativa istanza, le necessarie informazioni, la Cassa depositi e prestiti S.p.a. può procedere alla ricognizione sulla base delle eventuali evidenze a sua disposizione; c) le proprie scritture contabili per le risorse provenienti dai rientri di capitale dei finanziamenti già erogati, rivenienti dai pagamenti delle rate dei finanziamenti ovvero dalle estinzioni anticipate dei finanziamenti, non costituenti causa di revoca delle agevolazioni ai sensi della disciplina di riferimento.

Il co. 3-*bis* dell'art. 30, D.L. 83/2012, prevede che per le finalità di cui al comma 3 e all'art. 1, co. 355, della legge 311/2004, la ricognizione delle risorse non utilizzate è comunicata dalla Cassa depositi e prestiti S.p.a. alla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, al Ministero dello sviluppo economico e al Ministero dell'economia e delle finanze.

Infine il co. 4 ha demandato a decreti interministeriali del Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro dello sviluppo economico la determinazione, sentita la Cassa depositi e prestiti S.p.a., delle modalità di utilizzo e del riparto delle risorse di cui al comma 3 tra gli interventi destinatari del Fondo per la crescita sostenibile.

In attuazione di tale previsione sono stati adottati il D.M. 26 aprile 2013 e il D.M. 23 febbraio 2015. Quest'ultimo decreto ha stabilito che, in sede di prima applicazione, una quota non inferiore al 50 per cento delle risorse del FRI oggetto di ricognizione e destinate alle finalità del Fondo crescita sostenibile fosse attribuita alle attività di ricerca e sviluppo (finalità di cui all'art. 3, comma 2, lettera a), del decreto 8 marzo 2013) e che le restanti risorse fossero ripartite tra le ulteriori finalità del Fondo crescita: situazioni di crisi complessa e internazionalizzazione delle imprese, in modo che almeno il 60 per cento delle stesse risulti attribuito alle situazioni di crisi complessa. Il D.M. ha rimesso ad un decreto direttoriale la fissazione delle successive rideterminazioni del riparto delle risorse disponibili del FRI.

L'art. 1, co. 354, della legge finanziaria per il 2005 (L. 311/2004), ha disposto l'istituzione, presso la gestione separata della Cassa depositi e prestiti Spa, di un Fondo rotativo per il sostegno alle imprese e gli investimenti in ricerca, finalizzato alla concessione di finanziamenti agevolati alle imprese in forma di anticipazione di capitale rimborsabile secondo un piano di rientro pluriennale. La dotazione iniziale del Fondo, alimentato con le risorse del risparmio postale in gestione separata presso CDP, è stata stabilita in 6 miliardi di euro. Le successive variazioni alla dotazione sono disposte da CDP Spa, in relazione alle dinamiche di erogazione e di rimborso delle somme

concesse a finanziamento agevolato, e comunque nel rispetto dei limiti annuali di spesa sul bilancio dello Stato fissati ai sensi del comma 361 della medesima legge finanziaria. Tale comma dispone che il tasso di interesse sulle somme erogate in anticipazione da CDP S.P.A. sia determinato con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze e che la differenza tra il tasso così stabilito e il tasso del finanziamento agevolato, nonché gli oneri di servizio a favore di CDP S.p.A. (riconosciuti dal comma 360) sono posti a carico del bilancio dello Stato, a valere sull'autorizzazione di spesa prevista dal medesimo comma 361.

Una quota delle risorse del FRI è specificamente destinata agli interventi in ricerca e sviluppo delle imprese.

Le modalità di funzionamento del FRI sono state stabilite con deliberazione n. 76/2005 del CIPE (pubblicata nella GU 21 ottobre 2005, n. 246).

Si vedano la [deliberazione 14 novembre 2017, n. 16/2017/G](#), Relazione concernente “Il Fondo per la crescita sostenibile (anni 2013-2016)” e la [deliberazione n. 90/2016 del 22 luglio 2016](#), Determinazione e Relazione sul risultato del controllo sulla gestione finanziaria di Cassa depositi e prestiti S.p.A., esercizio 2014, della Corte dei conti.

b) nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato, sugli interventi ammessi a finanziamento a valere sulle risorse del FRI relative ai programmi e agli interventi destinatari del Fondo per la crescita sostenibile, può essere concesso **un contributo a fondo perduto per spese di investimento**, sino ad una quota massima del **15 per cento** dell'investimento medesimo. Con uno o più decreti di natura non regolamentare del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze sono stabiliti termini, condizioni e modalità di concessione dei contributi.

A tal fine è autorizzata la **spesa** di 10 milioni di euro nel 2020, 40 milioni di euro nel 2021 e 50 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2022 e 2023;

c) è esteso l'ambito di operatività del FRI per gli interventi previsti dall'art. 1, commi da 855 a 859, della L. 296/2006.

Il co. 855 ha esteso l'ambito di operatività del FRI agli interventi previsti da leggi regionali di agevolazione ovvero conferiti alle regioni ai sensi del d.lgs. 112/1998, per gli investimenti produttivi e per la ricerca. Gli interventi predetti possono assumere anche la forma di contributi in conto interessi concessi dalle Regioni e dalle Province autonome di Trento e Bolzano a valere sulle proprie risorse a fronte di finanziamenti deliberati da Cassa depositi e prestiti S.p.a. al tasso di interesse vigente *pro tempore*, determinato con il decreto di cui all'art. 1, co. 358 della L. 311/2004.

Il co. 856 ha autorizzato per le suddette finalità la Cassa depositi e prestiti Spa ad apportare alla dotazione iniziale del FRI un incremento nell'importo massimo fino a 2 miliardi di euro, nel rispetto dei limiti annuali di spesa sul

bilancio dello Stato fissati ai sensi dell'art. 1, co. 361, della L. 311/2004, che allo scopo possono essere integrati: a) a valere sul Fondo per la competitività e lo sviluppo di cui al comma 841, secondo la procedura di cui al comma 844, per il finanziamento di interventi regionali complementari o integrativi dei progetti di innovazione industriale, approvati ai sensi del medesimo comma 844; b) a valere sulle risorse delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano ai sensi del comma 858.

Il co. 857 prevede che ai fini dell'attuazione degli interventi regionali complementari o integrativi dei progetti di innovazione industriale ai sensi del comma 856, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano stipulano apposite convenzioni, in conformità agli indirizzi fissati dai Ministri dell'economia e delle finanze e dello sviluppo economico, con la Cassa depositi e prestiti Spa, per la regolamentazione delle modalità di intervento, prevedendo anche la misura minima del tasso di interesse da applicare e la durata massima del piano di rientro.

Il co. 858 dispone che ai fini dell'attuazione del comma 856 relativamente agli interventi agevolativi alle imprese e alla ricerca previsti in atti di legislazione regionale o di programmazione comunitaria diversi da quelli di cui al comma 857, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano possono stipulare apposite convenzioni, in conformità agli indirizzi fissati dai Ministri dell'economia e delle finanze e dello sviluppo economico, con la Cassa depositi e prestiti Spa, per il finanziamento degli interventi di interesse, mediante l'impegno dei relativi limiti annuali di spesa, nonché per la regolamentazione delle modalità di intervento, prevedendo anche la misura minima del tasso di interesse da applicare e la durata massima del piano di rientro. I relativi oneri per interessi sono posti a carico delle regioni e delle province autonome.

Infine, il co. 859 afferma che le risorse non utilizzate dalle regioni e dalle province autonome ai sensi del comma 858 integrano la dotazione del FRI dell'anno successivo.

Per le medesime finalità e nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano possono concedere una **quota di finanziamento a fondo perduto**, a valere su risorse proprie o di terzi, integrativa del finanziamento concesso ai sensi dell'art. 1, co. 855, della L. 296/2006;

d) per gli anni 2020, 2021, 2022 e 2023, le misure in favore della nuova imprenditorialità nei settori della produzione dei beni e dell'erogazione dei servizi di cui al Titolo I, Capo 01, del d.lgs. 185/2000, possono essere integrati, nel rispetto della normativa dell'Unione europea, con una quota di finanziamento a fondo perduto, concesso con procedura a sportello, in misura non superiore al 20% delle spese ammissibili a valere su risorse dei Fondi strutturali e d'investimento europei (fondi SIE), sulla base di convenzioni tra il Ministero dello sviluppo economico e le Amministrazioni titolari dei programmi, sentito il Ministero dell'economia e delle finanze.

In base all'art. 1 del d.lgs. 185/2000, le disposizioni del Capo 01 sono dirette a sostenere in tutto il territorio nazionale la creazione di micro e piccole imprese a prevalente o totale partecipazione giovanile o femminile e a sostenerne lo sviluppo attraverso migliori condizioni per l'accesso al credito. Secondo quanto previsto dall'art. 2 dello stesso d.lgs., ai soggetti ammessi alle agevolazioni sono concedibili mutui agevolati per gli investimenti, a un tasso pari a zero, della durata massima di dieci anni e di importo non superiore al 75 per cento della spesa ammissibile, ai sensi e nei limiti del regolamento (CE) n. 1998/2006 relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato agli aiuti d'importanza minore ("de minimis") e delle eventuali successive disposizioni comunitarie applicabili modificative del predetto regolamento. Nel caso di imprese costituite da almeno trentasei mesi e da non oltre sessanta mesi, la percentuale di copertura delle spese ammissibili è innalzata al 90 per cento del totale e le agevolazioni possono essere concesse ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) n. 651/2014 che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. I mutui possono essere assistiti dalle garanzie previste dal codice civile e da privilegio speciale, acquisibili nell'ambito degli investimenti da realizzare.

In ogni caso la misura massima delle agevolazioni complessivamente concedibili non può superare il 90% delle spese ammissibili.

A tal fine è autorizzata la spesa di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020, 2021, 2022 e 2023.

Per l'erogazione dei contributi a fondo perduto "di cui al presente comma" possono essere altresì utilizzate le risorse originariamente destinate a contributi della stessa natura che si rendessero eventualmente disponibili sul conto aperto presso la tesoreria dello Stato per la gestione delle predette agevolazioni, quantificate dal gestore dell'intervento al 31 dicembre di ciascun anno dal 2019 al 2022.

Sempre la **lettera d)** in esame prevede che con uno o più decreti di natura non regolamentare del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, può essere aggiornata la disciplina di attuazione di cui all'art. 29, comma 2, del D.L. 34/2019 (L. 58/2019), anche al fine di assicurare il necessario adeguamento alla disciplina dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato.

Il comma 2 dell'art. 29, D.L. 34/2019, ha demandato a un decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore dello stesso decreto-legge (cioè dal 1° maggio 2019), la ridefinizione della disciplina di attuazione della misura di cui al Capo 01 del d.lgs. 185/2000, prevedendo

anche, per le imprese di più recente costituzione, l'offerta di servizi di tutoraggio e la copertura dei costi iniziali di gestione, per una percentuale comunque non superiore al 20 per cento del totale delle spese ammissibili.

Fino all'entrata in vigore delle predette disposizioni attuative, alle iniziative agevolate ai sensi del medesimo decreto legislativo continua ad applicarsi la disciplina vigente alla data di entrata in vigore del decreto-legge.

Si veda la pagina dedicata alle [Misure per l'autoimprenditorialità - Nuove imprese a tasso zero](#) sul sito del MISE.

Il **comma 91** novella l'art.1, co. 48, della L. 147/2013 (legge di stabilità 2014), introducendovi la lettera *c-bis*).

L'art.1, co. 48, della L. 147/2013 ha previsto, ai fini del riordino del sistema delle garanzie per l'accesso al credito delle famiglie e delle imprese, del più efficiente utilizzo delle risorse pubbliche e della garanzia dello Stato anche in sinergia con i sistemi locali di garanzia, del contenimento dei potenziali impatti sulla finanza pubblica, l'istituzione del Sistema nazionale di garanzia, che ricomprende i seguenti fondi e strumenti di garanzia: a) il Fondo di garanzia per le piccole e medie imprese di cui all'art. 2, co. 100, lettera a), della L. 662/1996; b) la Sezione speciale di garanzia «Progetti di ricerca e innovazione», istituita nell'ambito del Fondo di garanzia prima indicato; c) il Fondo di garanzia per la prima casa, per la concessione di garanzie, a prima richiesta, su mutui ipotecari o su portafogli di mutui ipotecari.

A tale nuovo fondo, istituito presso il Ministero dell'economia e delle finanze, sono state attribuite risorse pari complessivamente a 600 milioni di euro nel triennio 2014-2016 (200 milioni annui), nonché le attività e le passività del precedente Fondo (istituito dall'articolo 13, comma 3-*bis*, del D.L. 112/2008), che ha continuato ad operare fino all'emanazione dei decreti attuativi necessari a rendere operativo il nuovo Fondo di garanzia.

In attuazione della citata lettera c) è stato emanato il [decreto interministeriale 31 luglio 2014](#) (pubblicato nella G.U. n. 226 del 29 settembre 2014), con cui è stata definita dettagliatamente la disciplina del nuovo Fondo di garanzia "prima casa".

In base a quanto precisato nell'art. 1 di tale decreto, il "nuovo" Fondo è finalizzato alla concessione di garanzie, a prima richiesta, nella misura massima del 50% della quota capitale, tempo per tempo in essere, su mutui ipotecari o su portafogli di mutui connessi all'acquisto ed a interventi di ristrutturazione e accrescimento di efficienza energetica di unità immobiliari, site sul territorio nazionale, da adibire ad abitazione principale del mutuatario, con priorità per l'accesso al credito da parte delle giovani coppie o dei nuclei familiari monogenitoriali con figli minori, da parte dei conduttori di alloggi di proprietà degli Istituti autonomi per le case popolari, comunque denominati, nonché dei giovani di età inferiore ai 35 anni titolari di un rapporto di lavoro atipico.

Il successivo art. 3 dispone che sono ammissibili alla garanzia del Fondo i mutui ipotecari di ammontare non superiore a 250.000 euro e che le unità immobiliari relative non devono avere le caratteristiche di lusso.

L'art. 19 del D.L. 34/2019 ha disposto un rifinanziamento di 100 milioni di euro per l'anno 2019 del Fondo e ha altresì fissato all'8 per cento la percentuale minima del finanziamento da accantonare a copertura del rischio.

La nuova disposizione istituisce la sezione speciale, che è istituita nell'ambito del Fondo di garanzia per la prima casa, per la concessione, a titolo **oneroso**, di **garanzie**, a prima richiesta, nella misura massima del **50 per cento** della quota capitale, tempo per tempo in essere sui finanziamenti, anche chirografari, ai **condomini**, connessi ad interventi di **ristrutturazione** per accrescimento dell'**efficienza energetica**.

Gli interventi della sezione speciale sono assistiti dalla garanzia dello Stato, quale **garanzia di ultima istanza**.

Alla sezione speciale sono attribuite risorse pari a **10 milioni** di euro per il 2020 e **20 milioni** di euro per ciascuno degli anni 2021, 2022 e 2023.

La dotazione della sezione speciale può essere incrementata mediante versamento di contributi da parte delle **regioni** e di **altri enti e organismi pubblici** ovvero con l'intervento della **Cassa depositi e prestiti Spa**, anche a valere su risorse di soggetti terzi e anche al fine di incrementare la misura massima della garanzia.

Per ogni finanziamento ammesso alla sezione speciale viene accantonato a copertura del rischio un importo **non inferiore all'8%** dell'importo garantito.

Il comma in esame demanda a uno o più decreti di natura non regolamentare del Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge, la definizione delle norme di attuazione della sezione speciale, ivi comprese le condizioni alle quali è subordinato il mantenimento dell'efficacia della garanzia in caso di cessione del finanziamento, nonché i criteri, le condizioni e le modalità per l'operatività della garanzia dello Stato e per l'incremento della dotazione della sezione speciale.

Emissione di titoli di Stato c.d. Green Bond e Comitato interministeriale

Il **comma 92** prevede la possibilità per il Ministero dell'Economia e delle Finanze di inserire tra le spese rilevanti nell'ambito dell'**emissione di titoli di Stato** cosiddetti **Green Bond**:

- la quota di interventi finanziata con risorse statali previste nel presente articolo
- e più in generale gli interventi finanziati dalle Amministrazioni Centrali dello Stato a sostegno dei programmi di spesa orientati al contrasto ai

cambiamenti climatici, alla riconversione energetica, all'economia circolare, alla protezione dell'ambiente e alla coesione sociale e territoriale.

Le suddette emissioni di titoli di Stato *Green Bond* saranno **proporzionate** agli interventi con **positivo impatto ambientale** finanziati dal bilancio dello Stato, ivi inclusi gli interventi di cui al presente articolo, e dovranno essere comunque tali da garantire un **efficiente funzionamento del mercato secondario** di detti titoli.

Si segnala che la formulazione, pur collegando l'emissione dei titoli di Stato al positivo impatto (ambientale) dei finanziamenti - in termini di 'proporzionalità' - non appare definire in modo chiaro il rapporto tra sistema di monitoraggio pubblico e di controllo su tale positivo impatto, cui fa riferimento la norma, e l'emissione dei titoli.

Si osserva poi che, alla luce del combinato disposto con il successivo comma 94, la norma sembrerebbe configurare un sistema di certificazione da parte di professionisti, di cui non risulta chiarita la valenza rispetto alla emissione di titoli di stato pubblici.

Andrebbe chiarito il sistema di valutazione dell'impatto ambientale ai fini dell'emissione dei titoli di Stato previsti dalla disposizione.

Il **comma 93** istituisce, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, un **Comitato interministeriale** con l'obiettivo di recepire, organizzare e rendere disponibili al pubblico le **informazioni** di cui al successivo comma 94. Si indica espressamente la finalità della previsione nell'emissione dei titoli di Stato Green Bond.

Si demanda ad un **D.P.C.M.** - da emanare **entro 90 giorni** dall'entrata in vigore della legge di bilancio - l'individuazione delle modalità di funzionamento del Comitato stesso.

La norma prevede comunque che tale Comitato interministeriale sia **coordinato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze**.

Monitoraggio

In base al **comma 94**, i decreti del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al **comma 88** della disposizione (recanti la disciplina di attuazione degli interventi illustrati) 'possono' prevedere che siano certificati da un **professionista indipendente**:

- la rispondenza degli investimenti rispetto alle finalità del **comma 86**
- nonché la quantificazione del relativo impatto.

Si segnala che la norma riconosce tale profilo, relativo ad attività di certificazione da parte di professionisti indipendenti, comunque in termini di **'facoltà'**.

Si valuti l'opportunità di chiarire già nella disposizione le tipologie professionali cui riferire le attività di certificazione previste dalla norma, anche alla luce delle implicazioni che tali certificazioni sembrano avere nel quadro della disposizione in materia di sistema di emissione di titoli di Stato green.

Con i medesimi decreti sono inoltre individuati i **dati** e le **informazioni** che le amministrazioni pubbliche sono tenute a comunicare al Ministero dell'economia e delle finanze per assicurare il **monitoraggio dell'impatto** dei seguenti interventi:

- degli interventi previsti dall'articolo in esame
- nonché degli interventi finanziati con il Fondo Investimenti delle Amministrazioni centrali di cui all'articolo 1, commi 14 e ss. (su cui si veda la relativa scheda illustrativa).
- e più in generale delle operazioni a sostegno dei **programmi di spesa** orientati al contrasto ai cambiamenti climatici, alla riconversione energetica, all'economia circolare, alla protezione dell'ambiente e alla coesione sociale e territoriale.
- Si osserva che da un lato la disposizione sembra profilare un obbligo comunicativo generale per le pubbliche amministrazioni con riferimento ai programmi di spesa in parola, dall'altro la formulazione fa riferimento a programmi di spesa 'orientati' (ai molteplici obiettivi indicati nella disposizione medesima).

La disposizione prevede che la **mancata comunicazione dei dati e delle informazioni richieste**, necessarie anche per il rispetto degli impegni con l'Unione Europea, rileva ai fini della **misurazione e valutazione della performance** individuale dei dirigenti responsabili e comporta responsabilità dirigenziale e disciplinare ai sensi del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

Si segnala che la norma, al **terzo periodo del comma 94**, fa riferimento ad informazioni 'richieste', con riguardo ai dati e alle informazioni in parola, mentre il secondo periodo sembrerebbe prevedere un obbligo di comunicazione generalizzato in capo alle pubbliche amministrazioni interessate, a prescindere da apposite richieste.

I dati che verranno raccolti devono consentire in ogni caso al Ministero dell'economia e delle finanze, nell'ambito del Comitato Interministeriale di cui al **comma 93**, di ottenere tutte le informazioni necessarie alla **rendicontazione di effettivo utilizzo** e di **impatto ambientale** degli

impieghi indicati nell'ambito della documentazione dei titoli di cui al **comma 92**.

Si valuti di specificare le tipologie dei dati, al fine di chiarire il modo in cui gli stessi 'devono consentire' l'acquisizione del pieno quadro informativo da parte del Ministero, secondo la previsione dizione della norma.

Il **comma 95** stabilisce che agli oneri recati dai **commi 88 e 94**, primo periodo, si provvede a valere sulle disponibilità del **Fondo** istituito dal **comma 85**, nei **limiti di 1 milione di euro per l'anno 2020** e di **5 milioni di euro annui** per ciascuno degli anni successivi. Si tratta degli oneri relativi alla selezione degli interventi (**comma 88**) e alla possibile previsione di certificazione da parte di professionisti indipendenti (**comma 94, primo periodo**).

Green climate Fund

Il **comma 96** assicura la partecipazione dell'Italia alla ricostituzione del "*Green climate Fund*" previsto dalla legge 4 novembre 2016, n. 204, autorizzando una spesa di **33 milioni di euro** per ciascuno degli anni dal **2020 al 2023** e di **66 milioni di euro** per ciascuno degli anni dal **2024 al 2028**.

• *Il Green climate fund (GCF)*

Il [Green climate fund](#) (Fondo verde per il clima, GCF) è stato istituito alla Conferenza sul clima di Cancún (COP 16) nel 2010. Questo fondo dell'ONU svolge un ruolo centrale per convogliare le risorse finanziarie verso i paesi in via di sviluppo e catalizzare i finanziamenti privati per il clima. L'Ue e gli Stati membri si sono impegnati a fornire quasi la metà delle risorse del fondo, circa 4,7 miliardi di dollari. In occasione della prima Conferenza dei donatori del Fondo, nel novembre 2014, l'Italia si è impegnata a contribuire alla prima capitalizzazione con una cifra pari a 250 milioni di euro. In seguito poi ad un accordo tra il Ministero dell'ambiente e la Banca internazionale per la ricostruzione e lo sviluppo (BIRS) che agisce in qualità di fiduciario del GCF, l'Italia ha stabilito di corrispondere 50 milioni di euro per ciascuna delle annualità 2016-2018, come previsto dalla [legge n. 204 del 4 novembre 2016](#) con la quale l'Italia ha ratificato l'Accordo di Parigi. Il Consiglio europeo svoltosi il 20-21 giugno 2019 ha riaffermato l'impegno dell'Ue e degli Stati membri ad adoperarsi a favore di un processo di ricostituzione tempestivo, ben gestito e riuscito del suddetto Fondo.

Commissione per la transizione ecologica

Il **comma 98** prevede l'istituzione presso il Ministero dell'ambiente, entro il 31 gennaio 2020, di una Commissione per lo studio delle proposte per la transizione ecologica e per la riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi.

Nello specifico, la Commissione è incaricata di studiare le modalità per rendere permanente lo sviluppo di un *Green new deal* italiano e per la programmazione della riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi, con il compito di elaborare una proposta organica per la ridefinizione, entro il 31 ottobre 2020, del sistema delle esenzioni a partire dall'anno 2021 in materia di trasporto merci, navale e aereo, di agricoltura e usi civili, con l'obiettivo di ridurre la spesa pubblica, sostenere le innovazioni e gli investimenti in ricerca, innovazione tecnologica e sviluppo e infrastrutture per la riconversione ecologica che producano una riduzione delle emissioni di gas serra entro il 2030.

Il **comma 99** disciplina la composizione della Commissione, la quale è presieduta dal Ministro dell'ambiente, o da un suo sostituto, ed è composta da:

- un rappresentante del Ministro dell'economia e delle finanze, un rappresentante del Ministro dello Sviluppo economico, un rappresentante del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, un rappresentante del Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali;
- tre esperti nominati dal Ministro per l'ambiente;
- tre esperti nominati dal Ministro dell'economia.

Il **comma 98, secondo periodo**, prevede che la Commissione sviluppi un ampio **percorso di partecipazione democratica** con il pieno coinvolgimento delle parti sociali, degli enti locali, delle comunità coinvolte, delle associazioni, dei movimenti impegnati nell'azione per il clima, delle Università e dei ricercatori.

Il terzo periodo stabilisce che ai componenti della Commissione non spettano compensi, indennità, rimborsi spese, gettoni di presenza o altro emolumento comunque denominato.

Il **comma 99** prevede l'assegnazione alla Commissione di una dotazione di 0,5 milioni di euro per l'anno 2020, per lo svolgimento dei compiti previsti.

L'art. 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221 (c.d. collegato ambientale) ha previsto la predisposizione da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con cadenza annuale, di un "Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi e dei sussidi ambientalmente favorevoli" (rispettivamente SAD e SAF).

I sussidi sono intesi nella loro definizione più ampia e comprendono, tra gli altri, gli incentivi, le agevolazioni, i finanziamenti agevolati e le esenzioni. La Direzione

generale per lo Sviluppo sostenibile del Ministero dell'ambiente- con l'assistenza tecnica della Sogesid S.p.A. - provvede alla redazione del Catalogo, avvalendosi, oltre che delle informazioni nella disponibilità dello stesso MATTM e dell'ISPRA, delle informazioni rese disponibili dall'ISTAT, dalla Banca d'Italia, dai Ministeri, dalle Regioni e dagli enti locali, dalle università e dagli altri centri di ricerca. Si fa riferimento nel catalogo a sussidi diretti (leggi di spesa) e sussidi indiretti (o spese fiscali), includendo anche i sussidi "impliciti" come parte dei sussidi indiretti, ossia sussidi che possono emergere dalla tassazione ordinaria e favorire o incoraggiare comportamenti e scelte di consumo (e produzione) favorevoli o dannosi per l'ambiente. Casi specifici, ad esempio, si riferiscono all'*underpricing* per l'estrazione di risorse naturali (cave o *royalties*). Per l'edizione 2018 del Catalogo, con dati al 2017, che stima per il 2017 SAF pari a 15,2 miliardi di euro e SAD pari a 19,3 miliardi di euro (per approfondimenti si veda [qui](#)).

Si ricorda che nella Nota di aggiornamento al DEF 2019 il Governo, nel sottolineare l'importanza di riformare il sistema fiscale in chiave ambientale al fine di accompagnare il sistema economico verso forme di consumo e produzione sostenibili, ha sottolineato che l'Italia sta avviando, in qualità di Stato membro, in collaborazione con lo [Structural Reform Support Service](#) della Commissione europea e con l'Ocse, un progetto volto a sviluppare un Piano d'Azione per la riforma fiscale ambientale in Italia.

Ai sensi del **comma 97**, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare può avvalersi della Società di cui all'articolo 83, comma 15, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112.

Il comma 15 dell'articolo 83 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133 ha previsto, al fine di garantire la continuità delle funzioni di controllo e monitoraggio dei dati fiscali e finanziari, che i diritti dell'azionista della **società di gestione del sistema informativo dell'amministrazione finanziaria** ai sensi dell'articolo 22, comma 4, della legge 30 dicembre 1991, n. 413, sono esercitati dal Ministero dell'economia e delle finanze ai sensi dell'articolo 6, comma 7, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 gennaio 2008, n. 43, che provvede agli atti conseguenti in base alla legislazione vigente. Il consiglio di amministrazione, composto di cinque componenti, è conseguentemente rinnovato entro il 30 giugno 2008 senza applicazione dell'articolo 2383, terzo comma, del codice civile.

In tale materia, si segnala che disposizioni sono state altresì recate dal D.L. 26/10/2019, n. 124 (Disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili) che all'art. 51 ha recato disposizioni sulle attività informatiche in favore di organismi pubblici

La norma in esame reca l'indicazione dei seguenti ambiti:

- per servizi informatici strumentali al raggiungimento dei propri obiettivi istituzionali e funzionali
- nonché per la realizzazione di programmi e progetti da realizzare mediante piattaforme informatiche rivolte ai destinatari degli interventi.

Si indica la finalità di migliorare l'efficacia e l'efficienza dell'azione amministrativa e favorire la sinergia tra processi istituzionali afferenti ambiti affini, favorendo la digitalizzazione dei servizi e dei processi attraverso interventi di consolidamento delle infrastrutture, razionalizzazione dei sistemi informativi e interoperabilità tra le banche dati, in coerenza con le strategie del Piano triennale per l'informatica nella pubblica amministrazione.

Si rinvia ad apposite **convenzioni** per la definizione dell'oggetto e delle condizioni dei servizi in parola.

Articolo 1, commi 98 e 100
(Commissione di studio presso il Ministero dell'Ambiente)

I **commi 98-100, modificati dal Senato**, disciplinano l'istituzione presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, entro il 31 gennaio 2020, di una Commissione per lo studio, le proposte per la transizione ecologica, e per la riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi, con una dotazione di 0,5 milioni di euro per l'anno 2020.

Il **comma 98** prevede l'istituzione presso il Ministero dell'ambiente, entro il 31 gennaio 2020, di una Commissione per lo studio delle proposte per la transizione ecologica e per la riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi.

Nello specifico, la Commissione è incaricata di studiare le modalità per rendere permanente lo sviluppo di un *Green new deal* italiano e per la programmazione della riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi, con il compito di elaborare una proposta organica per la ridefinizione, entro il 31 ottobre 2020, del sistema delle esenzioni a partire dall'anno 2021 in materia di trasporto merci, navale e aereo, di agricoltura e usi civili, con l'obiettivo di ridurre la spesa pubblica, sostenere le innovazioni e gli investimenti in ricerca, innovazione tecnologica e sviluppo e infrastrutture per la riconversione ecologica che producano una riduzione delle emissioni di gas serra entro il 2030.

Il **comma 99** disciplina la composizione della Commissione, la quale è presieduta dal Ministro dell'ambiente, o da un suo sostituto, ed è composta da:

- un rappresentante del Ministro dell'economia e delle finanze, un rappresentante del Ministro dello Sviluppo economico, un rappresentante del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, un rappresentante del Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali;
- tre esperti nominati dal Ministro per l'ambiente;
- tre esperti nominati dal Ministro dell'economia.

Il **comma 99** prevede, altresì, che la Commissione sviluppi un ampio **percorso di partecipazione democratica** con il pieno coinvolgimento delle parti sociali, degli enti locali, delle comunità coinvolte, delle associazioni, dei movimenti impegnati nell'azione per il clima, delle Università e dei ricercatori.

Ai componenti della Commissione non spettano compensi, indennità, rimborsi spese, gettoni di presenza o altro emolumento comunque denominato.

Il **comma 100** prevede l'assegnazione alla Commissione di una dotazione di 0,5 milioni di euro per l'anno 2020, per lo svolgimento dei compiti previsti.

L'art. 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221 (c.d. collegato ambientale) ha previsto la predisposizione da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con cadenza annuale, di un "Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi e dei sussidi ambientalmente favorevoli" (rispettivamente SAD e SAF).

I sussidi sono intesi nella loro definizione più ampia e comprendono, tra gli altri, gli incentivi, le agevolazioni, i finanziamenti agevolati e le esenzioni. La Direzione generale per lo Sviluppo sostenibile del Ministero dell'ambiente- con l'assistenza tecnica della Sogesid S.p.A. - provvede alla redazione del Catalogo, avvalendosi, oltre che delle informazioni nella disponibilità dello stesso MATTM e dell'ISPRA, delle informazioni rese disponibili dall'ISTAT, dalla Banca d'Italia, dai Ministeri, dalle Regioni e dagli enti locali, dalle università e dagli altri centri di ricerca. Si fa riferimento nel catalogo a sussidi diretti (leggi di spesa) e sussidi indiretti (o spese fiscali), includendo anche i sussidi "impliciti" come parte dei sussidi indiretti, ossia sussidi che possono emergere dalla tassazione ordinaria e favorire o incoraggiare comportamenti e scelte di consumo (e produzione) favorevoli o dannosi per l'ambiente. Casi specifici, ad esempio, si riferiscono all'*underpricing* per l'estrazione di risorse naturali (cave o *royalties*). Per l'edizione 2018 del Catalogo, con dati al 2017, che stima per il 2017 SAF pari a 15,2 miliardi di euro e SAD pari a 19,3 miliardi di euro (per approfondimenti si veda [qui](#)).

Si ricorda che nella Nota di aggiornamento al DEF 2019 il Governo, nel sottolineare l'importanza di riformare il sistema fiscale in chiave ambientale al fine di accompagnare il sistema economico verso forme di consumo e produzione sostenibili, ha sottolineato che l'Italia sta avviando, in qualità di Stato membro, in collaborazione con lo [Structural Reform Support Service](#) della Commissione europea e con l'Ocse, un progetto volto a sviluppare un Piano d'Azione per la riforma fiscale ambientale in Italia.

Articolo 1, commi 107 e 109 (Green Mobility)

Nei **commi 107 e 109** si dispone in ordine agli autoveicoli delle pubbliche amministrazioni, prescrivendo che il rinnovo della loro dotazione avvenga per almeno la metà mediante acquisto o noleggio di veicoli ad energia elettrica o ibrida.

Il **comma 107** prescrive alle **pubbliche amministrazioni** - dal 1° gennaio 2020 - allorché rinnovino gli **autoveicoli in dotazione**, di procedere in misura **non inferiore al 50 per cento** mediante l'acquisto o noleggio (nei limiti delle risorse di bilancio destinate a tale spesa) di veicoli adibiti al trasporto su strada alimentati ad **energia elettrica, ibrida** o ad **idrogeno**.

Quest'ultima previsione relativa all'alimentazione ad idrogeno è stata introdotta dal Senato.

Le disposizioni di cui al presente comma si applicano in caso di acquisto o noleggio di **almeno due** veicoli.

Sono **esclusi** dalla prescrizione sopra ricordata, ai sensi del **comma 108**:

- il Corpo nazionale dei vigili del fuoco;
- i servizi istituzionali di tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica;
- i servizi sociali e sanitari svolti per garantire i livelli essenziali di assistenza;
- i servizi istituzionali svolti nell'area tecnico-operativa della difesa;
- le Forze di polizia.

Il **comma 109** prevede che l'attuazione delle presenti disposizioni sia realizzata dalle amministrazioni nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Il censimento delle auto di servizio delle pubbliche amministrazioni per l'anno 2018, realizzato dal Dipartimento della funzione pubblica (in collaborazione con Formez PA) rileva (al 31 dicembre 2018) 33.527 autovetture (le amministrazioni che hanno comunicato i dati sono state 8.366, su un totale di 10.164).

Articolo 1, commi da 110 a 112 (Trasporto intermodale)

Le disposizioni dei **commi 110-112**, introdotte dal Senato, autorizzano la spesa di **20 milioni di euro per l'anno 2021** per le finalità di **miglioramento della catena intermodale e il decongestionamento della rete viaria**.

Si autorizza inoltre la spesa di **14 milioni di euro per l'anno 2020** e di **25 milioni di euro per l'anno 2021** per il completo sviluppo dei sistemi di trasporto intermodale.

In dettaglio, il **comma 110 autorizza la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2021** per le finalità di cui all'articolo 1, comma 647, della legge n. 208 del 2015 - di miglioramento della **catena intermodale e decongestionamento della rete viaria**.

Il comma 647 della legge n. 208 del 2015 ha autorizzato il MIT a concedere **contributi** per l'attuazione di **progetti per migliorare la catena intermodale e decongestionare la rete viaria**. Tali progetti devono riguardare l'istituzione, l'avvio e la realizzazione di **nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi su rotte esistenti**, in arrivo e in partenza da **porti situati in Italia**, che collegano porti situati in Italia o negli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo. La disposizione richiamata a tal fine autorizzava la spesa annua di 45,4 milioni per l'anno 2016, di 44,1 milioni per l'anno 2017 e di 48,9 milioni per l'anno 2018.

Il D.M. 14 luglio 2017, n. 125 ha recato il Regolamento recante l'individuazione dei beneficiari, la commisurazione degli aiuti, le modalità e le procedure per l'attuazione degli interventi di cui all'articolo 1, commi 648 e 649, della legge 28 dicembre 2015, n. 208.

Si ricorda che con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 26 agosto 2015 è stato approvato il «Piano strategico nazionale della portualità e della logistica», in attuazione dell'articolo 29 del decretolegge 12 settembre 2014, n. 133. Esso costituisce lo strumento di pianificazione strategica del settore, finalizzato al miglioramento della competitività del sistema portuale e logistico, all'agevolazione della crescita dei traffici, alla promozione dell'intermodalità nel traffico merci e alla riforma della *governance* portuale.

Agli **oneri** derivanti dalla disposizione qui in esame si provvede:

- per **3,8 milioni** di euro mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa recata dall'articolo 36 della legge n. 457 del 1978;

- quanto a **16,2 milioni** di euro mediante del comma 5 dell'articolo 34-ter della legge n. 196 del 2009, iscritto nello stato di previsione del Mit; si tratta del fondo relativo all'accertamento e riaccertamento annuale dei residui passivi.

In particolare, comma 5 dell'articolo 34-ter della legge n. 196 del 2009 (Legge di contabilità e finanza pubblica.), prevede che in esito al riaccertamento di cui al comma 4 della norma, in apposito allegato al Rendiconto generale dello Stato è quantificato per ciascun Ministero l'ammontare dei residui passivi perenti eliminati. Annualmente, successivamente al giudizio di parifica della Corte dei conti, con la legge di bilancio, le somme corrispondenti agli importi di cui al periodo precedente possono essere riscritte, 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. Per la rideterminazione del fondo, si vedano poi gli artt. 13-quater, comma 9, e 47, comma 1-septies, lett. a), D.L. 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla L. 28 giugno 2019, n. 58.

Il successivo **comma 111** autorizza inoltre la spesa di **14 milioni di euro per l'anno 2020** e di **25 milioni di euro per l'anno 2021** per le finalità di cui al comma 648 della medesima legge n. 208 del 2015, in materia di completo **sviluppo del sistema di trasporto intermodale**.

Il comma 648 citato prevede per il completo sviluppo del sistema di trasporto intermodale, l'autorizzazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a concedere **contributi per servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia**. A tal fine in base a tale norma vigente è autorizzata la spesa annua di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018. Agli stessi fini può essere utilizzata quota parte delle risorse di cui all'articolo 1, comma 150, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (che autorizzava la spesa di 250 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2015 per interventi in favore del settore dell'autotrasporto, cui si attingeva dunque per le risorse).

Infine, il **comma 112** dispone che il **fondo** di parte corrente di cui al citato comma 5 dell'articolo 34-ter sia **ridotto di 14 milioni di euro** per l'anno 2021.

Articolo 1, commi 113-117
(Contributi all'autotrasporto per rinnovo veicoli)

I commi da 113 a 117, introdotti al Senato, stanziavano ulteriori 3 milioni di euro per l'anno 2020 per la concessione di contributi per il rinnovo, previa rottamazione, del parco veicolare delle imprese di autotrasporto attive sul territorio italiano **iscritte al Registro Elettronico Nazionale** con l'obiettivo di accrescere la sicurezza del trasporto su strada, oltreché di ridurre gli effetti climalteranti derivanti dal trasporto passeggeri su strada.

In dettaglio, lo stanziamento di **3 milioni di euro per l'anno 2020** per il rinnovo del parco veicolare delle imprese attive sul territorio italiano iscritte al R.E.N. (Registro elettronico nazionale), si aggiunge alle risorse previste dalla vigente legislazione per gli investimenti da parte delle imprese di autotrasporto ed ha l'obiettivo di accrescere la sicurezza del trasporto su strada, oltre che di ridurre gli effetti climalteranti derivanti dal trasporto passeggeri su strada (comma 113).

Ai sensi del **comma 114** i contributi sono destinati a finanziare gli **investimenti avviati dall'entrata in vigore del provvedimento in esame fino al 30 settembre 2020 e finalizzati alla radiazione, per rottamazione, dei veicoli a motorizzazione termica fino a euro IV**, adibiti al trasporto passeggeri e di **categoria M2 o M3, con contestuale acquisizione** (inclusa locazione finanziaria) **di nuovi autoveicoli per il trasporto passeggeri** e di cat. M2 o M3, **a trazione alternativa a metano (CNG), gas naturale liquefatto (GNL), ibrida (diesel/elettrico) ed elettrica (full electric) ovvero a motorizzazione termica e conformi alla normativa euro VI** (di cui al Reg. CE n. 595/2009).

Il **comma 115** prevede che i contributi - di entità variabile, **da un minimo di 4.000 a un massimo di 40.000 euro per ciascun veicolo**, e differenziati in ragione della categoria M2 o M3 del nuovo veicolo come previsto dal **comma 116** - siano erogati fino a concorrenza delle risorse disponibili, escludendone la cumulabilità con altre agevolazioni relative al medesimo tipo di investimento, incluse quelle concesse a titolo *de minimis* (ai sensi del Reg. UE n. 1407/2013).

Si ricorda che l'articolo 47 del Codice della strada che identifica le **categorie di veicoli** individua:

- con la **categoria M2**: i veicoli destinati al trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima non superiore a 5 t;

- con la **categoria M3**: i veicoli destinati al trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima superiore a 5 t.

Il **comma 117** demanda ad un **successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, da adottarsi di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze **entro 15 giorni** dall'entrata in vigore della legge, la disciplina delle **modalità e dei termini di presentazione delle domande di contributo, i criteri di valutazione** delle stesse, l'entità del contributo massimo riconoscibile e le relative **modalità di erogazione**. I criteri di valutazione delle domande - stabilisce la norma primaria - assicurano la **priorità** al finanziamento degli investimenti per la sostituzione dei veicoli a motorizzazione termica maggiormente inquinanti.

Articolo 1, commi 124-126
(Introduzione di tariffe sociali per i collegamenti aerei da e per la Regione Siciliana)

Le disposizioni dei **commi 124-126, aggiunte dal Senato**, prevedono l'**introduzione di tariffe sociali per i collegamenti aerei da e per la Regione Siciliana** per le categorie sociali indicate, stanziando **25 milioni di euro annui per l'anno 2020**.

Per le modalità attuative si rinvia ad un successivo **decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti**, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze - da adottare nel termine di 60 giorni.

Il **comma 124** autorizza la spesa di 25 milioni di euro per l'anno 2020 prevedendo il riconoscimento di **un contributo** alle categorie dei soggetti di seguito individuati dalla norma (si veda il comma 125) per **ogni biglietto aereo acquistato da e per Palermo e Catania, dalla data di entrata in vigore del decreto ministeriale di attuazione** previsto dal comma. Si prevede tale riconoscimento dalla data di adozione del decreto ministeriale recante le modalità attuative.

Si indica il fine di garantire un completo ed efficace **sistema di collegamenti aerei da e per la Sicilia**, che consenta di ridurre i disagi derivanti dalla condizione di **insularità** e assicurare la **continuità del diritto alla mobilità**, ai sensi dell'articolo 107, par. 2, lettera a) del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (*si veda il box sub*).

Il **comma 125** prevede che le disposizioni di cui al comma 124 si applichino ai cittadini **residenti nel territorio della Regione Siciliana** e che rientrino in almeno una delle seguenti categorie:

- a) studenti universitari fuori sede;
- b) disabili gravi ai sensi dell'art. 3, comma 3 della legge 5 febbraio 1992 n. 104;
- e) lavoratori dipendenti con sede lavorativa al di fuori della Regione Siciliana e con reddito lordo annuo non superiore a 20.000;
- d) migranti per ragioni sanitarie con reddito lordo annuo non superiore a 20.000 euro.

In base al **comma 126**, si demanda ad un **decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze**, di stabilire le **modalità attuative** del nuovo regime tariffario con particolare riferimento ai seguenti aspetti:

- alla quantificazione dello sconto;
- alle modalità e termini del rimborso dell'importo differenziale tra il prezzo dei biglietti aerei e la tariffa sociale applicata ai soggetti previsti.

Si stabilisce il **termine di 60 giorni** dalla data di entrata in vigore della legge per l'adozione del decreto.

Si segnala come il **comma 126**, nel rinviare all'adozione del D.M. del MIT per le modalità attuative, non appare indicare il riferimento al profilo della concorrenza delle risorse, non essendo contemplato un profilo di ordine o graduatorie tra i richiedenti il rimborso.

• L'articolo 107, par. 1, del **Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE)**

L'articolo 107, par. 1, del **Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE)** dichiara incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, "sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza".

Il par. 2 del medesimo articolo 107 elenca alcune fattispecie definite sempre compatibili con il mercato interno, in quanto tali ammissibili *ipso iure*, ovvero gli **aiuti**: a) "**a carattere sociale**" concessi ai singoli consumatori, "a condizione che siano accordati senza discriminazione determinate dall'origine dei prodotti"; b) destinati a ovviare ai danni arrecati da calamità naturali o altri eventi eccezionali; c) concessi all'economia di alcune regioni tedesche per compensarne gli svantaggi economici dopo la riunificazione.

Il par. 3 del medesimo articolo elenca invece gli aiuti che possono essere considerati compatibili con il mercato interno, previo esame caso per caso da parte della Commissione europea. Si tratta di aiuti destinati a: a) favorire lo sviluppo economico delle regioni in cui il tenore di vita sia anormalmente basso, oppure si abbia una grave forma di disoccupazione; b) promuovere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo oppure a porre rimedio ad un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro; c) agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche; d) promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio; e) altre categorie, decise dal Consiglio su proposta della Commissione.

Specificamente in tema di **collegamenti aerei**, nel 2014 la Commissione europea ha pubblicato la Comunicazione "Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree" ([2014/C 99/03](#)). Tale documento dedica il capitolo 6 (par. 156 e 157) alla categoria degli "aiuti a carattere sociale ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera a) del trattato", a cui fa riferimento la disposizione in esame.

Ai fini della corretta individuazione degli aiuti a carattere sociale per il trasporto aereo, e per poterli considerare compatibili con il mercato interno, la Comunicazione elenca i seguenti tre requisiti cumulativi:

- 1) la circostanza che l'aiuto sia effettivamente a favore di consumatori finali;
- 2) il carattere sociale dell'aiuto, che riguardi dunque solo alcune categorie di passeggeri che viaggiano su una tratta (ad esempio bambini, persone con disabilità, persone con basso reddito, studenti, persone anziane). Si specifica ulteriormente che "nel caso in cui la rotta in questione serva a collegare aree remote, regioni ultraperiferiche, isole (...), l'aiuto potrebbe riguardare l'intera popolazione della regione interessata;
- 3) la concessione dell'aiuto "senza discriminazioni per quanto riguarda l'origine dei servizi, vale a dire indipendentemente dalle compagnie aeree che effettuano i servizi in questione".

La materia è regolata in dettaglio dal [regolamento \(UE\) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014](#), che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato. La sezione 9 (articolo 51) è dedicata agli "**aiuti a carattere sociale** per i trasporti a favore dei residenti in **regioni remote**¹" e ne stabilisce la compatibilità con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, par. 2, let. a) del TFUE, esentandoli dall'obbligo di notifica, purché soddisfino le seguenti condizioni:

- 1) l'intero aiuto sia destinato ad utenti finali che abbiano la residenza abituale in regioni remote. Ai sensi dell'articolo 2, par. 132, del medesimo regolamento, si intende per "residenza abituale" il luogo in cui una persona fisica dimora almeno 185 giorni all'anno per interessi personali e professionali", laddove "la frequenza di corsi universitari o scolastici in un altro Stato membro non costituisce trasferimento della residenza abituale";
- 2) gli aiuti siano concessi per il trasporto di passeggeri su una rotta che collega un aeroporto in una regione remota con un altro aeroporto all'interno dello Spazio economico europeo;
- 3) gli aiuti siano accordati senza discriminazioni determinate dall'identità del vettore o dal tipo di servizio e senza limitazione della rotta precisa;
- 4) i costi ammissibili corrispondano al prezzo di un biglietto di andata e ritorno, da o per la regione remota, comprensivo di tasse e spese fatturate dal vettore all'utente;
- 5) l'intensità di aiuto non superi il cento per cento dei costi ammissibili;

La compatibilità è inoltre riservata agli aiuti trasparenti (per i quali sia possibile calcolare con precisione l'equivalente sovvenzione lordo *ex ante* senza necessità di

¹ Il par. 25, n. 27 dei citati Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree include tra le "regioni remote" le isole che sono parte del territorio di uno Stato membro.

Tra l'altro l'articolo 174 del TFUE, disciplinando la coesione economica, sociale e territoriale, statuisce che "tra le regioni interessate, un'attenzione particolare è rivolta alle (...) regioni che presentano gravi e permanenti svantaggi naturali o demografici, quali (...) le regioni insulari". Nel corso degli anni, tuttavia, poche iniziative concrete sono state assunte per dare attuazione a tale disposizione. Per maggiori approfondimenti, si rinvia a: "[Islands of the EU. Taking account of their specific needs in EU policy](#)", Parlamento europeo, 2016.

effettuare una valutazione dei rischi, articolo 5) e che abbiano un effetto di incentivazione (articolo 6).

Articolo 1, commi 151-154 *(Personale Capitanerie di porto)*

I commi da 151 a 154, introdotti al Senato, rimodulano la dotazione organica relativa al personale in servizio permanente dei volontari del **Corpo delle capitanerie di porto**.

Nel dettaglio, per garantire gli standard operativi ed i livelli di efficienza e di efficacia del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia costiera per l'attuazione delle misure necessarie ad accrescere la sicurezza (anche ambientale) della navigazione e dei traffici marittimi, il **comma 151** – nel confermare la consistenza della suddetta dotazione organica per gli anni 2020 e 2021, pari, rispettivamente, a 3.500 e 3.600 unità di personale – la rimodula (modificando l'art. 815, c. 1, lett. *a*), del D.Lgs. 66/2010) per gli anni successivi nel seguente modo:

- **3.730** unità di personale per il **2022** (in luogo delle 3.700 attualmente previste);
- **3.860** unità di personale per il **2023** (in luogo delle 3.800 attualmente previste);
- **3.990** unità di personale per il **2024** (in luogo delle 3.900 attualmente previste);
- **4.120** unità di personale per il **2025** (in luogo delle 4.000 attualmente previste **dal 2025**);
- **4.150** unità di personale **dal 2026**.

Per completezza, si ricorda che la successiva lettera *b*) del richiamato art. 815, c. 1, del D.Lgs. 66/2010 dispone che la dotazione organica del personale volontario in ferma ovvero in rafferma sia pari a 1.775 unità.

Conseguentemente, i **commi 152 e 153** rispettivamente, **rimodulano gli oneri**, di cui all'art. 1, c. 585, del D.Lgs. 66/2010, riferiti alle consistenze di ciascuna categoria dei volontari del Corpo delle capitanerie di porto² e **autorizzano la spesa** necessaria per le assunzioni di cui al comma 3-*bis*³.

² Nella misura di euro 82.631.031,99 per il 2022; 87.949.528,79 per il 2023; 93.268.025,59 per il 2024; 98.586.522,39 per il 2025; 100.024.990,19 per il 2026; 100.268.081,29 per il 2027; 100.507.908,99 per il 2028; 100.747.736,69 per il 2029; 100.987.564,39 per il 2030; 101.743.114,09 per il 2031; 102.469.571,39 per il 2032; 103.140.459,99 per il 2033; 103.811.348,59 per il 2034; 104.482.237,19 per il 2035; 104.637.404,79 dal 2036

³ Nella misura di euro 1.183.808,70 per il 2022, 2.426.449,50 per il 2023, 3.669.090,30 per il 2024, 4.911.731,10 per il 2025, 6.154.371,90 per il 2026, 6.213.204 per il 2027, 6.268.772,70 per il 2028, 6.324.341,40 per il 2029, 6.379.910,10 per il 2030, 6.435.478,80 per il 2031,

Per le spese di funzionamento connesse alle previsioni di cui ai commi 152 e 153 (comprese le spese per mense e buoni pasto), il **comma 154 autorizza la spesa di euro** 43.680 per il 2022, 87.360 per il 2023, 131.040 per il 2024, 174.720 per il 2025 e 218.400 dal 2026.

6.646.214,10 per il 2032, 6.801.380,70 per il 2033, 6.956.547,30 per il 2034, 7.111.713,90 per il 2035 e 7.266.880,50 dal 2036

Articolo 1, commi 155-159

(Assunzioni presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti)

I **commi da 155 a 159, introdotti al Senato**, recano disposizioni volte ad autorizzare assunzioni a tempo indeterminato presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Per il potenziamento delle attività di monitoraggio e vigilanza e di verifica della qualità dei servizi erogati all'utenza, relative all'esecuzione del Contratto di servizio di media e lunga percorrenza tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia spa, si assegnano risorse pari a 500.000 euro per ciascuno degli anni 2020-2026.

Il **comma 155**, al fine di assicurare la continuità dell'attività di vigilanza sui concessionari della rete autostradale (attribuita al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dall'art. 11, comma 5, secondo periodo, del D.L. 216/2011), autorizza il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT)** ad **assumere, nell'anno 2020, a tempo indeterminato**, in aggiunta alle facoltà assunzionali previste a legislazione vigente, nei limiti della dotazione organica vigente, **fino a 50 unità di personale di livello non dirigenziale** da inquadrare:

- nel limite di 28 unità, nella III area funzionale, posizione economica F1;
- nel limite di 22 unità nella II area funzionale, posizione economica F2.

Si ricorda che l'art. 36, commi 1-10, del D.L. 98/2011 ha introdotto un'articolata disciplina volta a ridefinire l'assetto delle funzioni e delle competenze in materia di gestione della rete stradale e autostradale di interesse nazionale, per un verso, attraverso l'istituzione dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali presso il MIT e, per l'altro, la conseguente ridefinizione delle funzioni di ANAS S.p.A. (in particolare mediante il subentro dell'Agenzia ad Anas nelle funzioni di cedente).

Nelle more dell'adozione dello statuto della nuova Agenzia, l'art. 11, comma 5, del D.L. 216/2011 s.m.i., ha previsto, in caso di mancata adozione dello statuto stesso nel termine previsto, la soppressione dell'Agenzia stessa e il trasferimento al MIT, dal 1° ottobre 2012, delle attività e dei compiti già attribuiti alla medesima.

Poiché lo statuto non è mai stato emanato, scaduto il termine citato è stata quindi considerata soppressa l'Agenzia e, con il decreto 1° ottobre 2012, n. 341, il MIT ha provveduto all'istituzione della Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali, cui sono state affidate le funzioni indicate inizialmente affidate all'Agenzia (tali funzioni sono oggi svolte dalla Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali istituita con D.P.C.M. 11 febbraio 2014, n. 72).

Lo stesso comma 5 dell'art. 11 del D.L. 216/2011 s.m.i., ha altresì disciplinato il trasferimento al MIT delle risorse (finanziarie, umane e strumentali) destinate all'Agenzia, nonché alle altre strutture dell'Anas che svolgono le funzioni di

concedente (trasferite dall'ANAS al MIT), pari a dieci unità per l'area funzionale e due per l'area dirigenziale di seconda fascia. Conseguentemente lo stesso comma ha previsto l'incremento della dotazione organica del MIT di due posizioni per l'area dirigenziale di seconda fascia, nonché di un numero di posti corrispondente alle unità di personale trasferito.

Relativamente alle **modalità di reclutamento**, il comma in esame precisa che alle citate assunzioni il Ministero può provvedere anche mediante:

- l'indizione di nuovi concorsi;
- l'ampliamento dei posti messi a concorso;
- ovvero lo scorrimento delle graduatorie di concorsi già banditi.

Il comma in esame specifica inoltre che le assunzioni da esso previste hanno **decorrenza giuridica ed economica non anteriore alla data del 1° luglio 2020**.

A tal fine, è **autorizzata la spesa di euro 887.000 per l'anno 2020**, e di **euro 1.773.356 a decorrere dal 2021**.

Il **comma 156** interviene sull'applicabilità delle disposizioni vigenti in materia di limiti di utilizzo di personale a tempo determinato da parte delle amministrazioni statali (di cui al comma 28 dell'art. 9 del D.L. 78/2010).

Il testo vigente di tale comma stabilisce che la previsione di cui al richiamato comma 28 - secondo la quale le amministrazioni dello Stato possono avvalersi di personale a tempo determinato o con convenzioni ovvero con contratti di collaborazione coordinata e continuativa, di somministrazione o di formazione lavoro, nel limite del 50 per cento della spesa sostenuta per le stesse finalità nell'anno 2009 - non si applica, nei limiti di 50 unità di personale, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, esclusivamente per lo svolgimento dell'attività di vigilanza sui concessionari della rete autostradale (del cui trasferimento al MIT si è dato conto in precedenza, v. *supra*).

Il **comma 157** stabilisce che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti procede all'assunzione del personale di cui al comma 155 solo dopo la cessazione dell'efficacia dei contratti stipulati ai sensi dell'art. 9, comma 28, tredicesimo periodo, del D.L. 78/2010, e vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge.

Il **comma 158** fissa al 12% della dotazione organica dei dirigenti di seconda fascia (in luogo dell'8%) la percentuale di incarichi di livello dirigenziale non generale che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può conferire al personale di comprovate professionalità, in servizio presso il

medesimo Dicastero. Gli oneri sono a valere sulle facoltà assunzionali del medesimo Ministero.

La disposizione è finalizzata ad assicurare la continuità dell'attività di vigilanza sui concessionari della rete autostradale (di cui al comma 155) e a sostenere le attività in materia di programmazione, realizzazione e monitoraggio delle opere pubbliche, nel triennio 2020-2022.

Si ricorda che l'art. 19, comma 6, del D.Lgs. 165/2001 consente a tutte le pubbliche amministrazioni di conferire, previa esplicita motivazione, una determinata percentuale di incarichi dirigenziali a personale 'esterno' ai ruoli dirigenziali che presentino una particolare e comprovata qualificazione professionale, desumibile da una serie di esperienze lavorative pregresse tassativamente indicate dalla legge. Per quanto riguarda gli incarichi di livello dirigenziale, la percentuale è fissata all'8% della dotazione organica dei dirigenti di seconda fascia.

Il comma 159 assegna al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, risorse pari a 500.00 euro per ciascuno degli anni 2020-2026, al fine di potenziare le attività di monitoraggio e vigilanza e la verifica della qualità dei servizi erogati all'utenza, relative all'esecuzione del Contratto di Servizio di Media e Lunga percorrenza.

Si ricorda che Trenitalia è la società che è affidataria dei contratti di servizio pubblico nazionale ferroviario passeggeri e merci. Il 19 gennaio 2017 è stato definito tra Trenitalia e MIT/MEF il nuovo [Contratto di Servizio 2017-2026](#), per i servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a obbligo di servizio pubblico per la media e lunga percorrenza. L'affidamento diretto a Trenitalia è avvenuto ai sensi del Regolamento UE 1370/2007. Il Contratto comprende il network degli Intercity che garantiscono i collegamenti di media media/lunga percorrenza tra medi e grandi centri urbani: gli Intercity giorno e gli Intercity notte.

Con riguardo alla **copertura finanziaria dell'intervento** si prevede contestualmente la corrispondente riduzione delle risorse di cui all'art. 4 della legge n. 538 del 1993.

In particolare il comma 4 della citata disposizione prevede che "A decorrere dal 1994, i rapporti tra lo Stato e la società Ferrovie dello Stato S.p.A. concernenti gli obblighi di esercizio, di trasporto e tariffari sono regolati, ai sensi della direttiva 91/440/CEE e dei Regolamenti comunitari vigenti in materia, mediante il contratto di programma ed il contratto di servizio pubblico i cui oneri a carico dello Stato sono iscritti in appositi capitoli del bilancio dello Stato".

Articolo 1, commi 291-295

(Disposizioni a tutela degli utenti in materia di errata fatturazione per l'erogazione di energia elettrica, gas e acqua e per la fornitura di servizi telefonici, televisivi e internet)

I **commi 291-295** recano disposizioni a tutela dei consumatori in materia di **errata fatturazione per l'erogazione di energia elettrica, gas e acqua e per la fornitura di servizi telefonici, televisivi e internet**.

Il **comma 291** prevede che i gestori di servizi di **pubblica utilità** e gli operatori di **telefonia**, di **reti televisive** e di **comunicazioni elettroniche** hanno l'**obbligo** di trasmettere agli utenti le **comunicazioni** con cui si **contestano**, in modo chiaro e dettagliato, gli eventuali **mancati pagamenti di fatture** e si comunica la **sospensione delle forniture** in caso di mancata regolarizzazione, con adeguato preavviso, **non inferiore a 40 giorni**, tramite **raccomandata con avviso di ricevimento**.

Il **comma 292** prevede che a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge in esame, nei contratti di **fornitura di energia elettrica, gas e servizio idrico** nonché di **fornitura** nei servizi di **comunicazione elettronica** disciplinati dal Codice delle comunicazioni elettroniche (d.lgs. 259/2003), in caso di emissione di **fatture a debito** in relazione alle quali sia accertata dall'autorità competente – ovvero, debitamente documentata mediante apposita dichiarazione, presentata autonomamente anche con modalità telematiche - l'**illegittimità della condotta del gestore e dell'operatore interessato**, per violazioni relative alle modalità di rilevazione dei consumi, di esecuzione dei conguagli o di fatturazione nonché per **addebiti di spese non giustificate e di costi per consumi, servizi o beni non dovuti**, l'utente ha **diritto** ad ottenere, oltre al **rimborso** delle somme eventualmente versate, anche il pagamento di una **penale pari al 10 per cento** dell'ammontare contestato e non dovuto e, comunque, per un importo **non inferiore a 100 euro**.

Il **comma 293** prevede che il gestore ovvero l'operatore interessato provvede al **rimborso delle somme** indebitamente percepite o comunque ingiustificatamente addebitate e al **pagamento della penale** attraverso, a scelta dell'utente, lo **storno** nelle fatturazioni successive o un **apposito versamento**, entro un termine in ogni caso **non superiore a 15 giorni**

dall'accertamento ovvero dal riscontro positivo alla dichiarazione autonomamente trasmessa dall'utente.

Il **comma 294** novella l'articolo 1 del D.L. 7/2007 (L. 40/2007), introducendovi innanzi tutto il nuovo comma 1-*bis*.1 (lettera a)).

La nuova disposizione prevede che nei contratti di fornitura nei servizi di **comunicazione elettronica** di cui al comma 1-*bis*, il diritto al **corrispettivo** si prescrive in **due anni**.

In caso di emissione di fatture a debito nei riguardi del consumatore per conguagli riferiti a periodi maggiori di due anni, qualora l'Autorità garante della concorrenza e del mercato abbia aperto un procedimento per l'accertamento di violazioni del codice del consumo (d.lgs. 206/2005), relative alle modalità di esecuzione dei conguagli e di fatturazione adottate dall'operatore interessato, l'utente che ha presentato un reclamo riguardante il conguaglio, nelle forme previste dall'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, ha diritto alla sospensione del pagamento finché non sia stata verificata la legittimità della condotta dell'operatore. L'operatore deve comunicare all'utente l'avvio di tale procedimento e informarlo dei conseguenti diritti. È in ogni caso diritto dell'utente, all'esito della predetta verifica, ottenere, entro un termine in ogni caso non superiore a tre mesi, il rimborso dei pagamenti effettuati a titolo di indebito conguaglio.

La lettera b) inserisce nel comma 1-*quinquies* il riferimento al nuovo comma 1-*bis*.1, di talché i poteri attualmente attribuiti all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni si estendono anche alla violazione delle disposizioni da esso dettate.

Al riguardo si ricorda che il comma 1-*quinquies* prevede attualmente che in caso di violazione del comma 1-*bis*, l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni ordina all'operatore la cessazione della condotta e il rimborso delle eventuali somme indebitamente percepite o comunque ingiustificatamente addebitate agli utenti, indicando il termine entro cui adempiere, in ogni caso non inferiore a trenta giorni.

La lettera c) inserisce nel comma 4, secondo periodo, il riferimento al nuovo comma 1-*bis*.1, al fine di estendere i poteri sanzionatori dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni anche alla violazione delle nuove disposizioni.

Attualmente, il comma 4, secondo periodo, prevede che la violazione delle disposizioni di cui ai commi 1, 1-*bis*, 1-*ter*, 2, 3, 3-*bis*, 3-*ter* e 3-*quater* è sanzionata dall'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni applicando l'articolo 98, comma 16, del codice delle comunicazioni elettroniche.

Il **comma 295** abroga la disposizione - recata dal comma 5 dell'articolo 1 della L. 205/2017 (Bilancio di previsione 2018) - la quale prevede che le disposizioni a tutela dei consumatori in materia di fatturazione a conguaglio per l'erogazione di energia elettrica, gas e servizi idrici (di cui al comma 4) non si applicano qualora la mancata o erronea rilevazione dei dati di consumo derivi da responsabilità accertata dell'utente.

Si veda al riguardo il [dossier n. 560/7 Volume I](#), del febbraio 2018.

Articolo 1, comma 308 (Società EAV s.r.l.)

Il **comma 308**, introdotto al Senato, **autorizza la società EAV s.r.l. ad utilizzare le risorse residue** del contributo straordinario di 600 milioni di euro assegnate, **per consentire il pagamento dei creditori residui** che non abbiano aderito al piano triennale di ripartizione nonché per altre finalità.

Si tratta in dettaglio del contributo assegnato alla società ai sensi dell'articolo 11, comma 1, del decreto-legge n. 193 del 2016, **per consentire il pagamento dei creditori residui** come individuati al 31 dicembre 2015, che non abbiano aderito al piano triennale di ripartizione **nonché per altre finalità quali il miglioramento del materiale circolante, l'eliminazione di barriere architettoniche e il miglioramento della sicurezza ferroviaria.**

Si ricorda che l'articolo 11 del decreto-legge n. 193 del 2016 prevedeva l'attribuzione alla Regione Campania di un contributo straordinario, nel limite di 600 milioni di euro, per l'anno 2016 per far fronte ai propri debiti verso la società EAV s.r.l., riguardante esercizi pregressi per attività di gestione e investimenti svolte dall'EAV sulla rete.

Tale trasferimento di risorse era assegnato a copertura dei debiti del sistema di trasporto regionale su ferro, nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica.

Le finalità dell'intervento prevedevano che EAV s.r.l. predisponesse un piano di accordo generale con la previsione del pagamento di quanto dovuto ai creditori, la rinuncia a tutte o parte delle spese legali, degli interessi e altri accessori e ad una quota percentuale della sorte capitale.

L'adesione al piano di accordo generale da parte dei creditori comportava la sospensione delle esecuzioni e comunque la rinuncia all'inizio o alla prosecuzione delle azioni esecutive.

Si prevedeva che il rispetto dei tempi di pagamento definiti nel piano di accordo generale e nelle successive transazioni costituisse condizione essenziale e che il piano di accordo generale, le successive transazioni e la completa esecuzione a mezzo degli effettivi pagamenti non potesse superare il termine complessivo di tre anni dalla data del 3 dicembre 2016 (data di entrata in vigore del citato decreto-legge).

La disposizione in commento si indirizza, tra l'altro, anche a beneficio di quei creditori che, al 31 dicembre 2015, non avendo aderito al piano triennale di ripartizione, non potevano accedere alle risorse stanziare da tale fondo.

Articolo 1, comma 313

(Zone logistiche semplificate e Fondo per i comuni delle aree interne)

Il **comma 313**, introdotto al Senato, modifica il regime delle zone logistiche semplificate (ZLS) prevedendo **che le ZLS possano istituirsi solo nelle zone più sviluppate, ai sensi della normativa europea, ammissibili alle deroghe di cui all'articolo 107 del TFUE** e prevedendo che **tali ZLS abbiano un regime identico a quello previsto per le ZES**, estendendosi a tali enti anche i benefici di carattere fiscale previsti originariamente solo in capo alle ZES.

Il **comma** prevede, inoltre, l'istituzione di un Fondo di **sostegno alle attività economiche, artigianali e commerciali** con una dotazione di 30 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020, 2021 e 2022, nell'ambito della **Strategia nazionale per lo sviluppo delle aree interne**.

Zone logistiche semplificate

La disposizione, alle lettere da a) a c) **modifica** i commi 61, 63 e 64 dell'articolo 1 della **legge di bilancio per il 2018** (legge n. 205 del 2017); in dettaglio si tratta delle seguenti modifiche:

- **con la lettera a) del comma 313**, si prevede che le **ZLS possano istituirsi nelle aree portuali delle zone più sviluppate, ai sensi della normativa europea, ammissibili alle deroghe di cui all'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea**, mentre la normativa vigente prevede l'istituzione delle ZLS nelle aree nelle quali non si possono istituire le ZES (modifica al comma 61 dell'articolo 1, della legge di bilancio per il 2018).

L'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea stabilisce che salvo deroghe contemplate dai trattati, siano incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza. La disposizione individua poi **alcune tipologie di aiuti sempre compatibili con il mercato comune** (aiuti a carattere sociale concessi ai singoli consumatori, a condizione che siano accordati senza discriminazioni determinate dall'origine dei prodotti; aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali; aiuti concessi all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania) e altre tipologie di aiuti che **possono considerarsi compatibili**

con il mercato comune: a) aiuti destinati a favorire lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita sia anormalmente basso, oppure si abbia una grave forma di sottoccupazione, nonché quello delle regioni di cui all'articolo 349 ossia Guadalupa, Guyana francese, Martinica, Mayotte, Riunione, Saint Martin, Azzorre, Madera e isole Canarie; b) aiuti destinati a promuovere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo oppure a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro; c) aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse; d) aiuti destinati a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio, quando non alterino le condizioni degli scambi e della concorrenza nell'Unione in misura contraria all'interesse comune; e) altre categorie di aiuti, determinate con decisione del Consiglio, su proposta della Commissione.

Dalla lettura della norma parrebbe pertanto non più possibile l'istituzione di una ZLS al di fuori delle zone delle regioni più sviluppate non ammissibili alle deroghe di cui all'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Andrebbe peraltro valutata l'opportunità di coordinare tale disposizione con quella con la quale viene modificato l'articolo 1, comma 64, della legge n. 205 del 2017 che fa riferimento all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c) del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

- **con la lettera c) del comma 313** si stabilisce che:
 - alle **ZLS possano applicarsi**, non solo le “procedure semplificate di cui all'articolo 5, comma 1, lettere a), a-bis), a-ter), a-quater), a-quinquies) e a-sexies), del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91”, ma **anche i benefici fiscali** indicati dai commi 2, 2-bis, 3, 4 e 6 del citato decreto-legge, originariamente riservati esclusivamente alle ZES (modifiche al comma 64 dell'articolo 1, della legge di bilancio per il 2018). Ciò è **previsto esclusivamente per le ZLS ammissibili alle deroghe di cui all'articolo 107, paragrafo 3), lettera c)** del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Con riferimento agli aiuti a finalità regionale di cui all'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea si segnala che le aree nelle quali è possibile l'attribuzione di aiuti a finalità regionale sono individuate [dalla Carta degli aiuti a finalità regionale 2014-2020 C \(2014\)6424 final](#) del 16 settembre 2014 e successive modificazioni. Tale documento distingue le aree di cui alla lettera a) del paragrafo 3, dell'articolo 107 (individuate a pag. 1 del documento) da quelle di cui alla lettera c) (individuate nella restante parte del documento).

Andrebbe valutata l'opportunità di precisare, nella formulazione della norma, che si tratta delle aree individuate dalla Carta degli aiuti a finalità regionale 2014-2020 C (2014)6424 final del 16 settembre 2014 e successive modificazioni.

Si segnala inoltre che l'estensione di tali benefici anche alle ZLS finisce per equiparare totalmente il regime giuridico di vantaggio tra ZES e ZLS.

- **con la lettera b) del comma 313** si prevede che:
 - anche il Ministro dell'economia e delle finanze sia inserito tra i soggetti dei quali è richiesto il concerto ai fini dell'adozione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri che istituisce la ZLS. La normativa vigente prevede che tale decreto debba essere adottato su proposta del Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta della regione interessata (modifica al comma 63 dell'articolo 1, della legge di bilancio per il 2018).
 - sia introdotto **l'obbligo di corredare la proposta di istituzione della ZLS con un piano di sviluppo strategico**, che specifichi la **delimitazione delle zone interessate in coerenza con le zone portuali** (modifica al comma 63 dell'articolo 1, della legge di bilancio per il 2018).
 - sia aggiornata la denominazione del Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno con l'attuale denominazione Ministro per il Sud e la coesione territoriale (modifica al comma 63 dell'articolo 1, della legge di bilancio per il 2018);

Viene poi introdotto dalla **lett. d) del comma 313**, un comma *65-bis* all'articolo 1 della legge 27 di cembre 2017, n. 205, che valuta **oneri** per il novellato comma 64 in **20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020** e ne prevede la copertura mediante riduzione del Fondo per lo sviluppo e coesione programmazione 2014-2020 (introduzione di un comma 65-bis all'articolo 1, della legge di bilancio per il 2018).

• **Le Zone logistiche semplificate e le zone economiche speciali**

I commi da 61 a 65 dell'articolo 1 della legge n. 205 del 2017 hanno introdotto la disciplina delle Zone logistiche semplificate (ZLS), caratterizzando tale istituto con l'applicazione, alle imprese operanti al loro interno e alle nuove imprese che vi si stabiliscano, di **procedure semplificate, analoghe a quelle previste per le Zone economiche speciali escludendo, per tali Zone l'applicazione dei benefici fiscali assicurati nelle ZES** ammettendo la costituzione delle ZLS nelle aree nelle quali non potevano essere istituite delle ZES (ciò è oggetto di modifica nel testo all'esame).

Le Zone economiche speciali, introdotte nel nostro ordinamento dagli articoli 4 e 5 del decreto-legge n. 91 del 2017, possono infatti essere istituite solo nelle regioni meno sviluppate e in transizione, così come individuate dalla normativa europea, ammissibili alle deroghe previste dall'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, che in Italia sono Sicilia, Calabria, Basilicata, Puglia e Campania, Sardegna, Abruzzo e Molise.

Le Zone logistiche semplificate possono essere istituite nel numero massimo di una per ciascuna regione nel caso in cui, nella regione interessata, sia presente almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite negli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) ovvero vi sia la presenza di un'Autorità di sistema portuale.

I benefici fiscali per le ZES estesi alle ZLS

La principale differenza tra le Zone logistiche semplificate e le Zone economiche speciali risiede, secondo la legislazione vigente, nel fatto che nelle ZES oltre a benefici di carattere procedurale e di semplificazione burocratica (indicati al successivo paragrafo) sono previsti **anche benefici di carattere fiscale**.

In particolare le imprese che effettuano investimenti all'interno delle ZES possono utilizzare il credito d'imposta per l'acquisto di beni strumentali nuovi nel Mezzogiorno i cui all'articolo 1, commi 98 e seguenti, della legge 28 dicembre 2015, n. 208.

I benefici procedurali riconosciuti per le ZES e le ZLS dalla normativa vigente

All'interno delle ZES e delle ZLS, sia le nuove imprese, sia quelle già esistenti, fruiscono, sulla base della disciplina vigente di procedure semplificate previste ai sensi dell'articolo 5 comma 1, del decreto-legge n. 91 del 2017, con particolare riferimento all'accelerazione dei termini procedurali e agli adempimenti e procedimenti speciali (comma 64).

Il citato articolo 5 al comma 1, lettera a) precisa che le procedure semplificate sono individuate anche a mezzo di protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate, prevedendo la possibilità di regimi procedurali speciali, recanti accelerazione dei termini procedurali ed adempimenti semplificati rispetto a procedure e regimi previsti dalla normativa regolamentare ordinariamente applicabile, sulla base di criteri derogatori e modalità individuate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, se nominato, previa delibera del Consiglio dei ministri.

Con il decreto-legge n. 135 del 2018 sono state previste ulteriori semplificazioni procedurali che concernono la riduzione **di un terzo dei termini di cui: agli articoli 2 e 19 della legge n. 241 del 1990**; di cui al decreto legislativo n. 152 del 2006, in materia di **VIA** (Valutazione d'Impatto Ambientale), **VAS** (Valutazione Ambientale Strategica) e **AIA** (Autorizzazione Ambientale Integrata); di cui al D.P.R. n. 59 del 2013 in materia di **AUA** (Autorizzazione Unica Ambientale); di

cui al decreto legislativo n. 42 del 2004, del D.P.R. n. 31 del 2017, in materia di autorizzazione paesaggistica; di cui al D.P.R. n. 380 del 2001, in materia edilizia; di cui alla legge n. 84 del 1994, in materia di concessioni demaniali portuali (**lettera a**)). E' previsto che eventuali autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni o nulla osta comunque dominati la cui adozione richiede l'acquisizione di pareri, intese, concerti o altri atti di assenso comunque denominati di competenza di più amministrazioni siano **adottati con la procedura della conferenza di servizi decisoria semplificata, (lettera a-bis)**); **si prevede inoltre** che ogni Regione interessata possa presentare all'Autorità politica delegata per la coesione territoriale – Ministro per il sud e4 la coesione territoriale, una **proposta di protocollo o convenzione per l'individuazione di ulteriori procedure semplificate, e regimi procedimentali speciali**. La proposta individua dettagliatamente le procedure oggetto di semplificazioni, le norme di riferimento e le amministrazioni locali e statali competenti ed è **approvata dalla Cabina di regia** introdotta dalla lettera *a-quater*.

Fondo di sostegno alle attività economiche delle Aree interne

La medesima **lettera d)** **introduce inoltre i commi 65-ter e 65-quater** nell'articolo 1 della legge di bilancio per il 2018 (**legge n. 205 del 2017**), volti ad istituire, nell'ambito della **Strategia nazionale per lo sviluppo delle aree interne**, un **Fondo di sostegno alle attività economiche, artigianali e commerciali** dei comuni interessati.

In particolare, il nuovo comma *65-ter* dispone l'istituzione presso il Dipartimento per le politiche di coesione della Presidenza del Consiglio dei Ministri un **fondo di sostegno alle attività economiche, artigianali e commerciali** con una dotazione di **30 milioni** di euro per ciascuno degli anni **2020, 2021 e 2022**, che viene ripartito tra i **comuni rientranti nelle aree interne** con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta dal Ministro del Sud e della coesione territoriale, che ne stabilisce termini e modalità di accesso e rendicontazione.

Per una ricostruzione della **Strategia nazionale per le aree interne** del Paese, si rinvia a quanto illustrato nel successivo comma 314, che reca il rifinanziamento della Strategia per gli anni 2021, 2022 e 2023.

Il nuovo comma *65-quater*, introdotto nella legge n. 205/2017, reca la copertura degli oneri derivanti dal precedente comma *65-ter* attraverso corrispondente riduzione **Fondo per lo sviluppo e la coesione programmazione 2014-2020** di cui all'articolo 1, comma 6, della legge 27 dicembre 2013, n. 147.

Si ricorda che il [Fondo per lo sviluppo e la coesione](#) (FSC) - disciplinato dal D.Lgs. n. 88/2011 – reca le **risorse finanziarie aggiuntive nazionali** destinate a finalità di **riequilibrio economico e sociale** e ad incentivi e investimenti pubblici.

Per quel che concerne le **risorse** per il **ciclo di programmazione 2014-2020**, la dotazione aggiuntiva del Fondo è stata autorizzata dall'articolo 1, comma 6, della legge di stabilità 2014 (legge n. 147/2013), nella misura complessiva di **54,8 miliardi**. Il Fondo 2014-2020 è stato poi successivamente rifinanziato dalla legge di bilancio per il 2018 (legge n. 205/2017), per un importo pari a **5 miliardi** per il 2021 e annualità seguenti, e di ulteriori **4 miliardi** di euro dalla legge di bilancio per il 2019 (legge n. 145/2018), per una dotazione complessiva del FSC per la programmazione 2014-2020 pari a **63,8 miliardi** di euro.

Si segnala che il **ddl di bilancio in esame** dispone in **Sezione II** un rifinanziamento di **5 miliardi complessivi**, in termini di sola competenza, per le annualità 2021-2025.

Articolo 1, comma 315
(Contributo alle regioni per la realizzazione di tralicci per la telefonia in zone montane)

Il comma 315 dell'articolo 1, introdotto al Senato, riconosce alle **Regioni** un **contributo** per gli interventi di **realizzazione di tralicci in zone prevalentemente montane** a fallimento di mercato dell'offerta di servizi di telefonia mobile.

In dettaglio, con la finalità di sostenere gli **interventi di iniziativa regionale in zone prevalentemente montane**, ove sia palese il **fallimento di mercato dell'offerta di servizi di telefonia mobile degli operatori fisici telefonici**, viene riconosciuto un **contributo alle Regioni che presentino entro il 31 marzo 2020, un programma** per la realizzazione di **tralicci di proprietà pubblica**.

Si ricorda che esistono sia **operatori fisici telefonici**, che **virtuali**. Questi ultimi sono definiti MVNO e forniscono servizi di telefonia mobile utilizzando l'infrastruttura di un operatore mobile fisico, senza quindi possedere una licenza per lo spettro radio né necessariamente avere le infrastrutture necessarie. In base ai dati AGCOM al 30 giugno 2019, gli operatori mobili virtuali (MVNO) hanno l'8,4% della quota di mercato per numero SIM complessive (vi rientrano ad esempio Iliad e PosteMobile).

Al fine di concedere i contributi viene istituito un apposito **fondo** nello stato di previsione del Ministero dell'economia e finanze, con una **dotazione di 1,5 milioni € per l'anno 2020**.

Le **risorse** disponibili sul fondo saranno **ripartite, entro il 30 giugno 2020, con decreto del Ministro dell'economia e finanze**, previo parere del Ministro delle infrastrutture e trasporti e della Conferenza Stato regioni, **tra le regioni che ne facciano richiesta**.

Articolo 1, comma 316, lett. a) e b)
(Rafforzamento ZES)

Il **comma 316**, prevede che la funzione di **Presidente del Comitato di indirizzo della ZES**, cioè di presidente dell'organo che amministra le Zone Economiche Speciali (ZES), sia regionali che interregionali, sia attribuita ad un **Commissario straordinario del Governo**.

Viene inoltre **esteso** ai beni acquisiti entro il **31 dicembre 2022**, il **credito d'imposta** concesso per gli **investimenti nelle ZES**.

In dettaglio, **il comma 316, lett. a)**, modifica l'art. 4 del D.L. n. 91/2017, istitutivo delle ZES, sostituendo il comma 6 in modo da prevedere che il soggetto per l'amministrazione dell'area ZES, identificato nel **Comitato di indirizzo**, sia **composto anche da un Commissario straordinario del Governo, che lo presiede**, nominato ai sensi dell'articolo 11 della legge 23 agosto 1988, n. 400.

Nella formulazione attuale del comma 6 il Comitato di indirizzo è invece presieduto dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale.

Si ricorda che il richiamato art. 11 della L. n. 400/1988 prevede la possibilità di nomina di **commissari straordinari del Governo**, ferme restando le attribuzioni dei Ministeri, fissate per legge, "per realizzare specifici obiettivi in relazione a programmi o indirizzi deliberati dal Parlamento o dal Consiglio dei ministri o per particolari e temporanee esigenze di coordinamento operativo tra amministrazioni statali". La nomina viene disposta con **decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri**, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, con il quale sono anche determinati i compiti del commissario e le dotazioni di mezzi e di personale. **L'incarico è conferito per il tempo indicato nel decreto di nomina**, salvo proroga o revoca e ne è data immediata comunicazione al Parlamento e notizia nella Gazzetta Ufficiale. Il Presidente del Consiglio dei ministri o un ministro da lui delegato riferisce al Parlamento sull'attività del commissario straordinario.

Il Comitato di indirizzo risulta pertanto composto, nella nuova formulazione del comma 6, oltre che dal **Commissario straordinario** che lo presiede, dal **Presidente dell'Autorità di sistema portuale**, da un **rappresentante della regione**, o delle regioni nel caso di ZES interregionale, da un **rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri** e da un rappresentante del **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**.

Si segnala quindi che la figura del Commissario di Governo, nominato **su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri**, previa deliberazione

del Consiglio dei ministri, **si aggiunge** a quella del rappresentante **della Presidenza del Consiglio dei ministri**, già previsto nella disciplina vigente.

Si ricorda che il **Comitato di indirizzo deve assicurare**, in base al comma 7 dell'art. 4:

- a) gli strumenti che garantiscano l'insediamento e la piena operatività delle aziende presenti nella ZES nonché la promozione sistematica dell'area verso i potenziali investitori internazionali;
- b) l'utilizzo di servizi sia economici che tecnologici nell'ambito ZES;
- c) l'accesso alle prestazioni di servizi da parte di terzi.

I **compiti del Comitato di indirizzo** sono definiti inoltre in dettaglio nell'articolo 8 del **Regolamento sull'istituzione delle Zone economiche speciali (ZES)**, con [DPCM 25 gennaio 2018, n. 12](#) entrato in vigore il 27 febbraio 2018.

Attualmente risultano **istituite quattro ZES**: la ZES **Calabria** ([DPCM 21/5/2018](#)), la ZES **Campania** ([DPCM 21/5/2018](#)), la ZES **Ionica interregionale Puglia e Basilicata** ([DPCM 13/6/2019](#)) e la ZES **Adriatica interregionale Puglia-Molise** ([DPCM 5/9/2019](#)).

Conseguentemente viene novellato lo stesso comma 6 nella parte in cui prevede l'ipotesi in cui i **porti inclusi nell'area della ZES rientrino nella competenza territoriale di un'Autorità di sistema portuale con sede in altra regione**: si prevede in questo caso che **al Comitato partecipi, anziché esserne il presidente, il presidente dell'Autorità di sistema portuale** che ha sede nella regione in cui è istituita la ZES.

Per quanto riguarda le **Autorità di Sistema portuale**, a seguito della riforma di cui al decreto legislativo n. 169 del 2016, e delle successive modificazioni dello stesso, sono state istituite **16 nuove Autorità di Sistema portuale**, delle quali **3 sono interregionali**, comprendendo i porti di seguito indicati:

- Autorità del Mare Ligure orientale: La Spezia, Marina di Carrara;
- Autorità di sistema portuale dello Stretto, comprendente i Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, istituita dal decreto-legge n.119 del 2018, scorporando tali porti dall'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio (che comprende ora Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro, Vibo Valentia, Taureana di Palmi);
- Autorità del Mare Adriatico centrale: Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica), Ortona.

Si conferma nel nuovo testo del comma 6, come già nella formulazione vigente, che ai membri del Comitato non spetta alcun compenso, indennità di carica, corresponsione di gettoni di presenza o rimborsi per spese di missione. La nuova formulazione del comma 6 prevede invece che al **Commissario straordinario di Governo possa essere corrisposto un**

compenso nel limite massimo di quanto previsto dall'articolo 15, comma 3, del decreto legge n. 98/2011.

La disposizione richiamata prevede che a decorrere dal 1° gennaio 2012, il **compenso dei commissari** o sub commissari sia 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.

Nella relazione tecnica si segnala quindi come la modifica introdotta comporti un onere aggiuntivo di 100 mila euro annui lordo dipendente oltre agli oneri a carico dell'amministrazione per ognuna delle zone ZES. L'onere aggiuntivo è stimato nel limite di 1.061.600 euro.

Rimane altresì **invariata la modalità di richiesta da parte della regione, o delle regioni nel caso di ZES interregionali, di istituzione della ZES**, che avviene specificando le caratteristiche dell'area identificata.

Si conferma infine che il Comitato di indirizzo si avvale del Segretario generale dell'Autorità di sistema portuale per l'esercizio delle funzioni amministrative gestionali di cui al decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e che agli oneri di funzionamento del Comitato si provvede con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Con la **lett. b) del comma 316**, si modifica l'articolo 5, comma 2 del D.L. n. 91/2017, relativo al **regime fiscale per gli investimenti nelle ZES**, prevedendo che il **credito di imposta già** previsto per gli **investimenti nelle ZES** sia commisurato alla quota del costo complessivo dei **beni acquisiti entro il 31 dicembre 2022** (anziché entro il 31 dicembre 2020), estendendone pertanto la fruibilità. Rimane invariato il limite massimo previsto, per ciascun progetto di investimento, di 50 milioni di euro.

L'Agenzia delle Entrate, con [provvedimento del 9 agosto 2019](#), ha disposto la "definizione delle modalità di presentazione della comunicazione per la fruizione del credito d'imposta per gli investimenti nelle zone economiche speciali".

Si ricorda che le agevolazioni sono revocate se le imprese non mantengono la loro attività nella ZES per almeno sette anni dopo il completamento dell'investimento.

• **Le Zone economiche speciali (ZES)**

Il **decreto legge n. 91 del 2017** (art. 4) ha definito all'articolo 4 le **procedure e le condizioni per richiedere** l'istituzione di **Zone economiche speciali (ZES)** in alcune aree del Paese, in particolare nelle **regioni** definite dalla normativa europea come "meno sviluppate" o "in transizione". In Italia sono regioni meno sviluppate (con PIL pro capite inferiore al 75% della media europea) le regioni **Sicilia**,

Calabria, Basilicata, Puglia e Campania. Sono regioni in transizione (con PIL pro capite tra il 75% e il 90% della media europea) le regioni **Sardegna, Abruzzo e Molise**. La Zona economica speciale è definita come un'area geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti, purché presentino un nesso economico funzionale, e che **comprenda almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio**, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (**TEN-T**). Tale Regolamento (che in allegato riporta le [mappe](#) dei porti della rete centrale e della rete globale) definisce i **porti marittimi** all'articolo 20 come quelli che soddisfano almeno uno dei seguenti criteri:

- a) il volume totale annuo del traffico passeggeri supera lo 0,1% del volume totale annuo del traffico passeggeri di tutti i porti marittimi dell'Unione;
- b) il volume totale annuo delle merci, per le operazioni di carico di merci sia sfuse che non sfuse, supera lo 0,1% del corrispondente volume totale annuo del carico di merci movimentate in tutti i porti marittimi dell'Unione;
- c) il porto marittimo è situato su un'isola e costituisce il solo punto di accesso ad una regione NUTS 3 nella rete globale;
- d) il porto marittimo è situato in una regione ultraperiferica o periferica, fuori da un raggio di 200 km dal porto più vicino nella rete globale.

In **Italia**, nelle regioni in cui possono essere istituite le ZES, sono porti della **rete centrale**: Palermo, Augusta, Gioia Tauro, Cagliari, Taranto, Bari, Napoli. Tra i porti della rete globale rientrano, tra gli altri, Catania, Messina, Milazzo, Siracusa, Trapani, Gela, Reggio Calabria, Villa San Giovanni, Brindisi, Salerno, Olbia, Porto Torres.

Le **regioni** che presentino tali condizioni possono presentare, in base all'art. 4, comma 4-bis del D.L. n. 91/2017, **una proposta di istituzione di ZES** nel proprio territorio, **o al massimo due proposte** ove **siano presenti più aree portuali** che abbiano le **caratteristiche stabilite dal regolamento europeo**, accompagnata da un piano di sviluppo strategico. Inoltre, anche le regioni che non posseggano aree portuali possono presentare istanza di istituzione di una ZES, ma solo in forma associativa, qualora contigue, o in associazione con un'area portuale avente le caratteristiche richieste.

Peraltro, in base all'art. 3 del Regolamento attuativo per l'istituzione delle ZES, adottato con **DPCM 25 gennaio 2018, n. 12**, tali aree portuali, tenuto conto anche del volume complessivo di merci in transito, sono anche i porti che non presentano le caratteristiche di cui all'articolo 1, lettera c) (quindi quella di area portuale ai sensi del regolamento UE, il quale peraltro non definisce la nozione di area portuale, bensì quella di porto marittimo) **purché essi presentino una rilevanza strategica per le attività di specializzazione territoriale che si intende rafforzare e dimostrino un nesso economico funzionale con l'Area portuale**.

Lo scopo delle Zone economiche speciali è quello di creare condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo delle imprese già operanti e l'insediamento di nuove imprese. Tali imprese sono tenute al rispetto della normativa nazionale ed europea, nonché alle prescrizioni adottate per il funzionamento della stessa ZES e beneficiano di speciali condizioni.

In particolare, le imprese che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o effettuano investimenti incrementali all'interno delle ZES usufruiscono di **benefici fiscali**, nonché di **riduzione dei termini dei procedimenti** e di **semplificazione degli adempimenti** rispetto alla normativa vigente, che sono definiti nell'articolo 5 del D.L. n. 91/2017. Il **credito d'imposta**, in particolare è quello che era stato già concesso dalla legge di Stabilità 2016 (art. 1, co. 98, come successivamente modificato), fino al 31/12/2019, alle imprese che effettuassero l'acquisizione dei beni strumentali nuovi destinati a strutture produttive ubicate nelle zone assistite delle regioni Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna e nelle zone assistite delle regioni Molise e Abruzzo.

Come detto, per le modalità per l'istituzione di una ZES, la sua durata, i criteri generali per l'identificazione e la delimitazione dell'area, i criteri che ne disciplinano l'accesso e le condizioni speciali di beneficio per i soggetti economici ivi operanti o che vi si insedieranno, nonché il coordinamento degli obiettivi di sviluppo, è stato emanato con **DPCM 25 gennaio 2018, n. 12 il Regolamento sull'istituzione delle Zone economiche speciali (ZES)**, entrato in vigore il 27 febbraio 2018, come previsto dal D.L. n. 91/2017. Il DPCM è stato adottato su proposta del Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dello sviluppo economico, sentita la Conferenza unificata.

Con il **decreto-legge n. 135 del 2018** sono state introdotte misure di ulteriore semplificazione per le **Zone economiche speciali**.

Articolo 1, comma 316, lett b)
(Istituzione della Zona franca doganale nell'area portuale di Taranto)

In base alla disposizione del **comma 316, lettera b)**, **introdotta dal Senato**, al fine di incentivare il recupero delle potenzialità **nell'Area portuale di Taranto** e sostenere l'**occupazione**, è istituita la **Zona franca doganale** interclusa ai sensi del regolamento (UE) n. 952 del 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, la cui perimetrazione è definita dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Jonio ed approvata con determinazione del direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli.

La disposizione, **introdotta dal Senato**, novella l'articolo 5, comma 1, del D.L. 91 del 2017, prevedendo ivi, con una nuova lettera a-septies, una nuova disposizione: in base ad essa, al fine di incentivare il recupero delle potenzialità **nell'Area portuale di Taranto** e sostenere l'**occupazione**, è istituita la **Zona franca doganale** interclusa ai sensi del regolamento (UE) n. 952 del 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013.

La perimetrazione di tale Zona è demandata all'**Autorità di Sistema portuale del Mar Jonio** esi prevede sia approvata con determinazione **del direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli**.

Il [regolamento \(UE\) n. 952/2013](#) del Parlamento europeo e del Consiglio del 9 ottobre 2013 che istituisce il codice doganale dell'Unione è un testo di rifusione che, a seguito dell'entrata in vigore del Trattato di Lisbona, ha aggiornato il codice previgente per assicurarne la coerenza con le disposizioni contenute nel Trattato sul funzionamento dell'Unione europea e con l'evoluzione della legislazione unionale ed internazionale.

Il documento in oggetto stabilisce regole e procedure per l'attuazione di tariffe e di altre misure comuni per il commercio in beni con paesi o territori esterni al territorio doganale dell'UE. I principi ispiratori del codice sono i seguenti:

- 1) aumentare la certezza del diritto per le imprese e le amministrazioni nazionali delle dogane;
- 2) promuovere l'uso di procedure elettroniche e un'applicazione più uniforme della legislazione durante i controlli doganali alle frontiere esterne dell'Unione;
- 3) contribuire a determinare procedure di autorizzazione efficienti e semplici, che facilitino il commercio e riducano i costi per le imprese.

In particolare, alle **zone franche** sono dedicati gli articoli 243-249 (sezione 3 del Capo 3 del Titolo VII, "Regimi speciali").

Si ricorda che la zona franca è una sezione del territorio di uno Stato che, pur essendo sottoposta alla sovranità dello Stato stesso, resta al di fuori della sua linea doganale. Si tratta quindi di un'area circoscritta in cui sono concessi benefici di

carattere doganale e/o fiscale, quali il mancato pagamento di tariffe sulle importazioni o l'assenza di imposte

La destinazione di talune parti del territorio doganale dell'Unione a zona franca spetta agli Stati membri, che devono stabilire l'area interclusa interessata nonché i punti di entrata ed uscita, da sottoporre a vigilanza doganale. Informazioni sulle zone franche esistenti devono essere comunicate alla Commissione europea (articolo 243). L'articolo 244 disciplina le costruzioni di immobili e le attività svolte nelle zone franche, che sono subordinate rispettivamente all'approvazione ed alla notifica preventive alle autorità doganali.

In linea generale, le merci introdotte in una zona franca non sono presentate in dogana (articolo 245, par. 2), eccezion fatta per le circostanze elencate nel par. 1, ovvero se: provengono direttamente dall'esterno del territorio doganale UE; sono state vincolate a un regime doganale che si conclude o viene appurato quando vengono vincolate al regime di zona franca; sono vincolate al regime di zona franca al fine di beneficiare di rimborsi o di sgravio di dazi all'importazione; una normativa diversa da quella doganale prevede tale formalità.

Gli articoli seguenti disciplinano in dettaglio il regime a cui sono sottoposte nelle zone franche le merci unionali (articolo 246) e non unionali (articolo 247).

Rimane la possibilità, ai sensi dell'articolo 248, di esportare o riesportare dal territorio doganale dell'Unione le merci situate in una zona franca ovvero di introdurle in un'altra parte dell'Unione. In questo caso esse sono considerate merci non unionali, " a meno che la loro posizione (...) di merci unionali non sia stata dimostrata" (articolo 249, par. 1). Ai fini dell'applicazione dei dazi di esportazione e delle licenze di esportazione o delle misure di controllo delle esportazioni stabilite dalle politiche commerciali o agricole comuni, vige la presunzione opposta: le merci sono considerate unionali, a meno che venga stabilito diversamente (articolo 249, par. 2).

Articolo 1, comma 317
(Interventi per il porto di Barletta)

Il comma 317, introdotto dal Senato, autorizza un finanziamento, per gli anni 2020 e 2021, per consentire i lavori di ristrutturazione e messa in sicurezza del porto di Barletta.

La disposizione autorizza in dettaglio la spesa di:

- 2 milioni di euro per il 2020
 - 3 milioni di euro per il 2021
- al fine di consentire i necessari lavori di ristrutturazione e messa in sicurezza del porto di Barletta.

Si ricorda che a seguito della riforma delle Autorità di sistema portuali realizzata dal decreto legislativo n. 169/2016, il **porto di Barletta** fa parte **dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico meridionale**, insieme ai porti di Bari (sede dell’Autorità), Brindisi, Manfredonia e Monopoli).

All'onere si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo di sviluppo e coesione di cui all'articolo uno, comma sei della legge 147 del 2013.

Articolo 1, comma 318
(Rafforzamento sistema imprenditoriale dell'area di Gioia Tauro)

Il comma 318 autorizza un finanziamento per ciascuno degli **anni 2020, 2021 e 2022**, al fine di consentire **l'ammodernamento e lo sviluppo dell'area del retroporto di Gioia Tauro**,

La disposizione in particolare autorizzata una spesa di **2 milioni** di euro per ciascuno degli anni **2020, 2021 e 2022**, al fine di consentire l'ammodernamento e lo sviluppo dell'area del **retroporto di Gioia Tauro**, costituita dalle aree afferenti agli agglomerati industriali e ricadenti nei Comuni di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando.

Le risorse sono finalizzate alla realizzazione di opere di riqualificazione, in particolare nell'ambito della **viabilità, dei trasporti, della logistica e del decoro urbano**.

Si ricorda che a seguito della riforma delle Autorità di sistema portuali realizzata dal decreto legislativo n. 169/2016, come modificata dal decreto legge n. 119/2018, il **porto di Gioia Tauro** fa parte dell'**Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Jonio**, ed in particolare è il porto dove ha sede l'Autorità, che comprende i porti di Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia.

Articolo 1, commi 387-388
(Fondo per l'introduzione del «Volo Turistico»)

I **commi 387-388** istituiscono presso il MIBACT un **fondo** per lo studio preliminare necessario all'introduzione del «**Volo Turistico**» con una dotazione di **0,1 mln di euro** per ciascuno degli anni del triennio 2020-2022, al fine di valorizzare il **patrimonio ambientale, paesaggistico, storico e architettonico italiano** anche attraverso innovative forme di fruizione.

Il **comma 387**, istituisce presso il MIBACT un **fondo** per lo studio preliminare necessario all'introduzione del «**Volo Turistico**» con una dotazione di **0,1 mln di euro per ciascuno degli anni del triennio 2020-2022**, al fine di valorizzare il **patrimonio ambientale, paesaggistico, storico e architettonico italiano** anche attraverso innovative forme di fruizione.

Il **comma 388** demanda a **uno o più decreti del MIBACT**, da emanare entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge, la disciplina delle **modalità di utilizzo del fondo**.

Si osserva che l'intervento in questione non appare riconducibile, posta la formulazione della norma, né al [Piano strategico di sviluppo del turismo 2017-2022](#), approvato dal Consiglio dei ministri il 17 febbraio 2017, né al Nuovo [Piano straordinario della mobilità turistica](#), adottato con Decreto Ministeriale del MIT n. 534 del 16 novembre 2017.

Si valuti l'opportunità di definire la nozione di "volo turistico" nonché la ragione che rende necessario lo studio preliminare che viene finanziato con l'istituendo Fondo.

Articolo 1, commi 632 e 633 (Fringe benefit *auto aziendali*)

Le disposizioni in esame modificano la **percentuale di deducibilità dei costi sostenuti per i veicoli aziendali**, differenziandola in ragione dei relativi **valori di emissione di anidride carbonica** per cui all'aumentare delle stesse aumenta anche il reddito di lavoro e, a parità di condizioni, la relativa imposta.

In particolare, si dispone che, per i **veicoli** che presentano **valori di emissione di anidride carbonica non superiori a 60 grammi per chilometro**, concessi in uso promiscuo con **contratti stipulati a decorrere dal 1° luglio 2020**, per la **determinazione del reddito di lavoro dipendente** venga **assunto il 25 per cento** (in luogo del 30 per cento) dell'importo corrispondente a una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri, calcolato sulla base del costo chilometrico di esercizio. In caso di **emissioni superiori a 60, ma non a 160 grammi per chilometro**, viene **assunto il 30 per cento** dell'importo (in linea con la legislazione vigente). In caso di **emissioni superiori a 160, ma non a 190 grammi per chilometro**, viene **assunto il 40 per cento** per l'anno 2020 e il **50 per cento** per l'anno 2021. Infine, in caso di **emissioni superiori a 190 grammi per chilometro**, viene **assunto il 50 per cento** per l'anno 2020 e il **60 per cento** per l'anno 2021.

Il comma 632, integralmente sostituito in Senato, modifica l'articolo 51 del D.P.R. n. 917 del 1986 (Testo unico delle imposte sui redditi - TUIR) recante la disciplina della determinazione del reddito di lavoro dipendente.

In particolare, ai sensi del comma 1 del citato articolo 51, il reddito di lavoro dipendente è costituito da tutte le somme e i valori in genere, a qualunque titolo percepiti nel periodo d'imposta (che comprende i primi 12 giorni del mese di gennaio dell'anno successivo), anche sotto forma di erogazioni liberali, in relazione al rapporto di lavoro. Ai fini della **determinazione in denaro dei valori percepiti**, il comma 4, lettera *a*), dell'articolo 51 del TUIR stabilisce che, per le **autovetture**, **gli autoveicoli per trasporto promiscuo di persone e di cose**, **gli autocaravan**, **i motocicli** e **i ciclomotori concessi in uso promiscuo**, **si assume il 30 per cento dell'importo corrispondente a una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri**, calcolato sulla base del costo chilometrico di esercizio, al netto dell'ammontare eventualmente trattenuto al dipendente. Il costo chilometrico di esercizio corrisponde a quello desumibile dalle tabelle nazionali che l'Automobile club d'Italia deve elaborare entro il 30 novembre di ciascun anno e comunicare al MEF, che provvede alla pubblicazione entro il 31 dicembre, con effetto dal periodo d'imposta successivo.

Per effetto del **comma 632** viene sostituita la lettera *a*), del comma 4 dell'articolo 51 del TUIR stabilendo che, con riferimento ai **veicoli espressamente indicati**, che presentano **valori di emissione di anidride carbonica non superiori a 60 grammi per chilometro**, concessi in uso promiscuo con **contratti stipulati a decorrere dal 1° luglio 2020**, per la **determinazione del reddito di lavoro dipendente** venga **assunto il 25 per cento** (in luogo del 30 per cento) dell'importo corrispondente a una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri, calcolato sulla base del costo chilometrico di esercizio, al netto dell'ammontare eventualmente trattenuto al dipendente.

Per il calcolo del costo chilometrico di esercizio, viene confermata la corrispondenza con quello desumibile dalle tabelle nazionali che l'Automobile club d'Italia deve elaborare entro il 30 novembre di ciascun anno e comunicare al MEF, che provvede alla pubblicazione entro il 31 dicembre, con effetto dal periodo d'imposta successivo.

I veicoli espressamente indicati dalla norma sono: **autovetture**, **autoveicoli** per trasporto promiscuo di persone e di cose, **autocaravan** (autoveicoli indicati rispettivamente dalle lettere *a*), *c*) ed *m*) dell'articolo 54, comma 1 del decreto legislativo n. 285 del 1992 - codice della strada), **motocicli** e **ciclomotori** di nuova immatricolazione.

Il nuovo articolo 51 del TUIR prevede, inoltre, che la **predetta percentuale venga elevata per tre differenti insiemi di autoveicoli** con valori di emissione superiori a 60 grammi per chilometro. In particolare, la determinazione dell'imponibile è effettuata applicando all'importo calcolato sulla base del costo chilometrico di esercizio, per una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri:

- il **30 per cento** (in linea con il testo vigente), per i **veicoli** con valori di emissione di anidride carbonica **superiori a 60, ma non a 160** grammi per chilometro;
- il **40 per cento** per l'anno **2020** e il **50 per cento** per l'anno **2021**, per i veicoli con valori di emissione di anidride carbonica **superiori a 160, ma non a 190** grammi per chilometro;
- il **50 per cento** per l'anno **2020** e il **60 per cento** per l'anno **2021**, per i veicoli con valori di emissione di anidride carbonica **superiori a 190** grammi per chilometro;

Il **comma 633** stabilisce infine che la **disciplina vigente** (articolo 51, comma 4, lettera *a*) del TUIR vigente al 31 dicembre 2019), la quale prevede l'applicazione di una percentuale unica per tutti i veicoli (pari al 30 per cento),

continua ad applicarsi per veicoli concessi in uso promiscuo con contratti stipulati entro il 30 giugno 2020.

Articolo 1, commi 687 e 688 *(Documento unico di circolazione)*

I commi 687 e 688, introdotti dal Senato, prevedono che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti definisca con successivi decreti le modalità e i termini per la **graduale utilizzazione delle procedure telematiche per il rilascio del documento unico di circolazione**. Il completamento dell'operazione di graduale passaggio è previsto comunque **entro il 31 ottobre 2020**.

Nel dettaglio, il comma **687** aggiunge un comma 4-bis all'articolo 1 del decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98, il quale prevede che il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con uno o più decreti**, sentite l'Automobile Club d'Italia e le organizzazioni maggiormente rappresentative delle imprese esercenti l'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, **definisca le modalità e i termini per la graduale utilizzazione delle procedure telematiche per il rilascio del documento unico**, specificando anche le cadenze temporali delle fasi di verifica delle funzionalità da effettuare presso gli STA appositamente individuati dal medesimo Ministero. La disposizione prevede che tale gradualità si iscriva in un completamento dell'operazione di graduale passaggio comunque **entro il 31 ottobre 2020**.

Nell'ambito dell'adozione dei D.M. del MIT, si prevede siano sentite:

- l'Automobile Club d'Italia
- e le organizzazioni maggiormente rappresentative delle imprese esercenti l'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto.

In base alla norma, l'inosservanza delle modalità e dei termini indicati nei decreti del MIT determina l'irregolare rilascio del documento ai sensi dell'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358.

Il **D.P.R. n. 358/2000** reca il Regolamento recante norme per la semplificazione del procedimento relativo all'immatricolazione, ai passaggi di proprietà e alla reimmatricolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi (n. 29, allegato 1, della L. 8 marzo 1999, n. 50). L'articolo 6, in materia di irregolare rilascio dei documenti, prevede che in caso di accertata irregolarità, l'ufficio provinciale della motorizzazione cancella il documento irregolare dall'archivio elettronico e respinge la richiesta e la documentazione. Entro l'orario di apertura al pubblico del giorno lavorativo successivo, il documento irregolare, unitamente alle targhe nel caso di immatricolazione o di reimmatricolazione, deve essere restituito all'ufficio provinciale della motorizzazione, il quale provvede a distruggere il documento e, ricorrendone il caso, ad assegnare le targhe ad altro utente. Le disposizioni si

applicano anche agli sportelli telematici istituiti presso gli uffici provinciali dell'A.C.I., che gestiscono il P.R.A. nonché agli sportelli istituiti presso le delegazioni dell'A.C.I.

Inoltre, con il **comma 688**, si novella l'articolo 1, comma 1, del D.P.R. n. 144 del 2018, recante modifiche a talune disposizioni del **regolamento di esecuzione e attuazione del nuovo codice della strada**.

La lettera c) della norma oggetto di novella abroga l'articolo 264 del suddetto D.P.R., in materia di informazioni in tema di cessazione dalla circolazione: per effetto della novella qui in esame, **l'abrogazione di tale disposizione viene posticipata**, e prevista a decorrere dal **1° novembre 2020**, anziché dal 1° gennaio 2020.

Si ricorda che in materia di semplificazione amministrativa, è stata introdotta una nuova normativa che prevede che la carta di circolazione costituisca il **documento unico di circolazione dei veicoli** e che sia pertanto soppresso il certificato di proprietà, (decreto legislativo 29 maggio 2017 n. 98 in attuazione di quanto previsto dall'articolo 8, comma 1, lettera d) e 5 della legge n. 124 del 2015). L'entrata in vigore della disciplina, originariamente fissata al 1° luglio 2018 è stata **già differita dalla legge di bilancio per il 2018** (art. 1, comma 1140) al 1° gennaio 2019 e, successivamente, dalla legge di bilancio per il 2019 **al 1° gennaio 2020** (articolo 1, comma 1135, lettera b)).

Il nuovo documento unico riguarda gli autoveicoli, i motoveicoli ed i rimorchi >3,5 t e ne vengono definite le modalità di rilascio presso la Motorizzazione civile o tramite lo Sportello telematico dell'automobilista (STA), che comprende anche gli uffici di ACI-PRA.

Il certificato di proprietà, di cui si prevede la soppressione, è attualmente rilasciato dall'ACI cui è affidata la gestione del Pubblico Registro Automobilistico (PRA); la carta di circolazione, che contiene i dati tecnici del veicolo ed i dati intestazione, è invece rilasciata dalla Motorizzazione civile che fa capo al Ministero delle infrastrutture e trasporti. Nel documento unico saranno annotati anche i dati relativi privilegi e ipoteche, a provvedimenti amministrativi e giudiziari che incidono sulla proprietà e sulla disponibilità del veicolo, annotati presso il PRA, nonché i provvedimenti di fermo amministrativo, con modalità anche telematiche.

Il D.P.R. n. 144 del 2018 reca il Regolamento recante modifiche agli articoli 245, 247, 264 e 402 del regolamento di esecuzione e attuazione del nuovo codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. L'articolo 264 del citato Regolamento (Art. 103 Cod. Str.) reca Informazioni in tema di cessazione dalla circolazione, prevedendo che l'ufficio del P.R.A. dà comunicazione con le modalità di cui all'art. 245, della distruzione, demolizione o definitiva esportazione all'estero dei veicoli, all'ufficio provinciale della M.C.T.C., entro tre giorni dall'avvenuta registrazione delle relative formalità. Contestualmente alla comunicazione dovranno essere trasmesse all'ufficio provinciale della M.C.T.C. le targhe e le carte di circolazione, dettando la relativa normativa, di cui si è prevista l'abrogazione nell'ambito del processo di semplificazione richiamato.

In base all'art. 1 (Documento unico di circolazione e di proprietà) del D.Lgs. n. 98 del 2017, a **decorrere dal 1° gennaio 2020**, infatti, la carta di circolazione, redatta secondo le disposizioni contenute nella direttiva 29 aprile 1999, n. 1999/37/CE del Consiglio, costituisce il **documento unico** contenente i dati di circolazione e di proprietà degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi ricadenti nel regime dei beni mobili registrati di cui al libro VI, titolo I, capo III, sezione I, del codice civile.

Il D.Lgs. 29/05/2017, n. 98 ha infatti recato la Razionalizzazione dei processi di gestione dei dati di circolazione e di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, finalizzata al rilascio di un documento unico, ai sensi dell'articolo 8, comma 1, lettera d), della legge 7 agosto 2015, n. 124.

Per approfondimenti, si veda il [tema web](#) “Il trasporto stradale” sul Portale di documentazione della Camera dei deputati.

Articolo 1, comma 689
(Coordinamento bande orarie aeroporti nazionali)

Il **comma 689, introdotto dal Senato**, demanda ad un regolamento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la nuova regolazione del sistema di finanziamento per lo svolgimento della funzione di coordinamento per l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti nazionali designati come coordinati o ad orari facilitati. Tale nuova disciplina, al fine di assicurare lo svolgimento delle attività di coordinamento in maniera imparziale, non discriminatoria e trasparente, stabilirà altresì la ripartizione dei relativi costi per il 50 per cento a carico dei gestori degli aeroporti interessati e per il restante 50 per cento a carico degli operatori di aeromobili che richiedono di utilizzare tali aeroporti, senza oneri a carico dello Stato.

Nel dettaglio, si prevede l'emanazione di un **regolamento ministeriale** adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400. L'oggetto del regolamento è una **nuova disciplina** per le **modalità e i criteri di regolazione del sistema di finanziamento** per lo svolgimento della **funzione di coordinamento per l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti designati come coordinati o ad orari facilitati**, in conformità alle previsioni di cui al Regolamento CEE n. 95/93 del Consiglio del 18 gennaio 1993 e successive modifiche e integrazioni.

Si ricorda che ai sensi del Regolamento U.E. 793/2004, gli aeroporti possono essere classificati come aeroporti coordinati e aeroporti ad orari facilitati. “**Aeroporto ad orari facilitati**”, è un aeroporto in cui esiste un **rischio di congestione in alcuni periodi** del giorno, della settimana o dell'anno, risolvibile eventualmente grazie alla cooperazione volontaria tra vettori aerei e in cui è stato nominato un “**Facilitatore degli Orari**”, con il compito di agevolare l'attività dei vettori aerei che operano o intendono operare in tale aeroporto, consigliando agli stessi orari alternativi di arrivo e/o di partenza quando possono insorgere fenomeni di congestione.

“**Aeroporto coordinato**” è un aeroporto in cui, per atterrare o decollare, è necessario per un vettore aereo o altro operatore di aeromobili aver ottenuto **l'assegnazione di una banda oraria da parte di un Coordinatore**, ad esclusione dei voli di Stato, degli atterraggi di emergenza e dei voli umanitari.

Il richiamato **Regolamento CEE n. 95/93**, al fine di porre rimedio al crescente squilibrio tra l'espansione del sistema di trasporto aereo in Europa e le disponibilità di infrastrutture aeroportuali in grado di fronteggiare la domanda, ha fissato **norme imparziali, trasparenti e non discriminatorie per l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti congestionati**. Considerato che in determinate condizioni è auspicabile che uno Stato membro sia in grado di classificare un aeroporto come coordinato, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e non-

discriminazione, il regolamento prevede altresì (art. 4) che **lo Stato membro**, in tal caso, **garantisca la nomina di un coordinatore** di indiscussa imparzialità, garantendone la piena indipendenza. Lo stesso art. 4 recita testualmente: "**Il sistema di finanziamento dei coordinatori è tale da garantire lo status indipendente degli stessi**".

Si ricorda che la normativa richiamata tratta di regolamenti adottati con decreto ministeriale nelle materie di competenza del ministro o di autorità sottordinate al ministro, quando la legge espressamente conferisca tale potere. Tali regolamenti, per materie di competenza di più ministri, possono essere adottati con decreti interministeriali, ferma restando la necessità di apposita autorizzazione da parte della legge. I regolamenti ministeriali ed interministeriali non possono dettare norme contrarie a quelle dei regolamenti emanati dal Governo e devono essere comunicati al Presidente del Consiglio dei ministri prima della loro emanazione.

Si demanda a tale nuova disciplina, al fine di assicurare lo svolgimento delle attività di coordinamento in maniera imparziale, non discriminatoria e trasparente, di **stabilire altresì la ripartizione dei relativi costi per il 50 per cento a carico dei gestori degli aeroporti interessati e per il restante 50 per cento a carico degli operatori di aeromobili** che richiedono di utilizzare tali aeroporti, senza oneri a carico dello Stato.

Articolo 1, commi 705-709
(Continuità territoriale aerea per la regione siciliana)

I **commi 705-709**, introdotti al Senato, intervengono in materia di **continuità territoriale aerea con la Sicilia**, nonché la procedura per l'imposizione di oneri di servizio pubblico in alcuni aeroporti nazionali. L'obiettivo della disposizione sembra essere quello di assoggettare la regione siciliana alle procedure di cui all'articolo 135 della legge n. 388 del 2000, come modificato, assegnando risorse per gli anni 2021 e 2022. Tale disposizione si riferisce ai **collegamenti aerei con tutti gli aeroporti della regione siciliana** e non soltanto a quelli previsti tra la Sicilia e le isole minori della stessa regione come invece previsto dalla legge n. 144 del 1999.

In dettaglio si apportano una serie di modifiche all'articolo 135 della legge n. 388 del 2000 e all'articolo 36, della legge n. 144 del 1999.

L'articolo 135 della legge n. 388 del 2000 prevede una disciplina specifica **per la continuità territoriale aerea nella regione siciliana**.

Tale disposizione prevede che il Ministro dei trasporti e della navigazione entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, disponesse con proprio decreto l'imposizione degli oneri di servizio pubblico relativamente ai **servizi aerei di linea effettuati tra gli scali aeroportuali della Sicilia e i principali aeroporti nazionali e tra gli scali aeroportuali della Sicilia e quelli delle isole minori siciliane** in conformità alle conclusioni della conferenza di servizi, da convocare entro 30 giorni dall'entrata in vigore della citata legge e che qualora nessun vettore abbia istituito servizi di linea con assunzione di oneri di servizio pubblico, una gara di appalto europea per l'assegnazione delle rotte tra gli scali aeroportuali della Sicilia e gli aeroporti nazionali.

La conferenza di servizi definiva i contenuti dell'onere di servizio in relazione a vari parametri (tipologie e livelli tariffari; soggetti che usufruiscono di agevolazioni; numero dei voli; orari dei voli; tipologie degli aeromobili; capacità dell'offerta; entità dell'eventuale copertura finanziaria da porre a carico del bilancio dello Stato qualora si proceda alla gara di appalto europea).

La decisione di imporre gli oneri di servizio pubblico relativi ai servizi aerei sulle rotte tra gli scali siciliani e nazionali è comunicata all'Unione europea.

La norma prevedeva, al comma 6, per le compensazioni degli oneri di servizio pubblico accettati dai vettori conseguentemente all'esito della gara di appalto, uno stanziamento di 50 miliardi di lire per l'anno 2001 e 100 miliardi di lire a decorrere dall'anno 2002.

Si prevedeva inoltre che l'entità del cofinanziamento regionale alle agevolazioni di cui al presente articolo non potrà essere inferiore al 50 per cento del contributo statale (comma 7).

I commi 705-709 intervengono, come detto, su tale disciplina.

In particolare il **comma 705, lettera a)**, **aggiorna i riferimenti normativi** presenti al comma 1 dell'articolo 135 della legge n. 388 del 2000, sostituendo il riferimento all'abrogato Regolamento CEE n. 2408/92 con il riferimento al vigente Regolamento (CE) n. 1008 del 2008 e aggiornando la denominazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (al posto della dizione Ministero dei trasporti e della navigazione).

Il **comma 705, lettera b)** **sostituisce il comma 2 dell'articolo 135** della legge n. 388 del 2000 prevedendo che **entro 30 giorni** dall'entrata in vigore della presente legge **il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, d'intesa con il Presidente della Regione siciliana, **indica una conferenza di servizi** (nel testo vigente l'indizione della conferenza di servizi è in capo al Presidente della Regione siciliana, su delega del Ministro).

Il **comma 705, lettera c)** **abroga la lettera g) del comma 3 dell'articolo 135**, escludendo dagli aspetti da definire nell'ambito della conferenza di servizi "l'entità dell'eventuale copertura finanziaria da porre a carico del bilancio dello Stato qualora si proceda alla gara di appalto europea".

Il **comma 705, lettera d)** **sostituisce il comma 4 dell'articolo 135** della disposizione prevedendo che, **qualora nessun vettore accetti l'imposizione degli oneri di servizio pubblico** di cui al comma 1, lettera a), **il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Presidente della regione siciliana, provvede all'affidamento mediante gara di appalto europea** secondo le procedure previste dall'articolo 17 del regolamento (CE) n. 1008/2008. La disposizione non contiene modifiche sostanziali rispetto alla vigente disciplina limitandosi ad aggiornare i riferimenti normativi.

Il **comma 705, lettera e)** abroga il comma 7 dell'articolo 135 della legge n. 388 del 2000 che stabilisce che "l'entità del cofinanziamento regionale alle agevolazioni di cui al presente articolo non potrà essere inferiore al 50 per cento del contributo statale".

Con il **comma 706 si introducono modifiche di coordinamento alla legge n. 144 del 1999.**

L'articolo 36 della **legge n. 144 del 1999** contiene le disposizioni in tema di **disciplina della continuità territoriale aerea nelle regioni Sicilia e Sardegna**. Tale disciplina presenta forti analogie con quella indicata dall'articolo 135 della legge n. 388 del 2000. Si prevede infatti che il Ministro dei trasporti e della navigazione (oggi delle infrastrutture e dei trasporti), disponga con proprio decreto gli oneri di servizio pubblico, in conformità alle conclusioni della conferenza di servizi, indetta e presieduta dai presidenti delle regioni interessate, su delega del Ministro dei trasporti e della navigazione con la partecipazione, oltre che delle regioni, delle pubbliche amministrazioni competenti relativamente ai servizi aerei di linea effettuati tra gli scali aeroportuali della Sardegna e delle isole minori della

Sicilia e i principali aeroporti nazionali individuati dalla stessa conferenza; qualora nessun vettore abbia istituito servizi di linea con assunzione di oneri di servizio pubblico dispone una gara di appalto europea per l'assegnazione delle rotte tra gli scali aeroportuali della Sardegna e delle isole minori della Sicilia dotate di scali aeroportuali e gli aeroporti nazionali. La conferenza di servizi ha il compito di precisare i contenuti dell'onere di servizio pubblico, senza oneri per il bilancio dello Stato, indicando i profili oggetto di disciplina (le tipologie e i livelli tariffari; soggetti che usufruiscono di sconti particolari; numero dei voli; gli orari dei voli; tipi di aeromobili; capacità di offerta). Il rimborso al vettore o ai vettori aerei selezionati non può comunque superare l'importo di 50 miliardi di lire per l'anno 2000 e l'importo di 70 miliardi di lire a decorrere dall'anno 2001. L'1 per cento della spesa autorizzata dal è destinato alle isole minori della Sicilia dotate di scali aeroportuali.

Le modifiche introdotte alla sopra descritta disciplina sono **dirette ad escludere dall'ambito applicativo della norma la Sicilia.**

In dettaglio, il **comma 706** dispone:

- una modifica alla rubrica del citato articolo 36 della legge n.144 del 1999 sopprimendo il riferimento alle isole minori della Sicilia dotate di scali aeroportuali. Tale riferimento è soppresso anche all'alinea del comma 1 e alla lettera b) del medesimo comma;

- anche al comma 1, lettera a) viene soppresso il riferimento alle isole minori della Sicilia;

- al comma 1, lettera b) è abrogato il riferimento al Presidente della regione siciliana con riguardo alla possibilità di indizione della gara europea per l'assegnazione delle rotte tra gli scali aeroportuali qualora nessun vettore abbia istituito servizi di linea con assunzione di oneri di servizio pubblico, che resta limitata alla regione Sardegna;

- al comma 4 viene abrogato l'ultimo periodo che destinava l'1 per cento della spesa autorizzata a norma del comma 4 alle isole minori della Sicilia dotate di scali aeroportuali.

Il comma 707, abroga la disposizione di cui all'articolo 1, **comma 486 della legge n. 208 del 2015 che assegnava per l'anno 2016 una somma di 20 milioni di euro per garantire un completo ed efficace sistema di collegamenti aerei da e per la Sicilia**, che consenta la riduzione dei disagi derivanti dalla condizione di insularità e assicuri la continuità del diritto alla mobilità anche ai passeggeri non residenti.

Il comma 708 fa comunque salvi i procedimenti già in essere alla data di entrata in vigore della legge all'esame ai sensi delle disposizioni modificate dai commi 706 e 707.

Il **comma 709** prevede infine che l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 135, comma 6, della legge n. 388 del 2000 sia integrata di 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022.

La continuità territoriale aerea nella normativa europea

La materia degli aiuti di Stato con riguardo alla continuità territoriale è regolata in dettaglio dal [regolamento \(UE\) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014](#), che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato. La sezione 9 (articolo 51) è dedicata agli "**aiuti a carattere sociale** per i trasporti a favore dei residenti in **regioni remote**"⁴ e ne stabilisce la compatibilità con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, par. 2, let. a) del TFUE, esentandoli dall'obbligo di notifica, purché soddisfino le seguenti condizioni:

- 6) l'intero aiuto sia destinato ad utenti finali che abbiano la residenza abituale in regioni remote. Ai sensi dell'articolo 2, par. 132, del medesimo regolamento, si intende per "residenza abituale" il luogo in cui una persona fisica dimora almeno 185 giorni all'anno per interessi personali e professionali", laddove "la frequenza di corsi universitari o scolastici in un altro Stato membro non costituisce trasferimento della residenza abituale";
- 7) gli aiuti siano concessi per il trasporto di passeggeri su una rotta che collega un aeroporto in una regione remota con un altro aeroporto all'interno dello Spazio economico europeo;
- 8) gli aiuti siano accordati senza discriminazioni determinate dall'identità del vettore o dal tipo di servizio e senza limitazione della rotta precisa;
- 9) i costi ammissibili corrispondano al prezzo di un biglietto di andata e ritorno, da o per la regione remota, comprensivo di tasse e spese fatturate dal vettore all'utente;
- 10) l'intensità di aiuto non superi il cento per cento dei costi ammissibili;

La compatibilità è inoltre riservata agli aiuti trasparenti (per i quali sia possibile calcolare con precisione l'equivalente sovvenzione lordo *ex ante* senza necessità di effettuare una valutazione dei rischi, articolo 5) e che abbiano un effetto di incentivazione (articolo 6).

⁴ Il par. 25, n. 27 dei citati Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree include tra le "regioni remote" le isole che sono parte del territorio di uno Stato membro. Tra l'altro l'articolo 174 del TFUE, disciplinando la coesione economica, sociale e territoriale, statuisce che "tra le regioni interessate, un'attenzione particolare è rivolta alle (...) regioni che presentano gravi e permanenti svantaggi naturali o demografici, quali (...) le regioni insulari". Nel corso degli anni, tuttavia, poche iniziative concrete sono state assunte per dare attuazione a tale disposizione. Per maggiori approfondimenti, si rinvia a: "[Islands of the EU. Taking account of their specific needs in EU policy](#)", Parlamento europeo, 2016.

Articolo 1, commi 716-718
(Addizionale IRES sui redditi da attività in concessione)

Nel **corso dell'esame al Senato** è stato integralmente sostituito quanto previsto dall'originario articolo 91 del provvedimento. In luogo di disporre un limite alla deducibilità fiscale delle quote di ammortamento dei beni gratuitamente devolvibili alla scadenza della concessione, per le imprese concessionarie del settore autostradale (pari all'1 per cento del costo dei beni), i **commi da 716 a 718** introducono **un'aliquota maggiorata IRES al 27,5 per cento** (in luogo della misura ordinaria del 24 per cento) sui **redditi derivanti dallo svolgimento di attività in regime di concessione, nei periodi di imposta 2019, 2020 e 2021.**

Nella formulazione originaria, le disposizioni in parola modificavano, nel dettaglio, l'articolo 104 del Testo unico delle imposte sui redditi - TUIR, di cui al D.P.R. n. 917 del 1986, relativo all'ammortamento finanziario dei beni gratuitamente devolvibili, ossia dei beni ricevuti in concessione che, alla scadenza, devono essere restituiti all'ente concedente. Per le imprese concessionarie di costruzione e gestione di autostrade e trafori, si prevedeva che la quota di ammortamento finanziario deducibile non potesse in ogni caso essere superiore all'1 per cento del costo dei beni, anche per i beni gratuitamente devolvibili nel caso di ammortamento tecnico, a decorrere dal periodo d'imposta in corso al 31 dicembre 2019.

Il **comma 716** eleva di **3,5 punti percentuali l'aliquota IRES**, portandola dunque dal 24 al **27,5 per cento** per i periodi di imposta **2019, 2020 e 2021, sul reddito** derivante dall'attività svolta sulla base dei seguenti rapporti di concessione o autorizzazione:

- concessioni **autostradali**;
- concessioni di **gestione aeroportuale**;
- **autorizzazioni e concessioni portuali** (ai sensi delle vigenti leggi in materia, in particolare articoli 16 e 18 della legge n.84 del 1984);
- concessioni **ferroviarie**.
-

Il **comma 717** prevede che i soggetti che abbiano optato per la tassazione di gruppo (cd. consolidato nazionale, di cui all'articolo 117 TUIR) o, in qualità di partecipati, per la trasparenza fiscale (articolo 115 TUIR), devono determinare il reddito da concessione o autorizzazione sottoposto ad aliquota maggiorata, provvedendo altresì al relativo versamento.

I soggetti che hanno optato per la predetta trasparenza fiscale, ma in qualità di partecipanti, determinano il reddito da sottoporre all'addizionale senza tener conto della quota di reddito imputato dal soggetto partecipato.

Si ricorda in sintesi che:

- il consolidato nazionale è una particolare regime di determinazione del reddito complessivo IRES per tutte le società partecipanti, rappresentato dalla somma algebrica delle singole basi imponibili che risultano dalle rispettive dichiarazioni dei redditi. Le società che intendono adottare la tassazione consolidata di gruppo (articoli 117-129 TUIR) devono esercitare la specifica opzione che dura per un triennio ed è irrevocabile. L'opzione può essere esercitata da ciascuna società solo in qualità di controllante o solo in qualità di controllata; la sua efficacia è subordinata al verificarsi di specifiche condizioni
- società di capitali possono scegliere di tassare il proprio reddito imputandolo direttamente ai soci per "trasparenza", adottando, cioè, lo stesso sistema previsto per le società di persone. Il regime di trasparenza è applicabile anche alle società di capitali partecipate da altre società di capitali (articolo 115 TUIR).

Il **comma 718** chiarisce che le norme in commento si applicano già a decorrere dal periodo di imposta in corso al 31 dicembre 2019, **in deroga al principio dell'irretroattività delle disposizioni tributarie** sancito dallo Statuto dei contribuenti (legge n. 212 del 2000, articolo 3).

Articolo 1, comma 725 e 726 *(IVA noleggio imbarcazioni da diporto)*

I **commi 725 e 726, introdotti al Senato**, stabiliscono che ai fini dell'applicazione dell'**IVA** per la prestazione dei servizi di **locazione**, anche finanziaria, **noleggio** e simili a breve termine di **imbarcazioni da diporto**, **l'effettiva utilizzazione e fruizione del servizio** al di fuori della Unione europea va **dimostrata** attraverso adeguati mezzi di prova e **non presunta**.

L'articolo 7-*quater*, lettera *e*), del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633 (D.P.R. IVA), dispone che ai fini della determinazione della base imponibile si considerano effettuate nel territorio dello Stato le prestazioni di **servizi di locazione, anche finanziaria, noleggio e simili, a breve termine, di mezzi di trasporto** quando gli stessi sono messi a disposizione del destinatario nel territorio dello Stato e sempre che siano utilizzate all'interno del territorio dell'Unione europea. Le medesime prestazioni si considerano effettuate nel territorio dello Stato quando i mezzi di trasporto sono messi a disposizione del destinatario al di fuori del territorio dell'Unione europea e sono utilizzati nel territorio dello Stato.

La circolare [n. 49/E del 7 giugno 2002](#) dell'Agenzia delle entrate ha fornito le indicazioni necessarie per l'applicazione della disposizione richiamata. In particolare la circolare specifica che considerato che la rilevanza territoriale ai fini dell'assoggettamento ad IVA delle predette prestazioni è limitata all'utilizzo dei mezzi di trasporto in acque territoriali unionali, e tenuto conto della obiettiva difficoltà a seguire con precisione gli spostamenti degli stessi, si è ritenuto utile enucleare **alcune percentuali presuntive** di tassazione dei relativi corrispettivi basate sulla **lunghezza e sul tipo di propulsione**.

Tuttavia con il [parere motivato del 25 luglio 2019](#) la Commissione europea ha stabilito che l'attuale normativa UE in materia di IVA autorizza esenzioni fiscali per i servizi quando **l'uso e la fruizione effettivi hanno luogo al di fuori dell'Unione**, ma non consente di applicare **una riduzione forfettaria generale senza una prova** del luogo in cui il servizio è **effettivamente utilizzato**. La Commissione rileva che la base IVA applicabile non può essere determinata attraverso l'applicazione di percentuali indicative del presumibile utilizzo delle imbarcazioni al di fuori delle acque territoriali dell'Unione basate sulla lunghezza e sul tipo di propulsione dell'imbarcazione. Un'applicazione estesa della deroga prevista dall'[articolo 59-bis della Direttiva IVA](#) non può costituire la base giuridica di una

normativa, come quella italiana, che prevede l'applicazione di percentuali forfettarie di navigazione al di fuori delle acque territoriali dell'Unione europea, senza che sia dimostrato in maniera puntuale il luogo di effettiva utilizzazione.

Si ricorda che l'articolo 59-*bis* richiamato dispone che al fine di prevenire casi di doppia imposizione, di non imposizione o di distorsione di concorrenza, gli Stati membri possono considerare, per quanto riguarda alcuni servizi (tra cui il noleggio di mezzi di trasporto per un periodo non superiore a novanta giorni):

- il luogo delle prestazioni situato all'interno del loro territorio come se fosse situato al di fuori dell'Unione europea qualora l'effettiva utilizzazione e l'effettiva fruizione dei servizi abbiano luogo al di fuori dell'Unione europea;
- il luogo delle prestazioni situato al di fuori dell'Unione europea come se fosse situato all'interno del loro territorio qualora l'effettiva utilizzazione e l'effettiva fruizione abbiano luogo all'interno del loro territorio.

Il **comma 725**, facendo pertanto seguito ai rilievi della Commissione europea ha specificato che per prevenire casi di doppia imposizione, di non imposizione o di distorsione di concorrenza ai fini dell'imposta sul valore aggiunto, il **luogo della prestazione** dei servizi di **locazione**, anche finanziaria, **noleggio** e simili, di **imbarcazioni da diporto** si considera effettuato al di fuori della Unione europea qualora **attraverso adeguati mezzi di prova sia dimostrata l'effettiva utilizzazione e l'effettiva fruizione** del servizio al di fuori della Unione europea.

La norma quindi fa riferimento a **criteri di effettività** per determinare la base imponibile dei servizi in esame da assoggettare a tassazione nello Stato, in sostituzione di quelli forfettari che, in via presuntiva e a fini di semplificazione, erano applicabili in base alla citata circolare n. 49.

Il **secondo periodo** del comma 725 dispone che con **provvedimento dell'Agenzia delle entrate**, da emanare entro sessanta giorni dalla entrata in vigore della presente disposizione, sono individuati **le modalità e i mezzi idonei a dimostrare l'effettiva fruizione e l'effettivo utilizzo** del servizio al di fuori dell'Unione europea.

Il **comma 726** prevede che la disposizione in esame si applica alle operazioni effettuate **a partire dal 1° aprile 2020**.

LA SECONDA SEZIONE

1. La disciplina contabile della seconda sezione

La parte contabile della legge di bilancio, recata dalla Sezione II del provvedimento, contiene il bilancio a legislazione vigente e le variazioni non determinate da innovazioni normative.

Si ricorda, infatti, che a seguito della riforma operata nel 2016, la parte contabile del bilancio – che nella passata concezione del bilancio come legge meramente formale si limitava ad esporre i fattori legislativi di spesa senza poterli modificare⁵ - contenuta nella **Sezione II** è venuta ad assumere un **contenuto sostanziale**, potendo incidere direttamente, attraverso rimodulazioni ovvero **rifinanziamenti, definanziamenti o riprogrammazioni**, sugli stanziamenti previsti a legislazione vigente⁶.

Le **previsioni** di entrata e di spesa contenute nella Sezione II: sono **formate** sulla base della **legislazione vigente**, la quale tiene conto dell'aggiornamento delle previsioni relative alle spese per oneri inderogabili e di fabbisogno e delle **rimodulazioni** compensative che interessano anche i fattori legislativi⁷;

evidenziano, per ciascuna unità di voto, gli effetti delle **variazioni** derivanti dalle disposizioni contenute nella **Sezione I**. In tal modo, la Sezione II fornisce, per ciascuna unità di voto, **previsioni c.d. “integrate”** con gli effetti della manovra, riguardo alle scelte allocative contenute nei programmi di spesa che costituiscono **l'unità di voto** (art. 21, co. 1-*sexies*, legge n. 196/2009).

1.1. Le unità di voto parlamentare

In base alla disciplina contabile (art. 21, co. 7, L. 196), le **unità di voto** sono individuate:

a) per le **entrate**, con riferimento alla **tipologia**;

⁵ Compito spettante alla legge di stabilità, che poi si ripercuoteva sul bilancio attraverso la Nota di variazioni.

⁶ Nella nuova articolazione della legge di bilancio, la modifica dei parametri sottostanti l'andamento delle entrate e delle spese è riservata alla sezione normativa, cioè la Sezione I, mentre tutta la restante funzione di rideterminazione degli stanziamenti a legislazione vigente è affidata alle possibilità di intervento nella Sezione II.

⁷ Non sono considerate aggiornamenti della legislazione vigente eventuali proposte relative a rifinanziamenti, definanziamenti e riprogrammazioni di spese previste da norme vigenti che siano non compensate; queste ultime facoltà, infatti, insieme alle innovazioni legislative introdotte con la Sezione I compongono il complesso della manovra di finanza pubblica.

b) per le **spese**, con riferimento ai **programmi**, intesi quali aggregati di spesa con finalità omogenea diretti al perseguimento di risultati, definiti in termini di beni e di servizi finali, allo scopo di conseguire gli obiettivi stabiliti nell'ambito delle **missioni**, che rappresentano le funzioni principali e gli obiettivi strategici perseguiti con la spesa.

La classificazione del bilancio per missioni e programmi è volta a mettere in evidenza la **relazione tra risorse disponibili e finalità delle politiche pubbliche**, e a rendere più agevole l'attività di verifica dei risultati raggiunti con la spesa pubblica. A tal fine, la legge di contabilità prevede la **corrispondenza** tra le **risorse** e il **livello amministrativo/responsabile** con l'affidamento di ciascun programma a un unico centro di responsabilità amministrativa.

Per quanto concerne i **contenuti**, l'unità di voto deve indicare:

- l'ammontare presunto dei **residui** attivi o passivi alla chiusura dell'esercizio precedente a quello cui il bilancio si riferisce;
- l'ammontare delle entrate che si prevede di accertare e delle spese che si prevede di impegnare (**competenza**) nonché l'ammontare delle entrate che si prevede di incassare e delle spese che si prevede di pagare (**cassa**), **nell'anno** cui il bilancio si riferisce;
- le previsioni delle entrate e delle spese relative al secondo e terzo anno del bilancio triennale.

Costituiscono oggetto di approvazione parlamentare le previsioni di entrata e di spesa, di competenza e di cassa, relative sia all'anno cui il bilancio si riferisce sia quelle relative al secondo e terzo anno del bilancio triennale. **Soltanto le previsioni del primo anno** costituiscono, tuttavia, limite alle **autorizzazioni di impegno e pagamento**.

Le spese del bilancio dello Stato sono **classificate** in:

- **oneri inderogabili**, ossia spese vincolate a particolari meccanismi o parametri che ne regolano l'evoluzione, determinati sia da leggi sia da altri atti normativi, tra cui rientrano le cosiddette **spese obbligatorie** (vale a dire, le spese relative al pagamento di stipendi, assegni, pensioni, le spese per interessi passivi, quelle derivanti da obblighi comunitari e internazionali, le spese per ammortamento di mutui, nonché quelle così identificate per espressa disposizione normativa);
- **fattori legislativi**, ossia spese autorizzate da espressa disposizione legislativa che ne determina l'importo, considerato quale limite massimo di spesa, e il periodo di iscrizione in bilancio;
- **spese di adeguamento al fabbisogno**, ossia spese diverse dagli oneri inderogabili e dai fattori legislativi, quantificate tenendo conto delle esigenze delle amministrazioni.

La classificazione della spesa nelle tre categorie si fonda sulla **natura** dell'autorizzazione di spesa sottostante, cui si collega il grado di flessibilità e

di manovrabilità della spesa stessa, ai fini dell'applicazione della disciplina della **flessibilità del bilancio** (cfr. paragrafo seguente).

Per ciascun programma, la quota della spesa per oneri inderogabili, fattore legislativo e adeguamento al fabbisogno è indicata in appositi **allegati** agli stati di previsione.

1.2. La flessibilità degli stanziamenti di bilancio da fattore legislativo

Con la c.d. **flessibilità** di bilancio si è data la possibilità alle amministrazioni di incidere sulle dotazioni finanziarie di spesa relative ai **fattori legislativi**, per poter modulare le risorse loro assegnate secondo le necessità connesse al raggiungimento degli obiettivi di spesa.

L'articolo 23, comma 3, della legge n. 196 consente, nella Sezione II, per motivate esigenze e nel rispetto dei saldi programmati di finanza pubblica:

- a) la **rimodulazione in via compensativa** tra dotazioni di spesa relative a **fattori legislativi** all'interno di ciascuno stato di previsione, anche **tra missioni diverse**, fermo restando la preclusione dell'utilizzo degli stanziamenti di conto capitale per finanziare spese correnti (c.d. rimodulazione **verticale**).

La rimodulazione è consentita anche sulle autorizzazioni **pluriennali di spesa in conto capitale**, ai sensi dell'articolo 30, comma 2, della legge n. 196, il quale prevede la **rimodulazione** delle **quote annuali** nel rispetto del vincolo finanziario complessivo anche per l'**adeguamento** delle dotazioni di competenza e di cassa al **Cronoprogramma dei pagamenti**: in questo caso, le rimodulazioni coinvolgono una singola autorizzazione di spesa e trovano compensazione nell'ambito del periodo pluriennale di riferimento (c.d. rimodulazione **orizzontale**).

Per le autorizzazioni pluriennali di spesa in conto capitale è altresì consentita la **reiscrizione nella competenza** degli esercizi successivi delle somme non impegnate alla chiusura dell'esercizio (*cfr. Box successivo*):

- b) il **rifinanziamento, definanziamento e riprogrammazione** delle dotazioni finanziarie di spesa di parte corrente e in conto capitale previste a legislazione vigente relative ai fattori legislativi, per un periodo temporale anche pluriennale. Tali variazioni degli stanziamenti di autorizzazioni legislative di spesa, non compensativi, **concorrono alla manovra di finanza pubblica**⁸.

⁸ Si tratta della parte della manovra che non necessita di innovazioni legislative, inglobando di fatto i contenuti delle preesistenti Tabelle C, D, E della legge di stabilità. I rifinanziamenti, definanziamenti e riprogrammazioni erano, infatti, prima della riforma ex legge n. 163/2016, operati con le Tabelle C, D ed E della legge di stabilità, e venivano recepite nella legge di bilancio con Nota di variazioni, in quanto, investendo profili sostanziali, erano variazioni precluse alla legge di bilancio, stante la sua natura di legge formale.

Delle variazioni relative ai fattori legislativi di spesa è data esplicita evidenza contabile in **appositi allegati al deliberativo** di ciascuno stato di previsione della spesa, che vengono aggiornati all'atto del passaggio dell'esame del provvedimento tra i due rami del Parlamento.

1.3 Classificazione delle spese

Ai sensi dell'articolo 25 della legge di contabilità, la classificazione delle voci di **entrata** si articola su **cinque livelli** di aggregazione:

a) **titoli**, a seconda della loro natura:

- titolo I: entrate tributarie;
- titolo II: entrate extra-tributarie;
- titolo III: entrate derivanti da alienazione e ammortamento di beni patrimoniali e riscossione di crediti;
- titolo IV: entrate derivanti da accensione di prestiti.

I primi tre titoli rappresentano le entrate finali; il quarto titolo corrisponde in sostanza all'entità del ricorso al mercato finanziario;

b) **ricorrenti e non ricorrenti**, a seconda che si riferiscano a proventi la cui acquisizione sia prevista a regime ovvero limitata ad alcuni esercizi;

c) **tipologia di entrata**, ai fini dell'approvazione parlamentare e dell'accertamento dei cespiti;

d) **categorie**, secondo la natura dei cespiti;

e) **unità elementari di bilancio**, ai fini della gestione e della rendicontazione, che possono eventualmente essere suddivise in articoli.

La classificazione delle voci di **spesa** si articola su **tre livelli**:

a) **missioni**, che rappresentano le funzioni principali e gli obiettivi strategici della spesa;

b) **programmi**, ossia le **unità di voto parlamentare**, quali aggregati finalizzati al perseguimento degli obiettivi indicati nell'ambito delle missioni;

c) **unità elementari di bilancio**, che rappresentano le unità di gestione e rendicontazione – attualmente i **capitoli** - eventualmente ripartite in articoli (corrispondenti agli attuali piani di gestione).

Con il D.Lgs. n. 90/2016 sono state **introdotte** nel bilancio dello Stato le **azioni**, quali ulteriore articolazione dei programmi, volte a specificare ulteriormente la finalità della spesa. Al momento, esse rivestono carattere **meramente conoscitivo**, ad integrazione della classificazione per capitoli.

Le azioni sono rappresentate in un apposito **prospetto** dell'atto deliberativo, collocato dopo i quadri generali riassuntivi, che riporta, a scopo solo conoscitivo, il bilancio per Missione, Programma e Azione dello Stato nella sua interezza.

1.4. La struttura degli stati di previsione della spesa

La Sezione II del disegno di legge di bilancio è costituita da:

- lo stato di previsione dell'entrata;
- gli stati di previsione della spesa relativi ai singoli Ministeri;
- il quadro generale riassuntivo, con riferimento al triennio.

Ciascuno stato di previsione della spesa, riporta i seguenti **Allegati**:

- **Rimodulazioni** compensative di spese per fattori legislativi e per adeguamento al piano finanziario dei pagamenti (art.23 c.3, lett.a, della legge di contabilità);
- **Rifinanziamenti, definanziamenti e riprogrammazioni** previste a legislazione vigente (art.23 c.3, lett.b);
- **Dettaglio** oneri inderogabili, fattore legislativo e adeguamento al fabbisogno (art. 21, c.4);
- **Reiscrizione somme non impegnate** (art. 30 c.2).

L'articolo 21 della legge di contabilità, infine, dispone l'**approvazione**, con **distinti articoli**, dello stato di previsione dell'entrata, di ciascuno stato di previsione della spesa e dei totali generali della spesa nonché del quadro generale riassuntivo.

2. Le previsioni di spesa di competenza della IX Commissione nel disegno di legge di bilancio

Nel presente capitolo si dà conto delle parti della II Sezione del **disegno di legge di Bilancio 2020** (A.C. xxx) di interesse della IX Commissione Trasporti Poste e Telecomunicazioni.

Si tratta in via prevalente dello stato di previsione del **Ministero delle infrastrutture e trasporti (Tabella 10)**, ma occorre considerare anche altri tre Ministeri nei cui stati di previsione sono ricompresi programmi di interesse della IX Commissione: il **Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2)**, il **Ministero dello sviluppo economico (Tabella 3)**.

Per il **Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2)**, occorre in particolare considerare gli stanziamenti afferenti al **programma 13.8 "Sostegno allo sviluppo del trasporto"** riferito principalmente al **settore ferroviario** e di quelli del **programma 15.3: "Servizi postali "**.

Per quanto riguarda il **Ministero dello sviluppo economico (Tabella 3)**, si dà conto dell'intera **missione 15 "Comunicazioni"**, nonché del **programma 17.18 "Innovazione tecnologica e ricerca per lo sviluppo delle comunicazioni"**.

2.1. Lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti (Tab. 10)

L'articolo 111 del disegno di legge di bilancio **autorizza l'impegno ed il pagamento delle spese** dello stato di previsione del **Ministero delle infrastrutture e trasporti per l'anno finanziario 2020**, come risultanti dalla Tabella 10 e reca altresì diverse disposizioni relative al personale e alle spese del Corpo delle Capitanerie di porto.

In particolare l'**art. 111** prevede:

il numero massimo degli **ufficiali ausiliari del Corpo delle Capitanerie di porto** come forza media nel 2020 (251 ufficiali in ferma prefissata o in rafferma e 35 ufficiali piloti di complemento) (**comma 2**);

il numero massimo degli **allievi** del Corpo delle capitanerie di porto presso **l'Accademia navale e le Scuole sottufficiali** della Marina militare, per l'anno 2020 (136 unità) (**comma 3**);

il rinvio all'elenco n. 1 annesso allo stato di previsione del MIT per le spese per le quali possono effettuarsi, per il 2020, i prelevamenti dal fondo a disposizione iscritto nel programma «Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste» (**comma 4**);

la possibilità di versare in conto corrente postale da parte dei funzionari delegati i fondi di qualsiasi provenienza, ai sensi del regolamento per i servizi di cassa e contabilità delle Capitanerie (**comma 5**) e l'applicazione delle

disposizioni in vigore presso il Ministero della difesa, in quanto compatibili, alla gestione dei fondi di pertinenza delle Capitanerie di porto (**comma 6**); l'autorizzazione al Ragioniere Generale dello Stato a riassegnare, allo stato di previsione del MIT, quota parte delle entrate versate al bilancio dello Stato derivanti dai corrispettivi di concessione offerti in sede di gara per il riaffidamento delle concessioni autostradali nella misura necessaria alla definizione delle eventuali pendenze con i concessionari uscenti (**comma 7**).

2.1.2 Le spese del MIT per gli anni 2020-2022 dopo la nota di variazione

Il **ddl di bilancio 2020-2022 autorizza**, per lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), dopo la nota di variazione, **spese finali**, in termini di **competenza**, pari a **15.767,5 milioni di euro nel 2020**, a **11.990,309 milioni di euro per il 2021** e **12.350,726 milioni di euro per il 2022**.

Rispetto alla legge di bilancio 2019, il disegno di legge di **bilancio 2020-2022** espone per il MIT, **nel triennio di riferimento**, un **andamento** della **spesa** crescente nel 2020 rispetto al 2019, decrescente nel 2021 e poi in lieve aumento nel 2022, come evidenziato in tabella.

(dati di competenza, valori in milioni di euro)

| | LEGGE DI BILANCIO 2019 | PREVISIONI (DOPO NOTA DI VARIAZIONI) | | | |
|---|------------------------|--------------------------------------|-------------------------|----------------------|----------------------|
| | | DDL DI BILANCIO 2020 | DIFF. BIL 2020-BIL 2019 | DDL DI BILANCIO 2021 | DDL DI BILANCIO 2022 |
| Spese correnti | 7.051,9 | 6.962,5 | -89,4 | 6.898,1 | 6.975,5 |
| Spese in c/capitale | 4.959,4 | 8.805,0 | +3.845,6 | 5.092,2 | 5.375,2 |
| SPESE FINALI | 12.011,3 | 15.767,5 | +3.756,2 | 11.990,3 | 12.350,7 |
| Spese <i>MINISTERO</i> in % spese finali <i>STATO</i> | 1,9% | 2,3% | | 1,7% | 1,8% |

Con riferimento specifico alle **previsioni di spesa per il 2020**, il disegno di legge di bilancio espone **spese finali in aumento** rispetto al 2019, in termini assoluti, in misura pari a **+3.756,2 mln €** milioni di euro (+29,6 %).

Gli stanziamenti di spesa del MIT autorizzati dal disegno di legge di bilancio si attestano, in termini di competenza, nell'anno **2020** in misura pari al **2,3% della spesa finale del bilancio statale**, aumentando in termini percentuali rispetto al 2019. Negli anni successivi si prevede una diminuzione per il 2021 (1,7%) e nell'anno 2022 (1,8%).

Analisi delle previsioni di spesa per l'anno 2020 per Missioni/Programmi di competenza della IX Commissione dopo la nota di variazione.

Le **missioni di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** di esclusivo interesse della **IX Commissione (Trasporti)**, interamente affidate a centri di responsabilità amministrativa e che svolgono funzioni afferenti alle politiche dei trasporti, sono:

la **missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"** affidata al Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale; Si ricorda peraltro che la **Missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"**, non è interamente di competenza del Ministero delle infrastrutture e trasporti in quanto una quota rilevante dei suoi stanziamenti sono contenuti nel programma 13.8 "Sostegno allo sviluppo del trasporto" contenuto nello stato di previsione del **Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2)**, cui si rinvia.

la **missione 7 "Ordine pubblico e sicurezza"**, per il **programma 7.7 "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste"** affidato alle **Capitanerie di porto**.

La missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"

La **missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"** si articola in 7 programmi, dei quali 6 sono affidati al Ministero delle infrastrutture e trasporti ed uno, il programma 13.8 "Sostegno allo sviluppo del trasporto", è contenuto nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (Tabella 2, a cui si rinvia), che contiene una quota rilevante di stanziamenti, relativi principalmente ai Contratti di programma e di servizio per il trasporto ferroviario.

La **missione 13 "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto"**, relativa al solo **Ministero delle infrastrutture e trasporti** (articolata in 6 programmi di spesa) presenta uno stanziamento complessivo per il **2020, dopo la nota di variazione, di 8.216,1 milioni di euro**, in leggero aumento rispetto alla legge di Bilancio 2019 che recava uno stanziamento di 8.191,9 milioni €circa, divenuto poi 8.182,1 milioni €nelle previsioni assestate 2019.

Il dato di bilancio integrato al momento della presentazione del disegno di legge di bilancio era pari a **8.178.6 milioni €per il 2020** (lo stanziamento di bilancio integrato ricomprendeva -87,5 milioni con i **definanziamenti** operati in **sezione II** ed aumentato di 50 mln €, con le variazioni della **Sezione I**).

Si descrivono di seguito le variazioni proposte nel disegno di legge presentato al Senato e, nei paragrafi in grassetto, le modifiche introdotte dalla nota di variazione.

I definanziamenti e le riprogrammazioni di spesa sui singoli programmi, effettuati sia dal disegno di legge iniziale che nell'ambito dell'esame al Senato, sono in dettaglio i seguenti:

sul programma 13.6 **“Sviluppo e sicurezza della mobilità locale”**, il disegno di legge di bilancio ha disposto una riduzione complessiva di **52,4 mln per il 2020, di 23,1 mln per il 2021 e di 28 mln per il 2022**, che risulta dalla seguente combinazione di definanziamenti e riprogrammazioni:

- una riduzione per complessivi 50,4 mln € nel 2020, 21 mln nel 2021 e 25,5 mln nel 2022 relativa agli interventi per le metropolitane sul cap. 7400, che deriva principalmente da una riprogrammazione delle risorse che sposta 50 mln € dal 2021, trasferendoli al 2022 per 25 mln € (tale trasferimento riguarda però, oltre al cap. 7400, anche i capitoli 7150 e 7248) e al 2023 per altri 25 mln € (sul piano gestionale 3 a valere sul Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese come indicato nella Relazione tecnica alla Sezione II), nonché dai definanziamenti operati sullo stesso capitolo 7400 a valere sia sul Fondo da ripartire istituito presso il MEF dalla legge di bilancio 2019 (per 2,49 mln nel 2020, 13,1 mln nel 2021 e 53 mln nel 2022), che sul Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205 (per -10 mln € per il 2021), nonché sul capitolo 7150 (ammodernamento tecnologico) per -1,2 mln nel 2020, -0,8 mln nel 2021 e 0,3 mln nel 2022);
- un definanziamento del Fondo per l'acquisto di mezzi del TPL locale e regionale (cap. 7248), per 0,8 mln per il 2020, 1,2 mln per il 2021 e 2,2 mln per il 2022;

Nel corso dell'esame al Senato non sono state introdotte modifiche nella sezione seconda. Le variazioni allo stanziamento derivano esclusivamente da un incremento di 5 milioni di euro delle risorse per l'anno 2020 derivanti da interventi effettuati nella prima sezione. In ragione di ciò le risorse assegnate al programma sono pari a:

6.108,205 milioni di euro per l'anno 2020;

6.168,459 milioni di euro per l'anno 2021;

6.372,448 milioni di euro per l'anno 2022;

sul programma **13.5 “Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario”** il disegno di legge di bilancio ha disposto un definanziamento pari a -4 mln € per il solo 2020 così distribuiti:

- una riduzione di 3 mln € sul cap. 7290 relativo alle spese compensazione oneri per l'Autostrada ferroviaria Alpina, in particolare il Frejus;
- una riduzione di 1 mln € sul cap. 1227 relativo alle somme da assegnare all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA).

Nel corso dell'esame al Senato non sono state introdotte modifiche in sezione II. È stato disposto un aumento delle risorse su tale programma di 500 mila euro per ciascuno degli anni 2020-2022 derivante dalla previsione del comma 159.

**Pertanto gli stanziamenti triennali su tale programma sono pari a:
872,856 milioni di euro per l'anno 2020;
418, 622 milioni di euro per l'anno 2021;
292,054 milioni di euro per l'anno 2022.**

sul programma **13.9 “Sviluppo e sicurezza della navigazione”** il disegno di legge di bilancio ha disposto un definanziamento per **-15 mln €** per il 2020 (che diventano - 27 mln per il 2021 e -17 mln per il 2022) così distribuiti:

- la riduzione per complessivi 15 mln nel 2020, 27 mln nel 2021 e 1 mln nel 2022, è relativa alle infrastrutture portuali e riguarda sia il Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti (sul cap. 7264 per 10 mln € triennali), che le spese sul cap. 7600 (- 5 milioni triennali) relative allo stanziamento della legge di Stabilità 2015 (per la competitività dei porti italiani e l'efficienza del trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali), nonché il Fondo per le infrastrutture portuali (cap. 7258), sul quale si ha per il 2021 una riduzione di 10 mln € (a valere sul piano gestionale 2 relativo alla ripartizione del fondo investimenti di cui all'articolo 1, comma 140 della legge n.232 del 2016) e di -1,03 mln € sul piano gestionale 4 (a valere sul Fondo da ripartire istituito dalla legge di bilancio 2019);
- 1 mln € nel 2021 e nel 2022. riguarda lo sviluppo e la sicurezza della navigazione nelle acque interne, in particolare il sistema idroviario padano-veneto, ed è relativo al cap. 7700;

Nel corso dell'esame in Senato non sono state introdotte ulteriori variazioni nella sezione seconda mentre si registrano incrementi pari a 4 milioni di euro per il 2020, 5 milioni di euro per il 2021 e 2 milioni di euro per il 2022 derivanti da modifiche introdotte nella I sezione. Pertanto lo stanziamento di tali programmi è pari a:

546,400 milioni di euro per l'anno 2020;
493,953 milioni di euro per l'anno 2021;
509, 993 milioni di euro per l'anno 2022.

sul programma **13.4** relativo al **trasporto aereo** il disegno di legge di bilancio ha disposto un definanziamento per **-5 mln €** per il triennio, per minori somme da attribuire **all'ENAC** sul cap. 1923.

Nel corso dell'esame al Senato è stato effettuato in II sezione un definanziamento per 13 milioni di euro nell'anno 2020 che ha ridotto a 60,954 gli stanziamenti del programma. Le risorse del programma sono state tuttavia incrementate per 25 milioni di euro in ciascuno degli anni 2020, 2021 e 2022 dagli interventi introdotti in sezione prima per supportare i collegamenti aerei nella regione siciliana (si vedano le relative schede).

Pertanto il programma presenta i seguenti stanziamenti:

85,954 milioni di euro per il 2020;
83,952 milioni di euro per l'anno 2021;
80,951 milioni di euro per l'anno 2022;

sul **Programma 13.1 Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale** il disegno di legge di bilancio ha disposto un definanziamento per **-5 mln €** per il 2020 e una riduzione di 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, relativamente alla regolamentazione della circolazione stradale e servizi di motorizzazione, in particolare sul cap. 1235 (attrezzature tecniche per i servizi del dipartimento dei trasporti terrestri) per **-3 mln** per ciascun anno e per **-2 mln** per il solo 2020 sul cap. 1296 (procedimento centralizzato di conferma di validità della patente di guida).

Tale programma non ha subito ulteriori modifiche nell'ambito dell'esame al Senato. Restano pertanto confermati gli stanziamenti di:

251,759 milioni di euro per l'anno 2020;
251,438 milioni di euro per l'anno 2021;
249,658 milioni di euro per l'anno 2022.

sul programma **13.2 Autotrasporto e intermodalità** il disegno di legge di bilancio ha disposto in seconda sezione un definanziamento per **- 6 mln €** circa per il 2020 e **-1,6 mln** per il 2021, relativamente ai **Sistemi e servizi di trasporto intermodale**, in particolare sul cap. 7309 (spese da destinare alla prosecuzione degli interventi volti all'utilizzo di modalità di trasporto alternative al trasporto stradale e all'ottimizzazione della catena logistica) per **le imprese private di autotrasporto**. In proposito si evidenzia che in

Sezione II è disposto un **rifinanziamento** per **12,9 mln €** sul cap. 7309 (programma 4), in base a quanto disposto dall'art. 53, co. 1, del **D.L. 124/2019**, per gli **investimenti da parte delle imprese di autotrasporto**, destinate al **rinnovo del parco veicolare** delle imprese attive sul territorio italiano che siano iscritte al Registro elettronico nazionale e all'Albo nazionale degli autotrasportatori (il finanziamento è previsto per 12,9 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020). Tale rifinanziamento è però **compensato**, per il 2020, **da un definanziamento** di pari importo, operato sul programma 2 dello stesso capitolo 7309.

Come risulta dalla nota di variazione non sono state introdotte modifiche in sezione seconda ma risultano risorse ulteriori, derivanti dagli interventi previsti in prima sezione per 16 milioni di euro per l'anno 2020 e 47 milioni di euro per l'anno 2021.

Gli stanziamenti per il programma citato sono quindi pari a:

350,934 milioni di euro per l'anno 2020;

300,057 milioni di euro per l'anno 2021;

281,577 milioni di euro per l'anno 2022.

Si ricorda anche un **definanziamento** di 0,5 mln e per il 2020 e **di 10 mln €** circa per il **2021**, sul cap 7582/3 relativo al **fondo per la progettazione e la realizzazione di ciclovie turistiche**, che si trova nel **programma 14.11 del MIT**. Su tale capitolo viene anche effettuata una rimodulazione compensativa per 25 mln di euro spostati dal 2020 al 2021.

A seguito delle modifiche introdotte in prima sezione dal Senato della Repubblica lo stanziamento su tale capitolo risulta pertanto di 38 mln € per il 2020, di 125,8 mln per il 2021 e di 60 mln per il 2022.

Si ricorda infine che per gli **anni successivi al triennio 2020-2022**, la Relazione Tecnica alla Sezione II riporta i seguenti rifinanziamenti:

+ 70 mln € per il Trasporto rapido di massa a decorrere dal 2023 e fino al 2024;

+ 10 mln € per le Ciclovie nell'anno 2024;

+ 10 mln sul Fondo per la portualità per l'anno 2023.

Il programma 7.7 "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste" (missione 7)

Della missione 7 "Ordine pubblico e sicurezza", fa parte il **programma 7.7 "Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste"** affidato alle **Capitanerie di porto**.

Sulla base del disegno di legge presentato in Senato, in **Sezione II** il programma è stato **definanziato** per complessivi **5 mln € nel 2020**, per **4,3 mln nel 2021** e per **2,2 mln** nel 2022.

Una parte dei **definanziamenti** riguardano l'azione "**controllo e vigilanza a tutela delle coste, del mare e delle sue risorse**" ed in particolare i seguenti capitoli di spesa:

il cap. 2176/2 (spese per mezzi operativi e strumentali) viene **definanziato per 1 mln €** per il 2020 ed il 2021;

il cap. 7835/2 (Manutenzione straordinaria immobili) viene **definanziato per 1 mln €** per il 2020 ed il 2021 a valere sulla ripartizione fondo investimenti art. 1, co. 140 legge n. 232 del 2016;

il cap. 7861 (spese per attrezzature tecniche - materiali ed infrastrutture occorrenti per i servizi tecnici e per il servizio di sicurezza dei porti e per le caserme) viene **definanziato per 1 mln €** nel 2020.

Viene inoltre disposto il **definanziamento di 2 mln €** per ciascuno degli anni 2020, 2021 e 2022, nell'ambito dell'azione "**Potenziamento relativo alla componente aeronavale e dei sistemi di telecomunicazione del Corpo delle Capitanerie di porto**", del cap. 7853 (sviluppo della componente aeronavale e dei sistemi di comunicazione del corpo delle capitanerie di porto - guardia costiera).

Viene poi disposta una **rimodulazione compensativa per -14,3 mln** che vengono spostati dal 2020 ai successivi anni (4,3 mln al 2021 e 10 mln al 2022).

Nel corso dell'esame effettuato in Senato è stato disposto, in sezione seconda, un ulteriore definanziamento di 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2020, 2021 e 2022.

In ragione di ciò la missione presenta stanziamenti pari a:

790,857 milioni di euro per l'anno 2020;

802,059 milioni di euro per l'anno 2021;

806,731 milioni di euro per l'anno 2022.

2.2. Stanziamenti iscritti negli stati di previsione di altri Ministeri di interesse della IX Commissione

2.2.1 Ministero dell'economia e delle finanze – (Tabella n. 2)

Missione 13-Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto

Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto nel disegno di legge presentato dal Governo

| MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE | | | | | | | | | |
|---|---|-------------------|---------|-------|--|------------------------------|----------------------|----------------|----------------------------|
| | Missione/Programma | 2019 | | 2020 | | | | | |
| | | LEGGE DI BILANCIO | ASSEST. | BLV | MODIFICHE SEZ. II | | DDL BILANCIO SEZ. II | EFFETTI SEZ. I | DLB INTEGRATO SEZ I+SEZ II |
| | | | | | Rimodul. a.23 c. 3 lett a); a. 30 c. 1 | Variazioni a.23 c. 3 lett b) | | | |
| 8 | Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto (13) | 3.170 | 3.312 | 6.853 | - | -400 | 5.993,2 | - | 6.453 |
| 8.1 | Sostegno allo sviluppo del trasporto (13.8) | 3.170 | 3.312 | 6.853 | - | -400 | 5.993,2 | - | 6.453 |

Nelle previsioni iniziali del disegno di legge di bilancio il **Programma 13.8 “Sostegno allo sviluppo del trasporto”**, che reca i **contributi** corrisposti al gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A., relativi al **contratto di programma per il trasporto ferroviario**, vedeva uno stanziamento nel DLB a legislazione vigente per il **2020 di 6.853,2 milioni**, che diventano **6.453,2 milioni nel DLB integrato 2020** a seguito di una **riprogrammazione di 400 milioni** effettuata in **Sezione II**.

Si tratta di una **riprogrammazione di contributi in conto impianti a Ferrovie dello Stato Spa**, assegnati ai sensi della L. 266 del 2005, art. 1, co. 86 (sul cap. 7122/PG 2 relativo al Fondo opere), che vengono posticipati per 200 milioni al 2021 e per altri 200 milioni al 2022.

Nello stesso ambito, si ricorda anche la presenza di una **rimodulazione compensativa** sullo stesso cap. 7122/2 (operata ex. art. 23, c.3 lett. a) per -162 milioni nel 2020, che vengono spostati in altri piani gestionali, sempre nel 2020: per +120 milioni sul programma gestionale 7 dello stesso capitolo 7122, relativo ad RFI (per le tratte Brescia-Verona-Padova, Frasso Telesino-Vitulano e Apice-Orsara), e per +42 milioni sul piano gestionale 9 relativo ai contributi ad FS per la realizzazione della nuova linea ferroviaria "Ferrandina – Matera”.

Lo stanziamento sul **Programma 13.8** ammonta a **5.919,1 milioni per il 2021** ed a **5.056 milioni per il 2022**.

Si ricorda che lo stanziamento a legislazione vigente 2020, registra un aumento di circa 3,5 miliardi rispetto alle previsioni assestate 2019, in quanto tiene conto essenzialmente degli stanziamenti già previsti dalle precedenti leggi di bilancio triennali. Si tratta delle seguenti variazioni, come anche evidenziato nella Relazione illustrativa al DDL:

- i maggiori stanziamenti sul programma 13.8 (MEF), relativi ai contributi a Ferrovie dello Stato (+ 2,9 mld) ed al finanziamento delle tratte ferroviarie Brescia-Verona-Padova, Apice-Orsara e Frasso Telesino-Vitulano (+300 milioni);

- i maggiori stanziamenti del Fondo opere sul programma 13.5 (MIT) relativo allo sviluppo dei sistemi ferroviari, per il Tunnel del Brennero (+209 milioni) e per l'alta velocità Milano-Genova (+218 milioni).

Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto nel disegno di legge presentato dal Governo – dopo la nota di variazione

| MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE | | | | | | | | | |
|---|--|-------------------|---------|--------------------------|--|------------------------------|----------------------|----------------|----------------------------|
| | Missione/Programma | 2019 | | 2020 (dopo esame Senato) | | | | | |
| | | LEGGE DI BILANCIO | ASSEST. | DDL | MODIFICHE SEZ. II | | DDL BILANCIO SEZ. II | EFFETTI SEZ. I | DLB INTEGRATO SEZ I+SEZ II |
| | | | | | Rimodul. a.23 c. 3 lett a); a. 30 c. I | Variazioni a.23 c. 3 lett b) | | | |
| 8 | Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto (13) | 3.170 | 3.312 | 6.453 | - | -460 | 6.453 | -40,5 | 5.952,7 |
| 8.1 | Sostegno allo sviluppo del trasporto (13.8) | 3.170 | 3.312 | 6.853 | - | -460 | 6.453 | -40,5 | 5.952,7 |

Nel corso dell'esame al Senato sono state introdotte alcune modifiche. In sezione seconda si registra un definanziamento pari a -460 milioni di euro per l'anno 2020. Mentre sono effetto delle modifiche effettuate in I sezione la riduzione di 40,5 milioni di euro per l'anno 2020 che compensa l'attribuzione per l'anno 2019 di una somma di pari importo al gestore della rete ferroviaria nazionale effettuata dall'articolo 40, commi 1-bis/1-quater del decreto-legge 124 del 2019

Tali modifiche derivano da una diversa ripartizione del contributo in conto impianti assegnato al gestore della rete ferroviaria nazionale per gli anni 2020 e 2021 (- 40 milioni nel 2020, + 40 milioni nel 2021). A ciò si aggiunge un nuovo stanziamento a beneficio del gestore pari a 350 milioni di euro **per l'anno 2026**.

Inoltre il comma 159 assegna 500 mila euro per ciascuno degli anni 2020-2026 al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per le attività di monitoraggio e vigilanza sull'esecuzione del Contratto di servizio di media e lunga percorrenza concluso tra Trenitalia spa e il Ministero medesimo

Missione 15 Comunicazioni (MEF)

| MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE | | | | | | | | | |
|---|---|-------------------|---------|------|--|------------------------------|----------------------|----------------|----------------------------|
| | Missione/Programma | 2019 | | 2020 | | | | | |
| | | LEGGE DI BILANCIO | ASSEST. | BLV | MODIFICHE SEZ. II | | DDL BILANCIO SEZ. II | EFFETTI SEZ. I | DLB INTEGRATO SEZ I+SEZ II |
| | | | | | Rimodul. a.23 c. 3 lett a); a. 30 c. I | Variazioni a.23 c. 3 lett b) | | | |
| 10 | Comunicazioni (15) | 522 | 523 | 500 | - | -I | 499 | 20 | 519 |
| 10.1 | Servizi postali | 317 | 317 | 317 | - | -I | 316 | - | 316 |
| 10.2 | Sostegno al pluralismo dell'informazione (15.4) | 205 | 206 | 184 | - | - | 184 | 20 | 204 |

Il programma 15.3 relativo ai “*Servizi postali*”, vede uno stanziamento nel **DLB integrato 2020 di 315,56 milioni**, in lieve diminuzione rispetto al DLB a legislazione vigente (316,77 milioni) in quanto viene disposto un **definanziamento di 1,2 milioni** per il 2020 (nonché di 1,3 milioni per il 2021 e 2,1 milioni per il 2022) sul cap. 1496/1, relativo alle somme da trasferire alla Presidenza del Consiglio dei ministri per il rimborso a Poste italiane S.p.a. dei maggiori oneri sostenuti per le **agevolazioni tariffarie concesse per i prodotti editoriali**. Tale capitolo reca pertanto nel DLB integrato 2020 uno stanziamento di 53,2 milioni.

Il programma *Sostegno al pluralismo dell'informazione* reca un incremento di 20 milioni in conseguenza dell'istituzione del Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione disposto dall'art. 45, comma 1, del d.d.l..

Missione 15 Comunicazioni (MEF)- dopo la nota di variazione

| MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE | | | | | | | | | |
|---|--|-------------------|------------|-----------------------------------|--|------------------------------|----------------------|---------------------------|----------------------------|
| | Missione/Programma | 2019 | | 2020 (dopo la nota di variazione) | | | | | |
| | | LEGGE DI BILANCIO | ASSEST. | BLV | MODIFICHE SEZ. II | | DDL BILANCIO SEZ. II | EFFETTI SEZ. I | DLB INTEGRATO SEZ I+SEZ II |
| | | | | | Rimodul. a.23 c. 3 lett a); a. 30 c. 1 | Variazioni a.23 c. 3 lett b) | | | |
| 10 | Comunicazioni (15) <i>Nota di variazione</i> | 522 | 523 | 500 | - | -1 | 499 | 20 -13,1 | 506,2 |
| 10.1 | Servizi postali | 317 | 317 | 317 | - | -1 | 316 | - | 316 |
| 10.2 | Sostegno al pluralismo dell'informazione (15.4) <i>Nota di variazione</i> | 205 | 206 | 183,7 | - | - | 183,7 | 20 -13,1 | 190,6 |

Non sono introdotte modifiche in sezione II. Le variazioni di cui alla nota di variazione recepiscono modifiche effettuate nella sezione prima. Pertanto lo stanziamento complessivo della missione cresce a 506, 2 milioni di euro rispetto ai 500 milioni di euro circa del bilancio a legislazione vigente.

2.2.2 Ministero dello sviluppo economico (Tabella n. 3)

Per quanto riguarda i **profili di competenza della IX Commissione**, occorre considerare gli stanziamenti dello stato di previsione del Ministero dello Sviluppo economico relativi ai seguenti **programmi della missione 15 "Comunicazioni"**, che si articola complessivamente in **3 programmi**:

- **15.5: "Pianificazione, regolamentazione, vigilanza e controllo delle comunicazioni elettroniche e radiodiffusione, riduzione dell'inquinamento elettromagnetico"**, che comprende le competenze per le frequenze a livello nazionale ed internazionale, per le quali il MISE svolge un'attività di coordinamento e pianificazione, anche per l'aggiornamento del Piano Nazionale di Ripartizione delle Frequenze.
- **15.8: "Servizi di Comunicazione elettronica, di Radiodiffusione e Postali"**, che presenta le maggiori dotazioni finanziarie nell'ambito della missione comunicazioni, che comprende gli oneri del servizio postale universale e del programma infrastrutturale per la larga banda, i servizi di comunicazione elettronica di radiodiffusione e postali. Tra questi la stipula e gestione del contratto di servizio con la concessionaria servizio pubblico di radiodiffusione, l'affidamento del servizio universale e stipula del contratto di programma postale, i contributi e il rimborso oneri sostenuti dalle emittenti radiofoniche e televisive in ambito locale;
- **15.9 "Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti"**, il nuovo programma introdotto dal 2017 a seguito della riorganizzazione del MISE, cui fanno capo le attività della nuova Direzione generale per le attività territoriali.

Sempre nell'ambito del **MISE**, dal punto di vista dei profili di interesse della IX Commissione, va poi considerato il **programma 17.18 "Ricerca, innovazione, tecnologie e servizi per lo sviluppo delle comunicazioni e della società dell'informazione"** facente parte della missione 17 "Ricerca e innovazione". Su tali programmi non risultano interventi.

Si ricorda che una parte della Missione 15 "Comunicazioni" rientra nello **stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze** (Tabella 2): si tratta degli stanziamenti riguardanti il **programma 15.3** relativi ai **servizi postali e telefonici**.

Nell'ambito della **Missione 15** "Comunicazioni", lo stanziamento del **Programma 15.8** "Servizi di comunicazione elettronica, di radiodiffusione e postali" ammonta nel **DLB integrato 2020** complessivamente a **475,5 mln €**. Per il **2021** si prevede per il Programma 15.8 una spesa di **228,9 mln €** e per il **2022 di 360 mln €** circa per effetto delle modifiche effettuate in prima sezione (un incremento di 8 milioni di euro rispetto ai dati correnti). La nota di variazione incrementa di un milione di euro lo stanziamento del 2020 a seguito di un intervento effettuato in sezione I.

Lo stanziamento a legislazione vigente 2020 risulta in aumento di circa 300 milioni € rispetto all'assestamento 2019, in quanto tiene conto di quanto già previsto dalle precedenti leggi di bilancio, in particolare per i maggiori **indennizzi agli operatori di rete in ambito locale** che hanno rilasciato le frequenze televisive. Gli stanziamenti sono sul cap. 7590 "contributi in favore di operatori di rete per l'adeguamento degli impianti di trasmissione ed indennizzi a seguito della liberazione delle frequenze per il servizio televisivo digitale terrestre" per 254,4 mln e per il 2020, 98 mln per il 2021 e 228,1 mln per il 2022.

Il **Programma 15.5** viene infine ridenominato, con i medesimi contenuti, come “**Pianificazione, regolamentazione tecnica e valorizzazione dello spettro radio**”. Esso reca una previsione di spesa di 11,1 mln € per il 2020, di 10,9 mln € per il 2021 e 10,9 mln € per il 2022.

Il **programma 15.9**, relativo alle “**Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti**”, reca uno stanziamento per nel **BLV integrato 2020 di 41,3 mln €**, in leggera diminuzione rispetto al bilancio Assestato 2019 (41,8 mln €).

Si segnala inoltre che nell’ambito del **Programma (11.7)** “Incentivazione del sistema produttivo”, di competenza della X Commissione Attività produttive, è stato inserito il nuovo capitolo 7346/MISE, a seguito dell’istituzione, operata in Sezione I (art. 19, comma 20), del nuovo **Fondo per interventi volti a favorire lo sviluppo delle tecnologie e delle applicazioni di Intelligenza Artificiale, Blockchain e Internet of Things**, con una dotazione di **15 milioni** di euro per ciascuno degli anni **2020 e 2021**.