



Camera dei deputati

XVII LEGISLATURA



Analisi degli effetti finanziari

A.C. 2305 e abb.

Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e
la realizzazione della rete nazionale di percorribilità
ciclistica

Nuovo testo

N. 110 – 28 settembre 2016



Camera dei deputati

XVII LEGISLATURA

Analisi degli effetti finanziari

A.C. 2305 e abb.

Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e
la realizzazione della rete nazionale di percorribilità
ciclistica

Nuovo testo

N. 110 – 28 settembre 2016

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

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

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

SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO – Servizio Responsabile

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

SERVIZIO COMMISSIONI – Segreteria della V Commissione

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

INDICE

ARTICOLI DA 1 A 13.....	- 3 -
SVILUPPO DELLA MOBILITÀ IN BICICLETTA E REALIZZAZIONE DELLA RETE NAZIONALE DI PERCORRIBILITÀ CICLISTICA	- 3 -

Estremi del provvedimento

A.C.	2305 e abb.
Titolo breve:	Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica
Iniziativa:	parlamentare in prima lettura alla Camera
Commissione di merito:	IX Commissione
Relatore per la Commissione di merito:	Gandolfi
Gruppo:	PD
Relazione tecnica:	assente

Parere richiesto

Destinatario:	ALLA IX COMMISSIONE	in sede referente
Oggetto:	NUOVO TESTO	

PREMESSA

La proposta di legge, di iniziativa parlamentare, reca disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica.

È oggetto della presente Nota il nuovo testo adottato dalla Commissione di merito (Ambiente) della proposta di legge C. 2305 Decaro ed altri, ed abbinate proposte C. 73 Realacci ed altri, C. 111 Bratti ed altri, C. 2566 Cristian Iannuzzi, come risultante dalle modifiche approvate dalla medesima Commissione.

Il testo non è corredato di relazione tecnica.

Si esaminano di seguito le disposizioni che presentano profili di carattere finanziario.

ANALISI DEGLI EFFETTI FINANZIARI

ARTICOLI da 1 a 13

Sviluppo della mobilità in bicicletta e realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica

Le norme, in primo luogo, individuano l'obiettivo della proposta di legge, che si sostanzia nel promuovere l'uso della bicicletta (articolo 1), e forniscono le definizioni di alcuni termini utilizzati nel testo (articolo 2).

Per il perseguimento dell'obiettivo individuato, si prevede che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti¹, sia approvato il Piano generale della mobilità ciclistica (Piano). Il Piano è articolato con riferimento a due specifici settori di intervento, relativi, rispettivamente, allo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano e metropolitano e allo sviluppo della mobilità ciclistica su percorrenze definite a livello regionale, nazionale ed europeo. Il Piano fa riferimento ad un periodo di tre anni e reca, fra l'altro:

- la definizione degli obiettivi annuali di sviluppo della mobilità ciclistica;
- l'individuazione delle ciclovie di interesse nazionale che costituiscono la Rete ciclabile nazionale Bicitalia (Rete Bicitalia) di cui all'articolo 4 e gli indirizzi per la definizione e l'attuazione dei progetti di competenza regionale finalizzati alla realizzazione della Rete stessa;
- l'indicazione, in ordine di priorità, degli interventi da realizzare per lo sviluppo della mobilità ciclistica;

¹ Da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

- il quadro delle risorse finanziarie, pubbliche e private, che possono essere reperite e destinate alla promozione della mobilità ciclistica e l'individuazione delle modalità di finanziamento degli interventi indicati nei Piani;
- la ripartizione tra le regioni, su base annuale, delle risorse finanziarie destinate a interventi a favore della mobilità ciclistica.

Il Piano è aggiornato annualmente (articolo 3).

La Rete Bicalia costituisce la rete infrastrutturale di livello nazionale integrata nel sistema della rete ciclabile transeuropea EuroVelo. La Rete è individuata sulla base di quanto stabilito in attuazione della delibera CIPE n. 1/2001 del 1° febbraio 2001, nonché in conformità con le modifiche ed integrazioni definite nel Piano. Le infrastrutture inserite nella Rete Bicalia costituiscono infrastrutture di interesse strategico nazionale.

La Rete Bicalia presenta, fra l'altro, le seguenti caratteristiche:

- sviluppo complessivo non inferiore a 20.000 chilometri;
- integrazione e interconnessione con le reti infrastrutturali a supporto delle altre modalità di trasporto;
- recupero a fini ciclabili di strade arginali di fiumi, torrenti, laghi e canali, tratturi, sedimi di strade ferrate dismesse, e simili;
- collegamento ciclabile tra comuni limitrofi;
- disponibilità di un sistema di segnaletica specifica.

Nel Piano sono stabilite le modalità di realizzazione e di gestione della Rete Bicalia e i relativi oneri riferibili agli aspetti di rilevanza sovrapregionale e di competenza statale, cui si provvede a valere sulle risorse di cui agli articoli 11 e 12.

Le regioni provvedono, sentiti gli enti locali interessati, a predisporre i progetti necessari alla realizzazione della Rete Bicalia entro dodici mesi dall'approvazione del Piano.

Gli atti di intesa, i pareri e quanto altro prescritto per la realizzazione dei progetti predisposti dalle regioni sono acquisiti mediante la convocazione di una conferenza di servizi. Le regioni approvano i progetti e li inviano, entro un mese alla Direzione generale per la mobilità ciclistica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti² che, a sua volta, li approva o li respinge. I dati e le informazioni relativi alla Rete Bicalia sono resi disponibili, su un'apposita piattaforma telematica, in un formato di tipo aperto (articolo 4).

Si prevede che con regolamento³ sia istituita, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la Direzione generale per la mobilità ciclistica di cui sono definite le funzioni. Uno dei compiti assegnati alla Direzione generale è quello di predisporre, in collaborazione con ISTAT, un sistema informativo sull'infortunistica stradale, mediante il

² Che è istituita ai sensi dell'articolo 5.

³ Ai sensi del comma 4-bis dell'articolo 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400.

monitoraggio e lo studio analitico degli incidenti che coinvolgono i ciclisti. La Direzione generale promuove l'educazione dei giovani all'uso della bicicletta anche mediante apposite iniziative organizzate in collaborazione con gli istituti scolastici o associazioni o enti riconosciuti a livello nazionale.

L'istituzione nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti della Direzione generale per la mobilità ciclistica ha luogo a valere sulle risorse umane, finanziarie e strumentali vigenti; si prevede altresì che dall'attuazione delle disposizioni non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato (articolo 5).

Per il conseguimento delle finalità di cui all'articolo 1, le regioni predispongono e approvano annualmente il Piano regionale della mobilità ciclistica (Piano regionale) e possono istituire l'ufficio per la mobilità ciclistica. Il Piano regionale, fra l'altro, definisce:

- la Rete ciclabile regionale;
- gli indirizzi relativi alla predisposizione delle reti ciclabili urbane ed extraurbane, delle aree di sosta delle biciclette, dei provvedimenti relativi alla sicurezza di pedoni e ciclisti e gli interventi necessari a favorire l'uso della bicicletta nelle aree urbane;
- la realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione degli spostamenti in bicicletta.

Del Piano regionale fa parte integrante il Piano regionale di riparto dei finanziamenti per la mobilità ciclistica e per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili integrati⁴.

Nel Piano regionale sono definite le modalità di realizzazione e di gestione della rete regionale di percorribilità ciclistica e i relativi costi a valere sulle risorse di cui agli articoli 11 e 12.

Il Piano regionale è pubblicato sul sito *internet* istituzionale dell'ente.

L'istituzione nell'ambito delle regioni dell'ufficio per la mobilità ciclistica, ha luogo a valere sulle risorse disponibili. Si dispone altresì che dall'attuazione dell'articolo 6 non debbano derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica (articolo 6).

Si prevede che i comuni e le città metropolitane predispongano e definiscano i Piani comunali della mobilità ciclistica finalizzati ad individuare gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta.

I Piani comunali della mobilità ciclistica, fra l'altro, definiscono:

- la rete degli itinerari ciclabili prioritari o ciclovie del territorio comunale, tali da garantire l'attraversamento e il collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico nonché, le modalità e i tempi per realizzare tali infrastrutture;
- la rete secondaria dei percorsi ciclabili e delle ciclovie verdi e gli interventi necessari ad assicurare la loro realizzazione;

⁴ Di cui all'articolo 2 della legge 19 ottobre 1998, n. 366.

- gli interventi finalizzati a risolvere i principali nodi di interferenza con il traffico autoveicolare e i punti di attraversamento di infrastrutture ferroviarie o autostradali;
- il programma finanziario pluriennale di attuazione degli interventi definiti dal Piano stesso.

Si prevede che l'eventuale istituzione, nell'ambito dei comuni e delle città metropolitane, dell'ufficio per la mobilità ciclistica ha luogo a valere sulle risorse umane, finanziarie e strumentali vigenti e che dall'attuazione delle norme dell'articolo 7 non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica (articolo 7).

Si stabilisce che le città metropolitane e le province si attivino per garantire la stesura e l'aggiornamento del Sistema informativo territoriale (SIT) della rete ciclabile provinciale, la progettazione e la manutenzione di opere e segnaletica della rete d'iniziativa provinciale e l'assistenza agli enti locali nella redazione degli strumenti della pianificazione ciclabile di settore all'interno dei Piani urbanistici. Le province definiscono, anche mediante l'istituzione di un apposito ufficio per la mobilità ciclistica, gli interventi di pianificazione finalizzati a promuovere l'uso della bicicletta (articolo 8).

Sono dettate disposizioni per i comuni che, tra l'altro, devono prevedere la realizzazione e la gestione di adeguati centri per il deposito custodito di biciclette e l'assistenza tecnica (velostazioni). Gli stessi comuni, in sede di attuazione degli strumenti urbanistici, stabiliscono i parametri di dotazione di stalli per le biciclette destinati ad uso pubblico e ad uso pertinenziale. E' stabilito, infine, che i comuni destinino una quota, non inferiore al 20 per cento, dei proventi di loro spettanza derivanti dalle multe⁵, all'attuazione delle misure a favore della mobilità ciclistica previste dalla presente legge⁶ (articolo 9).

Sono apportate modifiche all'articolo 13 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il cui comma 4-*bis* attualmente prevede che le strade urbane, locali e extraurbane secondarie di nuova costruzione devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza. Le modifiche prevedono che tali piste ciclabili devono essere connesse alle ciclovie della Rete Bicalia qualora siano da essa intersecate o in prossimità o in alternativa devono sempre essere connesse o ad una rete ciclabile locale o alla viabilità intersecata (articolo 10).

Si dispone che, a decorrere dall'esercizio finanziario 2016, il 2 per cento degli stanziamenti del Fondo da ripartire per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, di cui all'articolo 202, comma 1, lettera b), del decreto

⁵ Ai sensi dell'articolo 208 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

⁶ Si rammenta che ai sensi dell'articolo 208, comma 4, lettera c) del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 i comuni possono utilizzare le risorse derivanti dalle multe anche, ma non necessariamente, per la realizzazione di interventi a favore della mobilità ciclistica.

legislativo 18 aprile 2016, n. 50, sia destinato all'attuazione degli interventi previsti dalla presente legge (articolo 11).

Si tratta del Fondo da ripartire per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese al quale affluiscono anche somme oggetto di revoche.

A tal fine, la norma in esame prevede che, entro quindici giorni dall'assegnazione delle risorse al Fondo citato, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze la quota percentuale indicata nella norma sia trasferita al Fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica di cui all'articolo 3 della legge 19 ottobre 1998, n. 366.

Inoltre possono essere destinate all'attuazione della presente legge anche risorse relative al finanziamento e cofinanziamento dei Programmi operativi finanziati dai Fondi strutturali dell'Unione europea, ove prevedano misure rientranti nell'ambito di applicazione della presente legge, nonché le risorse individuate dalle regioni e dagli enti locali a valere sui propri bilanci (articolo 11).

Per le finalità della presente legge sono rese disponibili nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare risorse per 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018 per la ricostituzione e per il rifinanziamento del Fondo per la mobilità sostenibile⁷. Ai relativi oneri si provvede nell'ambito del Fondo speciale in conto capitale dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare (articolo 11-*bis*).

All'attuazione dei programmi e degli interventi previsti dalla presente legge possono concorrere anche i proventi di sponsorizzazioni da parte di soggetti privati, nonché i lasciti e le donazioni liberali finalizzati al finanziamento della mobilità ciclistica (articolo 12).

Si prevede, infine che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti presenti entro il 30 aprile di ogni anno al Parlamento e pubblica sul proprio sito web una relazione sullo stato di attuazione della presente proposta di legge e della legge 19 ottobre 1998, n. 366⁸.

Il provvedimento non è corredato di **relazione tecnica**

Al riguardo si rileva, preliminarmente, che alcune disposizioni sono corredate di apposite clausole di invarianza finanziaria (*cfr.*, tra gli altri, l'art. 5), mentre altre dispongono la copertura degli oneri da esse recati a valere sulle risorse di cui agli articoli 11 e 12. Si osserva peraltro che l'articolo 12 fa riferimento a proventi di sponsorizzazioni da parte di

⁷ Istituito dall'articolo 1, comma 1121, della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

⁸ Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica.

soggetti privati nonché ai lasciti e alle donazioni liberali: si tratta pertanto di risorse non determinabili con certezza nel *quantum* e che assumono altresì carattere eventuale. Quanto ai finanziamenti di cui all'articolo 11, le risorse disponibili annualmente sono individuate in termini percentuali; l'ammontare effettivo è quindi definito sulla base delle disponibilità del Fondo di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016 (art. 202, co. 1, lett. b)).

Tanto premesso, andrebbero acquisiti elementi di valutazione in merito all'idoneità delle risorse in questione a far fronte a spese che, per la tipologia di interventi cui sono destinate, sembrano richiedere una individuazione sulla base di una programmazione finanziaria di carattere pluriennale.

Andrebbe altresì confermato che l'utilizzo per le finalità in esame di una quota delle risorse del Fondo di cui al decreto legislativo n. 50/2016 sia compatibile con l'originaria destinazione delle risorse in questione e con gli interventi eventualmente programmati a valere sulle stesse. Infine, andrebbe confermato che, anche in assenza di una espressa previsione in tal senso, le risorse in questione siano effettivamente utilizzate in coerenza con le previsioni tendenziali di spesa e, quindi, nel rispetto dei saldi di finanza pubblica.

Si osserva infine che l'articolo 11-*bis*, istitutivo di un Fondo per la mobilità sostenibile, non viene espressamente richiamato ai fini del finanziamento degli specifici interventi previsti dal testo.

Per quanto attiene agli specifici interventi individuati dal testo, si rileva che il testo reca una pluralità di disposizioni che prevedono lo sviluppo di piani, la realizzazione di opere o lo svolgimento di attività da parte di pubbliche amministrazioni quali, ad esempio:

- la stesura e l'approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica;
- lo sviluppo della Rete Bicalitalia la quale, secondo espressa previsione normativa, presenta specifiche caratteristiche quali il recupero a fini ciclabili di strade arginali di fiumi, torrenti, tratturi, sedimi di strade ferrate dismesse, e simili, il collegamento ciclabile tra comuni limitrofi e la disponibilità di un sistema di segnaletica specifica che non sembrano sussistere presso alcuna infrastruttura attualmente esistente;

- la realizzazione e la gestione da parte dei comuni di adeguati centri per il deposito custodito di biciclette e l'assistenza tecnica anche attraverso la stipula di convenzioni.

Appare quindi necessario che sia fornita una stima dei possibili oneri - e della relativa proiezione temporale - connessi alle attività di programmazione, organizzazione ed attuazione delle iniziative previste. Ciò al fine di chiarire:

- quali attività si assume che possano essere svolte a valere sulle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente;
- quali attività comportino, invece, oneri che non possono essere fronteggiati nell'ambito degli ordinari stanziamenti e che andrebbero quindi quantificati, individuando le risorse con cui farvi fronte.

Si rileva inoltre che, da un lato, l'articolo 6, comma 6, prevede che il Piano regionale della mobilità ciclistica definisca le modalità di realizzazione e di gestione della rete regionale di percorribilità ciclistica i cui costi gravano sulle risorse di cui agli articoli 11 e 12 e, dall'altro, il successivo articolo 6, comma 7-*bis*, secondo periodo, stabilisce che dall'attuazione delle norme recate dal medesimo articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Andrebbe, pertanto, chiarito quali attività debbano essere realizzate in assenza di oneri e quali a valere sulle risorse di cui agli articoli 11 e 12.

Con riferimento alle norme recate dall'articolo 9, comma 7 - che stabiliscono che i comuni destinino una quota, non inferiore al 20 per cento, dei proventi di loro spettanza derivanti dalle multe all'attuazione delle misure a favore della mobilità ciclistica - si osserva che le stesse fissano un vincolo di destinazione di somme che i comuni potrebbero, in base alla vigente normativa, avere destinato ad altre finalità. Pertanto appare necessario che sia chiarito se la destinazione di una quota di tali somme a specifica finalità di spesa possa pregiudicare, anche solo per alcuni enti, il pieno conseguimento degli obiettivi di finanza pubblica ad essi assegnati.

Quanto infine alle disposizioni corredate di clausola di invarianza finanziaria, andrebbero acquisiti elementi volti a suffragare l'effettiva possibilità di dare attuazione alle stesse nell'ambito delle risorse esistenti. Ciò con specifico riguardo, tra l'altro, all'istituzione presso il

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di una Direzione generale per la mobilità ciclistica, cui sono assegnati specifici compiti amministrativi e di pianificazione (art. 5) e all'attuazione, ad invarianza di oneri, da parte delle province e delle città metropolitane, del complesso degli interventi previsti dall'articolo 7.

Non si hanno osservazioni da formulare in merito all'istituzione presso le regioni dell'ufficio per la mobilità ciclistica, tenuto conto del carattere facoltativo di tale previsione (art. 6).

Infine, per taluni interventi, quali quelli previsti dall'articolo 8 in capo a province e città metropolitane, il testo non rinvia a specifiche forme di finanziamento né detta clausole di invarianza finanziaria. Anche a tal riguardo appare necessario acquisire l'avviso del Governo.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si osserva che il comma 1 dell'articolo 11 stabilisce che, a decorrere dall'esercizio finanziario 2016, il 2 per cento degli stanziamenti del Fondo da ripartire per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, di cui all'articolo 202, comma 1, lettera *b*), del decreto legislativo n. 50 del 2016, è destinato all'attuazione degli interventi previsti dal provvedimento in oggetto. A tal fine, entro quindici giorni dall'assegnazione delle risorse al predetto Fondo⁹, ivi comprese le risorse provenienti da finanziamenti, limiti di impegno e contributi revocati, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la quota percentuale delle risorse assegnate indicata nel periodo precedente è trasferita al Fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica di cui all'articolo 3 della legge n. 366 del 1998.

In proposito, come già segnalato per i profili di quantificazione, appare opportuno acquisire dal Governo una rassicurazione in ordine al fatto che la destinazione di parte delle risorse del Fondo da ripartire per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese all'attuazione degli interventi previsti dal provvedimento in oggetto non

⁹ Ai sensi dell'articolo 202, comma 3, del decreto legislativo n. 50 del 2016, l'individuazione delle risorse assegnate al Fondo da ripartire per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese (oltre che al Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché per la *project review* delle infrastrutture già finanziate) è definita con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere del CIPE.

sia suscettibile di pregiudicare altri interventi eventualmente già programmati a valere sulle risorse medesime.

Inoltre si segnala, in ragione della prossima conclusione dell'esercizio finanziario 2016, l'opportunità di valutare un eventuale differimento di un anno della decorrenza della disposizione. In merito al predetto aspetto appare comunque opportuno acquisire l'avviso del Governo.

Inoltre il comma 2, che prevede che possano essere destinate all'attuazione del provvedimento in oggetto anche risorse relative al finanziamento e cofinanziamento dei Programmi operativi finanziati dai Fondi strutturali dell'Unione europea, ove prevedano misure rientranti nell'ambito di applicazione del provvedimento medesimo, nonché le risorse individuate dalle regioni e dagli enti locali a valere sui propri bilanci, non appare presentare profili problematici dal punto di vista finanziario. Sul punto appare comunque opportuno acquisire una conferma da parte del Governo.

L'articolo 11-bis (Ricostituzione del Fondo per la mobilità sostenibile) stabilisce quindi che per le finalità del provvedimento in oggetto sono rese disponibili nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare risorse per 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018 per la ricostituzione e per il rifinanziamento del Fondo istituito dall'articolo 1, comma 1121, della legge n. 296 del 2006.

Si prevede inoltre che "agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, pari a 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018 si provvede nell'ambito del Fondo speciale in conto capitale dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare".

In proposito si evidenzia che il fondo speciale di conto capitale utilizzato a copertura non reca le necessarie disponibilità¹⁰.

¹⁰ Si rileva inoltre che da un punto di vista formale il comma 2 dell'articolo 11-bis in esame dovrebbe essere formulato nei seguenti termini:

“2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2016-2018, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2016, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare.
2-*bis*. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio”.