



*Ministero  
dell'Economia e delle Finanze*

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO

ISPETTORATO GENERALE PER GLI AFFARI ECONOMICI  
UFFICIO III

Roma,

Prot. nr.

Rif. prot. entrata nr. 274463/2021

Allegati: 1

Risposta a Nota del

All'Ufficio Legislativo Economia

e, p.c.

All'Ufficio del Coordinamento Legislativo

All'Ufficio Legislativo Finanze

SEDE

OGGETTO: A.S. 2437- Conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.  
***Relazione tecnica al passaggio.***

Si fa riferimento al provvedimento richiamato in oggetto, quale risultante a seguito delle modifiche apportate dalla Camera dei Deputati e alla relativa relazione tecnica predisposta dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmessa, per le vie brevi, in data 29 ottobre 2021.

Al riguardo, si trasmette **la relazione tecnica di passaggio positivamente verificata**, ai sensi dell'articolo 17, comma 8, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

Il Ragioniere Generale dello Stato

**Conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali**

**RELAZIONE TECNICA**

**Articolo 1 - Disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti.**

**L’articolo 1** – reca misure finalizzate a garantire la sicurezza della circolazione dei veicoli.

In particolare, al **comma 1**, si introducono puntuali modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che sono di natura ordinamentale e non comportano oneri per la finanza pubblica.

*Il comma 1, lettera 0a), sostituisce il comma 1 dell’articolo 1 (Principi generali), prevedendo che, nella circolazione stradale, la sicurezza e la tutela della salute delle persone, nonché la tutela dell’ambiente, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato. Trattasi di mera disposizione ordinamentale, pertanto dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

*Il comma 1, lettera 0b), modifica il numero 53-bis) del comma 1 dell’articolo 3 (Definizioni stradali e di traffico), introducendo i termini “vulnerabile” e “persone con disabilità” in sostituzione di “debole” e “disabili in carrozzella”. Tale nuova terminologia si applica a tutto il codice. La disposizione ha carattere meramente ordinamentale e pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica*

*Il comma 1, lettera 0c), modifica la lettera b) del comma 4 dell’articolo 6 (Regolamentazione della circolazione fuori dei centri abitati), precisando che gli enti proprietari, nello stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa, o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade, debba prestare particolare attenzione a quelle che o siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell’Organizzazione delle Nazioni Unite per l’educazione, la scienza e la cultura (UNESCO). Trattasi di disposizione di carattere ordinamentale, pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

In particolare, il **comma 1, lettera a)**, introduce puntuali modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al fine di addivenire ad una disciplina organica ed esaustiva in materia di riservazione della sosta, volta a renderla coerente con le recenti modifiche in tema di “stalli rosa” e “stalli per veicoli elettrici”, viene sostituita la lettera d) dell’articolo 7 (Regolamentazione della circolazione nei centri abitati), comma 1, del codice della strada, introducendo, in aggiunta a quelle attualmente consentite (veicoli degli organi di polizia, di emergenza, di soccorso, e altri servizi essenziali), la facoltà per i comuni di riservazione degli stalli rosa (donne in gravidanza e genitori con bambini fino a due anni) e della sosta per carico/scarico merci e dei veicoli elettrici. Inoltre, la modifica introduce un’ulteriore possibilità di riservazione della sosta, che risulta non solo importante sotto il profilo della mobilità sostenibile, ma anche di forte interesse per le amministrazioni comunali: stalli per veicoli adibiti al trasporto scolastico. Si evidenzia che la previsione del carattere non solo permanente, ma anche temporaneo, della sosta, oppure anche solo per determinati periodi, giorni e orari, è motivata dalla necessità di consentire alle amministrazioni comunali, che hanno l’esigenza di riservare alcune aree limitatamente ad



alcune fasce orarie (ad esempio per il carico/scarico delle merci), di poter disciplinare la sosta nelle fasce complementari, regolamentandola in modo diverso, anche a pagamento.

Trattandosi di una mera facoltà per i comuni, dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

***Il comma 1, lettera a-bis), sostituisce la lettera b) del comma 2 dell'articolo 10, disponendo che è considerato trasporto eccezionale il trasporto eseguito con veicoli eccezionali di una cosa indivisibile che per le sue dimensioni e per la sua massa (o per la sola massa) determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dal codice stesso. Contestualmente, è ridotta da 106 a 86 tonnellate la massa dei veicoli a sei o più assi. Trattasi di disposizione di carattere ordinamentale, che non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.***

***Il comma 1, lettera a-ter), interviene sull'articolo 15 disponendo che non è più prevista la sanzione amministrativa pecuniaria vigente per chi getta dai veicoli in movimento qualsiasi cosa (comma 3) ma, contestualmente, inserendo il comma 3-ter, reintroduce una sanzione ad hoc più alta per la fattispecie suindicata. Infine, al comma 3-bis raddoppia le sanzioni per chi, su tutte le strade, insozza la strada o le sue pertinenze gettando rifiuti o oggetti dai veicoli in sosta o in movimento. La disposizione, prevedendo un inasprimento delle sanzioni amministrative pecuniarie, può comportare maggiori entrate per la finanza pubblica, verificabili a consuntivo.***

***Il comma 1, lettera a-quater), modifica l'articolo 23 (Pubblicità sulle strade e sui veicoli):***

- ***al numero 1) inserisce i commi 4-bis, 4-ter e 4-quater all'articolo 23, vietando sulle strade e sui veicoli qualsiasi forma di pubblicità il cui contenuto proponga messaggi sessisti, violenti o stereotipi di genere offensivi, messaggi lesivi o discriminatori. Con decreto dell'autorità di Governo delegata per le pari opportunità, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e con il Ministro della giustizia, saranno stabilite le modalità di attuazione; a chi non osserva tale disposizione sarà revocata l'autorizzazione.***
- ***al numero 2) inserisce il comma 7-bis prevedendo che al centro delle rotatorie nelle quali vi è un'area verde, la cui manutenzione è affidata a titolo gratuito a società private o ad altri enti, è consentita l'installazione di un cartello indicante il nome dell'impresa o ente affidatari del servizio di manutenzione del verde, fissato al suolo e di dimensioni non superiori a 40 cm per lato.***
- ***al numero 3) modifica il comma 13-bis estendendo alle nuove fattispecie introdotte la diffida dell'ente proprietario della strada a rimuovere entro 10 giorni i cartelloni installati senza autorizzazione o in contrasto con la disciplina dell'articolo, ridotto a 5 giorni per i cartelloni con messaggi sessisti, offensivi e discriminatori introdotti dal comma 4-bis.***

***Trattasi di disposizioni di carattere ordinamentale, che pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.***

***Il comma 1, lettera a-quinquies), modifica l'articolo 25 (Attraversamenti ed uso della sede stradale):***

- ***al numero 1) modifica il comma 1-bis prevedendo che, in caso di attraversamento a livelli sfalsati tra due strade appartenenti a enti diversi, le strutture che realizzano l'opera d'arte principale del sottopasso o sovrappasso, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, sono di titolarità, ai fini della loro realizzazione e manutenzione anche straordinaria, dell'ente che rilascia la concessione qualora la strada interferita sia di tipo superiore a quello della strada interferente.***
- ***al numero 2) sostituisce il comma 4-quater prevedendo che gli enti proprietari e i gestori delle strade interessate dall'attraversamento a livello sfalsato provvedono a disciplinare mediante appositi atti convenzionali le modalità e gli oneri di realizzazione e manutenzione delle predette strutture.***

***Trattasi di disposizioni di carattere ordinamentale, che pertanto non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.***

***Il comma 1, lettera a-sexies), modifica il comma 11 dell'articolo 40 prevedendo che, in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza non solo ai pedoni che hanno iniziato l'attraversamento, ma anche a quelli che si***



*stanno accingendo. La disposizione ha carattere meramente ordinamentale e pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

*Il comma 1, lettera a-septies), modifica il comma 2 dell'articolo 50 aumentando da 3 metri a 3,5 metri la lunghezza massima dei velocipedi. La disposizione ha carattere meramente ordinamentale e pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

*Il comma 1, lettera a-octies), modifica la lettera a) del comma 1 dell'articolo 52, aggiungendo alle caratteristiche dei ciclomotori, oltre alla potenza di 50 cc se a motore termico, la potenza non superiore a 4000 watt se ad alimentazione elettrica. La disposizione è di carattere meramente ordinamentale, pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

*Il comma 1, lettera a-novies), modifica l'articolo 60 (Motoveicoli, ciclomotori, autoveicoli e macchine agricole d'epoca e di interesse storico e collezionistico iscritti negli appositi registri):*

- *al numero 1) viene sostituito il comma 1 prevedendo che sono considerati appartenenti alla categoria di veicoli con caratteristiche atipiche i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole d'epoca, nonché i motoveicoli, gli autoveicoli e le macchine agricole di interesse storico e collezionistico.*
- *al numero 2) si prevede che rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole.*
- *al numero 3) viene adeguata la rubrica dell'articolo di cui trattasi, come sopra riportato.*

*La disposizione è di carattere meramente ordinamentale, pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

*Il comma 1, lettera b), numero 1), modifica la lunghezza totale degli autoarticolati, degli autosnodati e dei filosnodati portando la lunghezza totale degli stessi da 16.50 m **18,75 m**, ferma restando l'idoneità certificata dei rimorchi, o delle unità di carico ivi caricate, al trasporto intermodale strada-rotai e strada-mare, e non comporta nuovi oneri a carico della finanza pubblica.*

Al numero 2) viene inserito il comma 2-bis all'articolo 61, disponendo che gli autosnodati e i filosnodati destinati a sistemi di trasporto rapido di massa possono raggiungere la lunghezza massima di 24 m su itinerari in corsia riservata autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. La disposizione non comporta nuovi oneri a carico della finanza pubblica.

*Il comma 1, lettera b-bis), modifica il comma 3 dell'articolo 62, prevedendo che gli autobus o filobus a 2 assi possono avere una massa complessiva a pieno carico non superiore a 19,5 t. Trattasi di disposizione di carattere ordinamentale, pertanto non comporta nuovi oneri a carico della finanza pubblica.*

*Il comma 1, lettera b-ter), sostituisce il comma 2 dell'articolo 68, prevedendo che i dispositivi di segnalazione visiva devono essere funzionanti da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere ed anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità, sia durante la marcia nei centri abitati, che fuori dai centri abitati. La disposizione è di carattere meramente ordinamentale, pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

Il comma 1, lettera c), introduce modifiche all'articolo 80, del codice della strada, in materia di revisione dei veicoli. In relazione alla modifica apportata al punto 1) si evidenzia che l'articolo 1, comma 1049, della legge di bilancio 30 dicembre 2018, n. 145, ha modificato l'articolo 80, comma 8, del codice della strada, prevedendo la possibilità di effettuare, presso officine esterne autorizzate, anche le revisioni periodiche dei veicoli a motore con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP), al pari di quanto già avviene per le autovetture. Tale intervento normativo si è reso necessario al fine di sopperire ai tempi eccessivamente lunghi di attesa, determinatisi presso gli uffici territoriali della Motorizzazione civile, per l'effettuazione delle revisioni periodiche dei veicoli a motore capaci di contenere al massimo 16 persone compreso il conducente, o con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 tonnellate, ovvero superiore a 3,5 tonnellate, se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP).

Orbene, con la norma in esame, modificando il citato articolo 80 del codice della strada, si estende la possibilità per le officine autorizzate di effettuare le revisioni anche per i rimorchi e semirimorchi



riferiti ai mezzi pesanti. Dalla disposizione non derivano minori entrate per la finanza pubblica, in quanto, sebbene le officine autorizzate potranno effettuare le revisioni dei rimorchi e dei semirimorchi sostituendosi agli UMC, i diritti di motorizzazione (€ 10,20) e i costi di revisione (€ 45) saranno comunque versati all'Erario.

***Il comma 1, lettera c-bis), inserisce il comma 17-bis all'articolo 80 prevedendo che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da emanare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di riqualificazione delle bombole approvate in conformità al regolamento n. 110 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE R 110) e sono individuati i soggetti preposti alla riqualificazione, al fine di semplificare l'esecuzione della riqualificazione stessa. La disposizione è di carattere meramente ordinamentale, pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.***

***Il comma 1, lettera c-ter), modifica l'articolo 86 (Servizio di piazza con autovetture, motocicli e velocipedi con conducente o taxi):***

- *al numero 1), modifica il comma 1 disponendo che il servizio di piazza con taxi o conducente possa essere effettuato anche con motocicli e velocipedi.*
- *al numero 2) viene modificata la rubrica dell'articolo 86, come sopra riportato.*

***La disposizione è di carattere meramente ordinamentale, pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.***

***Il comma 1, lettera c-quater), modifica l'articolo 100, comma 10, prevedendo che i motoveicoli impegnati in competizioni motoristiche fuoristrada che prevedono trasferimenti su strada possono esporre, limitatamente ai giorni e ai percorsi di gara, in luogo delle targhe una targa sostitutiva costituita da un pannello auto-costruito che riproduce i dati di immatricolazione del veicolo. Sono autorizzati all'utilizzo della targa sostitutiva i partecipanti concorrenti muniti di regolare licenza sportiva della FMI. La disposizione è di carattere meramente ordinamentale, pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.***

***Il comma 1, lettera c-quinquies), modifica l'articolo 105, comma 1, in materia di traino di macchine agricole, aumentando da 16,50 metri a 18,75 metri la lunghezza massima dei convogli formati da macchine agricole semoventi e macchine agricole trainate. La disposizione è di carattere meramente ordinamentale, pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.***

***Il comma 1, lettera c-sexies), numero 1), modifica l'articolo 110, comma 2, prevedendo che l'UMC immatricula le macchine agricole di massa complessiva non superiore a 1,5 t anche a nome commercianti di macchine agricole e, limitatamente alle macchine agricole aventi massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile non superiore a 6 t, e ai rimorchi agricoli aventi massa complessiva non superiore a 6 t, a nome di colui che si dichiara proprietario.***

***Al numero 2) inserisce il comma 2-bis che prevede che, al fine di promuovere lo sviluppo delle reti di imprese, alle reti costituite da imprenditori agricoli, singoli o associati, finalizzate anche all'acquisto di macchine agricole, è consentita l'immatricolazione a nome della rete di imprese. La disposizione è di carattere meramente ordinamentale, pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.***

***Il comma 1, lettera d), detta disposizioni in materia di certificati di abilitazione professionale ai fini del servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone e di servizio di piazza con autovetture con conducente (KA e KB).***

In particolare, viene previsto che, ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KA è necessario che il conducente abbia la patente di categoria A1, A2 o A, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso, mentre, ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KB, è necessario che il conducente abbia almeno la patente di categoria B1, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso, ***anche presso un'autoscuola.*** ***Con successivo decreto del Ministro della salute sono stabilite le modalità con cui anche gli istituti dedicati all'educazione stradale possono erogare la formazione delle nozioni di primo soccorso prevista per i soggetti che intendono conseguire i certificati di abilitazione professionale.*** La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a



carico della finanza pubblica atteso che gli oneri connessi al rilascio dell'attestazione di aver frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso sono a carico del richiedente il certificato di abilitazione professionale.

***Il comma 1, lettera d-bis), modifica il comma 2 dell'articolo 117, aggiungendo la previsione secondo cui la limitazione per il neopatentato relativa alla potenza massima dell'autoveicolo da guidare non si applica inoltre se a fianco del conducente si trova, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria (B), conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore. La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.***

***Il comma 1, lettera d-ter), modifica il comma 11 dell'articolo 121, prevedendo che la prova pratica di guida possa essere ripetuta per non più di due volte (attualmente è una volta). La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.***

***Il comma 1, lettera d-quater), modifica l'articolo 122, prevedendo che gli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A, quando utilizzano veicoli nei quali non può prendere posto, a fianco del conducente, altra persona in funzione di istruttore, possono esercitarsi da soli (comma 3) e in luoghi affollati (comma 5). La durata dell'autorizzazione per esercitarsi alla guida viene estesa da 6 a 12 mesi (comma 6). Infine, viene riformulato il comma 8 espungendo la sanzione per il divieto di esercitarsi in luoghi affollati. La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.***

***Il comma 1, lettera d-quinquies), sostituisce il comma 3 dell'articolo 126-bis disponendo che ogni variazione di punteggio è comunicata tramite il portale dell'automobilista e non più dall'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida. In merito, si evidenzia che attualmente il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili invia circa tre milioni di comunicazioni di avvenuta decurtazione dei punti ogni anno tramite c.d. "stampa automatica" e non tramite raccomandata con ricevuta di ritorno che avrebbe un costo sicuramente molto più elevato. In particolare, secondo i dati forniti dal CED della Direzione Generale per la motorizzazione, nell'anno 2020 sono state spedite 2.654.645 comunicazioni al costo unitario di € 0,61 (stampa, imbustamento e spedizione).***

***Il comma 1, lettera d-sexies), aggiunge il comma 11-bis all'articolo 138, che prevede che i veicoli in dotazione alla Protezione civile nazionale, alla protezione civile della regione Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano, agli enti locali e agli enti del Terzo settore, comunque immatricolati, utilizzati per fini istituzionali e servizi di pubblica utilità, possono essere dotati di rimorchio destinato al trasporto di cose, di larghezza massima superiore alla larghezza del veicolo trainante, fermi restando i limiti di massa e sagoma. La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.***

***Il comma 1, lettera d-septies), modifica il comma 12-quater dell'articolo 142, prevedendo che ciascun ente locale pubblica la relazione relativa all'ammontare complessivo dei proventi da sanzioni amministrative pecuniarie per infrazioni al codice della strada in apposita sezione del proprio sito internet istituzionale entro trenta giorni dalla trasmissione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e al Ministero dell'interno. La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, considerato, peraltro, che molti comuni già pubblicano tale relazione nei limiti delle proprie disponibilità di bilancio.***

***Il comma 1, lettera d-octies), modifica l'articolo 147 (Comportamento ai passaggi a livello).***

***Ai numeri 1) e 2) inserisce, rispettivamente, i commi 3-bis e 6-bis che dispongono che il mancato rispetto del passaggio a livello chiuso può essere rilevato anche tramite appositi dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni installati anche dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria a sue spese. La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.***

***Il comma 1, lettera e), il numero 01) sostituisce la lettera h-bis del comma 1 dell'articolo 158 (Divieto di fermata e di sosta dei veicoli) con le lettere h-bis e h-ter prevedendo che la fermata e la sosta sono vietate negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici e negli spazi***



*riservati alla ricarica dei veicoli elettrici. Tale divieto è previsto anche per i veicoli elettrici che non effettuano l'operazione di ricarica o che permangono nello spazio di ricarica oltre un'ora dopo il completamento della fase di ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23 alle ore 7, a eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata. La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

**Il comma 1, lettera e), numero 1**, introduce modifiche all'articolo 158 (Divieto di fermata e di sosta dei veicoli), comma 2, del codice della strada, prevedendo nuove fattispecie di divieto di sosta e di fermata dei veicoli, in armonia con la modifica all'articolo 7 operata dalla lettera a). Inoltre, viene inserito il comma 4-bis che prevede una sanzione più severa per la violazione della riservazione degli stalli per le persone con disabilità, nonché modificato il comma 5 al fine di incrementare la sanzione della sosta nelle aree pedonali urbane. La presente disposizione, introducendo nuove fattispecie sanzionatorie, è suscettibile di generare nuove entrate per la finanza pubblica attualmente non quantificabili.

*La disposizione di cui al comma 1, lettera e-bis), modifica il comma 2 dell'articolo 171, prevedendo che quando il mancato uso del casco riguarda un trasportato di qualsiasi età, della violazione risponde anche il conducente. La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

*La disposizione di cui al comma 1, lettera e-ter), modifica il comma 2 dell'articolo 173, estendendo il divieto di guidare a chi fa uso di smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante. La disposizione, estendendo le fattispecie punibili con una sanzione pecuniaria amministrativa, è suscettibile di generare nuove entrate per la finanza pubblica.*

*La disposizione di cui al comma 1, lettera e-quater), modifica l'articolo 175, comma 2, disponendo che anche i velocipedi, ciclomotori, motocicli di potenza inferiore a 11 kW, se a motore elettrico, possono circolare su autostrade e strade extra-urbane. La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

*La disposizione di cui al comma 1, lettera e-quinquies), modifica il comma 1 dell'articolo 177, prevedendo che l'uso del dispositivo acustico supplementare di allarme e del dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu è consentito anche ai conducenti dei motoveicoli impiegati in interventi di emergenza sanitaria e, comunque, solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto. La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

*Il comma 1, lett e-sexies), interviene sull'art. 180 del Codice della Strada, che prevede che, durante la circolazione dei veicoli a motore, il conducente debba avere con sé una serie di documenti; dal cui mancato possesso, punito con una sanzione amministrativa pecuniaria, discende la facoltà per l'organo accertatore di invitare il conducente ad esibire il documento per verificarne l'esistenza; tale invito comporta una serie di adempimenti successivi, a carico dell'utenza, ma anche a carico dell'ufficio di polizia.*

*La violazione prevista dai commi 7 e 8 dell'art. 180 CdS, accompagnata dall'invito ad esibire i documenti è una delle più contestate, con la conseguenza che la procedura descritta, in rapporto a grandi numeri, presuppone l'impiego di personale che si occupi quasi in via esclusiva della sua trattazione.*

*L'integrazione del comma 8 dell'articolo 180, tenuto conto dell'esistenza di numerose banche dati informatiche ufficiali, gestite da Amministrazioni dello Stato, attraverso la modifica della procedura testé descritta, rende possibile abbattere gli oneri cennati, prevedendo l'obbligo della consultazione delle banche dati contestualmente al controllo documentale effettuato su strada, con la sola esclusione del caso in cui l'accesso ai relativi archivi dovesse risultare tecnicamente impossibile al momento del controllo. Conseguentemente, al netto dell'ipotesi testé evidenziata, non si procederà più all'invito ad esibire il documento del quale si sarà accertata l'esistenza, limitandosi l'operatore a sanzionare il conducente per il mancato possesso o per l'inesistenza direttamente su strada. La disposizione, di natura ordinamentale e con finalità di semplificazione, non è suscettibile di produrre nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

**La disposizione di cui al comma 1, lettera f)**, interviene sull'articolo 188 del codice della strada (Circolazione e sosta dei veicoli al servizio di persone invalide), prevedendo, *al numero 01), che ai*



*veicoli al servizio di persone con disabilità, titolari del contrassegno speciale, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati. Il successivo comma 1-ter prevede che le disposizioni di cui al comma 1, lettera f), numero 01) si applicano a partire dal 1° gennaio 2022.*

*Si evidenzia che, a già a legislazione vigente, la gratuità della sosta per i veicoli al servizio di persone con disabilità, titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento di esecuzione del codice della strada, è già prevista in molti comuni, tra cui 11 città metropolitane (Roma, Milano, Torino, Bari, Catania, Bologna, Firenze, Genova, Messina, Reggio Calabria e Venezia) e numerosi capoluoghi di provincia (Alessandria, Ancona, Bergamo, Bolzano, Brescia, Caserta, Catania, Catanzaro, Cosenza, Imperia, La Spezia, Lecce, Padova, Pavia, Pescara, Reggio Emilia, Savona, Trapani, Trento, Verona e Vicenza).*

*Tanto premesso, avuto riguardo ai comuni che non prevedono la gratuita della sosta, si rappresenta che il comma 1-ter prevede che, qualora derivassero minori entrate per il bilancio degli enti locali in attuazione della previsione, i comuni potranno aumentare le tariffe per la sosta o il parcheggio nelle aree a pagamento, al fine precipuo di compensare dette minori entrate. Pertanto, in considerazione di tale obbligo di incremento tariffario da attuarsi in misura corrispondente alle minori entrate derivante dalla previsione della gratuità della sosta per i veicoli al servizio di persone con disabilità, titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento di esecuzione del codice della strada, è da escludere che dalla misura in argomento possano derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

*Inoltre, ai numeri 1) e 2), dispone l'inasprimento delle sanzioni previste dai commi 4 e 5 del medesimo articolo 188 per chi utilizza gli stalli riservati alle persone disabili senza avere l'autorizzazione prescritta o ne faccia uso improprio, ovvero per chi, pur avendone diritto, non osserva le condizioni ed i limiti indicati nell'autorizzazione. La disposizione, inasprendo le sanzioni, è suscettibile di generare nuove entrate per la finanza pubblica, verificabili a consuntivo.*

La disposizione di cui al **comma 1, lettera g)**, introduce la disciplina relativa ai cosiddetti “stalli rosa” (intesi quali spazi riservati alla sosta delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni muniti di permesso rosa) in analogia alla disciplina degli stalli riservati alle persone con disabilità, mediante l’inserimento dell’articolo 188-bis (Sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o con un bambino di età non superiore a due anni). Essendo una mera facoltà dei Comuni, tale disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri.

*La disposizione di cui al comma 1, lettera g-bis), sostituisce il comma 1 dell'articolo 191, prevedendo nuove regole comportamentali per i conducenti nei confronti dei pedoni che attraversano. La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

*La disposizione di cui al comma 1, lettera g-ter), modifica il comma 1 dell'articolo 196 in materia di principio di solidarietà. La disposizione ha carattere meramente ordinamentale, pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

*La disposizione di cui al comma 1, lettera g-quater), numeri 1) e 2), modifica l'articolo 203, prevedendo che il ricorso al Prefetto possa essere formalizzato anche per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato. La disposizione ha carattere meramente ordinamentale, pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

*Le disposizioni di cui al comma 1, lett. g-quinquies), g-sexies) e g-septies), apportano modifiche agli articoli 213, 214 e 215-bis) del Codice della Strada, ravvisandosi l'opportunità – dopo un primo periodo di vigenza nel testo introdotto dall'art. 23-bis del decreto-legge n. 113/2018 – di interventi correttivi intesi a chiarire taluni profili della novellazione in ordine all'attuazione dei quali sono state segnalate difficoltà applicative. In particolare, le comunicazioni fra Prefetture e Uffici dell'Agenzia del Demanio intervengono con l'utilizzo della posta elettronica certificata, e quindi in tempo reale per cui con la modifica di cui al comma 3 dell'articolo 213 del CdS si*



*specifica che la competenza dell’Agenzia in merito alle spese di custodia decorre dalla ricezione del provvedimento prefettizio di confisca.*

*Le modifiche apportate al successivo comma 5 mirano, al punto 2.1) ad integrare il contenuto dell’avviso da pubblicare sul sito internet istituzionale della Prefettura con l’avvertenza delle conseguenze derivanti dalla mancata assunzione della custodia del mezzo da parte dell’avente diritto entro i successivi cinque giorni e previo pagamento dei relativi oneri di recupero e custodia.*

*Relativamente al punto 2.2), si disciplina la specifica fattispecie in cui sia impossibile, per motivi oggettivi, notificare il verbale di sequestro e di fermo amministrativo, ad esempio per irreperibilità del proprietario o degli altri soggetti individuati ai sensi dell’articolo 196 del codice della strada (come nell’ipotesi di veicoli in sosta privi di copertura assicurativa per la responsabilità civile). In tali casi, che rappresentano una percentuale significativa del totale, le difficoltà di notifica si riverberano sulla durata della custodia presso il custode-acquirente.*

*La modifica introdotta prevede una forma particolare di notifica del verbale di sequestro, che viene eseguita mediante pubblicazione della comunicazione del deposito del veicolo presso un soggetto autorizzato – senza oneri per l’Erario - sull’albo pretorio del comune (operativo on line) nel quale è avvenuto l’accertamento della violazione. La disposizione, giusta il richiamo operato dal vigente comma 1 dell’articolo 214, si applicherà anche ai fermi amministrativi.*

*La novella al comma 5 dell’articolo 213, introducendo una modalità semplificata di notifica del verbale, appare in grado di generare risparmi di spesa, attualmente peraltro di non facile quantificazione, atteso che consentirà di sbloccare le procedure di alienazione o rottamazione dei veicoli che rimangono depositati presso i soggetti autorizzati per impossibilità di completare l’iter procedurale di confisca, continuando così a generare costi per l’erario.*

*La sostituzione, al n. 3), del termine "distrutto" con quello "alienato", relativamente alla modifica del comma 7 risponde essenzialmente, all’esigenza di coordinamento dell’art. 213 con il contenuto dell’articolo 214-bis, rubricato "Alienazione dei veicoli nei casi di sequestro amministrativo, fermo e confisca". Il sistema del 214-bis prevede, infatti, che il mezzo confiscato venga alienato al custode/acquirente che ne ha assunto la custodia. Quest’ultimo potrà, poi, reimmetterlo nel mercato o, in caso di grave danneggiamento o deterioramento, rottamarlo. Appare dunque più corretto fare riferimento, nell’articolo 213 al concetto di alienazione, costituendo la distruzione solo una delle possibili eventualità. Si ribadisce, che la modifica, meramente terminologica, non comporta nuovi o maggiori oneri per l’erario.*

*La modifica apportata (con la lett. g-sexies) all’articolo 214 del CdS mira ad allineare il riferimento contenuto nel comma 5, in cui si parla di “sequestro”, alla disciplina recata dall’articolo 214 che, invece, si riferisce al fermo amministrativo.*

*L’articolo 215-bis prevede un censimento semestrale, a cura dei Prefetti, dei veicoli giacenti da oltre sei mesi presso le depositerie autorizzate ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 571/1982, a seguito dell’applicazione di misure di sequestro e fermo, nonché per effetto di provvedimenti amministrativi di confisca non ancora definitivi e di dissequestro. L’articolo dispone che i mezzi censiti sono inseriti in un apposito elenco pubblicato per trenta giorni sul sito internet istituzionale della Prefettura.*

*La norma rinvia a un decreto dirigenziale, di concerto fra Ministero dell’interno e Agenzia, la regolamentazione delle modalità di comunicazione, tra gli uffici interessati, dei dati necessari all’espletamento delle procedure.*

*L’emendamento introdotto mira, anzitutto, ad espungere dalla norma il riferimento ai veicoli rimossi che esulano dal campo di applicazione della disciplina e a ridurre, per opportune ragioni di tutela della privacy, il novero dei dati oggetto di pubblicazione sul sito internet della Prefettura. Elimina, inoltre, la previsione secondo la quale nell’elenco dei veicoli giacenti sono riportati i dati identificativi del proprietario risultanti al pubblico registro.*

*L’intervento sul comma 4 è unicamente volto ad attualizzare il contenuto normativo alla luce dell’intervenuta pubblicazione del decreto dirigenziale e, più in generale, dell’avvio dell’attuazione della norma, non generando nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*



*Il comma 1, lettera g-octies), aggiorna la tabella dei punteggi della patente di cui all'articolo 126-bis, in conseguenza degli aggiornamenti apportati al codice. La disposizione ha carattere meramente ordinamentale, pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

*Il comma 1-bis dispone che, al fine di ridurre i tempi di sottoscrizione degli atti convenzionali che indicano la titolarità delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è approvato, in relazione agli attraversamenti tra le strade di tipo A o di tipo B statali e le strade di classificazione inferiore, l'elenco delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, con l'indicazione dei relativi enti titolari. La disposizione ha carattere meramente ordinamentale, pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

*Il comma 1-ter è commentato con riferimento al comma 1, lettera f), numero 01..*

Alla luce delle modifiche introdotte al comma 1, con particolare riguardo a quelle relative alla regolazione della sosta di cui al comma 1, lettere e), f) e g), **il comma 2**, introduce modifiche all'articolo 1, commi 819 e 820, della legge 30 dicembre 2020 n. 178 che, al fine di favorire la mobilità urbana ed extraurbana, anche con riferimento alla mobilità delle persone con disabilità, ha istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione di 3 milioni di euro per l'anno 2021 e di 6 milioni di euro per l'anno 2022.

Tale fondo è destinato all'erogazione, nei limiti delle risorse disponibili per ciascuno degli anni 2021 e 2022, di contributi in favore dei comuni che, con ordinanza adottata entro il 30 giugno 2021 ai sensi dell'articolo 7 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, provvedono a istituire spazi riservati destinati alla sosta gratuita dei veicoli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria muniti di contrassegno speciale ovvero delle donne in stato di gravidanza.

Orbene con le modifiche apportate con il **comma 2, lettera a)**, da un lato si proroga al 15 ottobre 2021 il termine per l'adozione da parte dei comuni dell'ordinanza ai sensi dell'articolo 7 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per l'istituzione di spazi riservati destinati alla sosta gratuita e, dall'altro si prevede che, nella sopra richiamate ordinanze, siano istituiti spazi riservati destinati alla sosta gratuita dei veicoli adibiti al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori di età con un bambino di età non superiore a due anni ovvero si preveda la gratuità della sosta dei veicoli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria muniti di contrassegno speciale, nelle aree di sosta o di parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati.

Al riguardo si ricorda che il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992 n. 495 recante "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada" in materia di strutture, contrassegno e segnaletica per la mobilità delle persone invalide, all'articolo 381, comma 5 prevede che "Nei casi in cui ricorrono particolari condizioni di invalidità della persona interessata, il comune può, con propria ordinanza, assegnare a titolo gratuito un adeguato spazio di sosta individuato da apposita segnaletica indicante gli estremi del "contrassegno di parcheggio per disabili" del soggetto autorizzato ad usufruirne (fig. II.79/a). Tale agevolazione, se l'interessato non ha disponibilità di uno spazio di sosta privato accessibile, nonché fruibile, può essere concessa nelle zone ad alta densità di traffico, dietro specifica richiesta da parte del detentore del "contrassegno di parcheggio per disabili". Il comune inoltre stabilisce, anche nell'ambito delle aree destinate a parcheggio a pagamento gestite in concessione, un numero di posti destinati alla sosta gratuita degli invalidi muniti di contrassegno superiore al limite minimo previsto dall'articolo 11, comma 5, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503, e può prevedere, altresì, la gratuità della sosta per gli invalidi nei parcheggi a pagamento qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati."

In merito, si rappresenta che i comuni vi provvederanno nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, in conformità dei rispettivi vincoli di bilancio e, pertanto, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, tenendo conto che le entrate da parcheggio sono di natura variabile in relazione al traffico e calcolate sulla base di medie annuali. Peraltro, si evidenzia che i comuni sono già titolari del potere di individuare il numero di stalli non



a pagamento da riservare ai disabili e di esentare i medesimi dal pagamento per l'occupazione di aree di sosta o di parcheggio a pagamento, ai sensi dell'articolo 11 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 che stabilisce che, nell'ambito dei parcheggi o delle attrezzature per la sosta, muniti di dispositivi di controllo della durata della sosta ovvero con custodia dei veicoli, devono essere riservati gratuitamente ai detentori del contrassegno almeno 1 posto ogni 50 o frazione di 50 posti disponibili.

Infine, appare utile sottolineare che, alla luce delle disposizioni introdotte al comma 1, si prevede anche il contestuale inasprimento delle sanzioni in caso di occupazione senza autorizzazione degli spazi con conseguente aumento del gettito.

Al **comma 2, lettera b)**, si introduce una modifica al comma 820, della citata legge n. 178 del 2020 al fine di prevedere che il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con cui sono definiti i criteri di determinazione dell'importo del contributo riconoscibile a ciascun comune a valere sulle risorse di cui al sopra richiamato comma 819, nonché le modalità di presentazione delle domande di accesso al contributo, nonché di erogazione del contributo stesso, sia adottato, oltre che di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze anche con il Ministro per la disabilità. Trattasi di disposizione avente natura ordinamentale che, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

***Il comma 2-bis dispone che sono classificate d'interesse storico o collezionistico le macchine agricole la cui data di costruzione è precedente di almeno quaranta anni a quella della richiesta di riconoscimento nella categoria in questione. Trattasi di disposizione avente natura ordinamentale che, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.***

Il **comma 3** detta disposizioni in materia di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli, prevedendo che l'autorizzazione alla circolazione di prova può essere utilizzata per la circolazione su strada dei veicoli non immatricolati e di quelli già muniti della carta di circolazione o del certificato di circolazione, qualora detti veicoli circolino su strada per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento. Resta fermo l'obbligo di copertura assicurativa da parte del titolare dell'autorizzazione alla circolazione di prova e si stabilisce che, in caso di danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova, anche se munito della carta o del certificato di circolazione, ne risponde l'assicuratore dell'autorizzazione alla circolazione di prova.

Il **comma 4** dispone il conseguente aggiornamento del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, recante la semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli, anche al fine di stabilire le condizioni e il numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili ad ogni titolare in ragione del tipo di attività esercitata e del numero di addetti.

**I commi da 1 a 4** hanno contenuto ordinamentale e dagli stessi **non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.**

***Il comma 4-bis dispone che, al fine di semplificare le attività degli uffici della motorizzazione civile, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con proprio decreto, è autorizzato a modificare l'allegato A del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 8 gennaio 2021, inserendo tra le modifiche ai veicoli, per le quali l'aggiornamento della carta di circolazione non è subordinato a visita e prova, anche quelle riguardanti i "sistemi ruota". Trattasi di disposizione avente natura ordinamentale che, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.***

La disposizione di cui al **comma 5** modifica il decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, recante "Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore". La disposizione è finalizzata ad eliminare un non corretto recepimento di direttiva (UE) n. 2018/645, che ha modificato la direttiva 2003/59/CE, da cui sono derivati problemi di applicazione pratica in materia di carta di qualificazione del conducente. La stessa ha natura meramente ordinamentale e, pertanto, non è suscettibile di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

***I commi 5-bis, 5-ter e 5-quater prevedono che, dal 1° gennaio fino al 30 giugno 2022, ai giovani fino al trentacinquesimo anno d'età e ai soggetti che percepiscono il reddito di cittadinanza ovvero ammortizzatori sociali, è riconosciuto un contributo, a titolo di rimborso delle spese***



*sostenute e documentate per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi, di importo pari a 1.000 euro e comunque non superiore al 50 per cento dell'importo di tali spese. Da una apposita rilevazione effettuata negli archivi dell'Istituto è emerso che nell'anno 2019 si sono avute circa 47.000 nuove assunzioni di lavoratori con età fino a 35 anni con riferimento al settore "Trasporto merci su strada" (ATECO2007=494100); di queste circa 33.000 riguardano contratti con una durata di almeno sei mesi.*

*Si è quindi formulata l'ipotesi che il 30% di tali lavoratori siano stati assunti come conducenti di mezzi per autotrasporto di merci per conto di terzi e che soltanto il 10% di tale contingente riguardi individui fino a 35 anni che abbiano conseguito la patente o l'abilitazione professionale nei tre mesi precedenti l'assunzione. Tale ultimo gruppo di lavoratori è stato quindi incrementato di un ipotetico 5% per tener conto di eventuali neopatentati che abbiano più di 35 anni, percettori di Reddito di cittadinanza ovvero di ammortizzatori sociali.*

*Si è giunti in questo modo ad una platea di 1.040 potenziali beneficiari del contributo previsto dalla norma, ai quali si è ipotizzato che spetti l'importo massimo erogabile di 1.000 euro, ottenendo quindi un onere complessivo pari ad un milione di euro.*

*I richiedenti devono dimostrare di avere stipulato, entro tre mesi dal conseguimento della patente o dell'abilitazione professionale, un contratto di lavoro in qualità di conducente con un operatore economico del settore dell'autotrasporto di merci per conto di terzi, per un periodo di almeno sei mesi. A tal fine, è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per l'anno 2022.*

*Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili saranno indicati i termini e le modalità di presentazione delle domande per il riconoscimento del contributo.*

*Agli oneri derivanti dal comma 5-bis pari a 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.*

*Il comma 5-quinquies prevede che sugli autocarri sia possibile la presenza a bordo, oltre che delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose trasportate, anche di un soggetto neoassunto, in possesso dei titoli professionali previsti per l'esercizio della professione, per un periodo di addestramento di durata massima di tre mesi. La norma ha natura meramente ordinamentale e, pertanto, non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

*Il comma 5-sexies, lettere a), b) e c), apporta modifiche al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285, in materia di riordino dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale. In particolare, cambia la definizione di "servizi automobilistici interregionali di competenza statale"; prevede che l'impresa deve tenere a bordo dell'autobus adibito al servizio la copia dell'autorizzazione rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, certificata conforme da quest'ultimo oppure in formato digitale originato dall'applicazione informatica gestita dal medesimo Ministero. La disposizione ha natura meramente ordinamentale e, pertanto, non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

*Il comma 5-septies prevede che la nuova definizione di "servizi automobilistici interregionali di competenza statale" si applica a partire dal 31 marzo 2022. La disposizione ha natura ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi e maggiori oneri per la finanza pubblica.*

*Il comma 5-octies prevede che il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede a modificare il regolamento di riordino dei servizi automobilistici di competenza statale, di cui al decreto del Ministro dei trasporti 1° dicembre 2006, n. 316, anche al fine di semplificare il procedimento autorizzatorio, con particolare riferimento alla riduzione dei termini del medesimo procedimento e alla sua conclusione. La disposizione ha natura meramente ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

**Il comma 6**, in relazione alle attività svolte dagli ispettori in materia di controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, introduce i commi aggiuntivi 4-octies, 4-nonies, 4-decies e 4-undecies all'articolo 92 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27.

Il comma 4-octies prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili siano individuati il numero e la composizione delle commissioni di esame, nonché i



requisiti e le modalità di nomina dei relativi componenti ai fini degli esami di abilitazione degli ispettori che svolgono gli accertamenti periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi di cui al comma 4-*septies*. Per la determinazione della misura dei compensi a favore dei componenti delle commissioni si applica la disciplina prevista dal decreto di cui all'articolo 3, comma 13, della legge 19 giugno 2019, n. 56.

Il comma 4-*nonies* precisa che le spese per la partecipazione agli esami di cui al comma 4-*octies*, per la prima iscrizione e il rinnovo dell'iscrizione nel registro degli ispettori di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 11 dicembre 2019 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 22 del 28 gennaio 2020, nonché quelle per il funzionamento delle commissioni esaminatrici e le indennità da corrispondere ai componenti delle commissioni medesime, siano a carico dei richiedenti.

Infine, al comma 4-*decies*, si prevede che gli importi e le modalità di versamento dei diritti in parola siano determinati secondo le modalità previste dai provvedimenti adottati in attuazione dell'articolo 11, commi 12 e 13, del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n.35. Il medesimo comma 4-*decies* stabilisce, altresì, che le relative somme siano versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ad apposito capitolo istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Dal punto di vista finanziario, si evidenzia che la copertura degli oneri derivanti dallo svolgimento delle procedure di esame, nonché di quelle afferenti le iscrizioni nel citato registro degli ispettori o il loro rinnovo, è assicurata dai proventi versati dai soggetti richiedenti e saranno determinati con il decreto previsto dal comma 4 - *decies*.

Quanto alle commissioni di esame, si rappresenta che, secondo quanto previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 24 aprile 2020, pubblicato sulla Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana n. 225 del 10 settembre 2020, emanato in attuazione dell'articolo 3, comma 13, della legge 19 giugno 2019, n. 56, le stesse risultano composte da un presidente, due commissari ed un segretario. L'importo dei compensi ad essi riconoscibili è indicato nella tabella di seguito riportata:

	Compenso lordo base (€)
Presidente	550
Membro	500
Membro	500
Segretario	450
<b>Totale</b>	<b>2.000</b>
<i>24,20% per oneri previdenziali e 8,5% per IRAP</i>	654
<b>TOTALE</b>	<b>2.654</b>

\*art. 2 del d.P.C.m. 24 aprile 2020

Ai compensi lordi va aggiunto, ai sensi dell'articolo 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 24 aprile 2020, un importo per ogni elaborato corretto pari a:

Presidente 0,55 €  
 Membro 0,50 €  
 Membro 0,50 €  
 Segretario 0,45 €

Assumendo a riferimento, stante la sostanziale equivalenza delle attività svolte dalle commissioni esaminatrici, gli importi unitari a carico degli istanti previsti dal decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione del 27 settembre 2000, pubblicato nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana n. 244 del 18 ottobre 2000, per le domande di esame per prima abilitazione (euro 123,95 per ciascun candidato), la copertura dei costi della commissione di esame è assicurata in presenza di circa 25 domande.



Quanto alle spese per la prima iscrizione e per l'aggiornamento dell'iscrizione nel registro degli ispettori di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 11 dicembre 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 22 del 28 gennaio 2020, si evidenzia che le stesse corrispondono alle tariffe applicabili per le operazioni in materia di motorizzazione, ai sensi dell'articolo 18 della legge 1° dicembre 1986, n. 870 e, in particolare, a quelle previste nella Tabella 3.

A tale riguardo, si precisa che sono circa 6000 le officine di autoriparazione autorizzate alle revisioni di cui all'articolo 80 del decreto legislativo n. 285 del 1992 e che ognuna di esse deve essere provvista di un responsabile tecnico abilitato alle operazioni di revisione di veicoli fino a 3500 kg.

Ipotizzando che nel periodo compreso tra l'entrata in vigore della disposizione e il 31 dicembre 2021 il 70% delle 103 Commissioni siano costituite (1 per ogni centro), si stima un costo relativo all'anno 2021 pari a circa 195 mila euro.

Lo stanziamento di risorse pari a 200 mila euro per l'anno 2021 consente di coprire integralmente i costi parte delle commissioni relativi primo anno di attività.

Nelle tabelle seguenti si riporta il dettaglio dei valori considerati e l'evidenza che le risorse iniziali pari a 200 mila euro sono soddisfacenti ed idonei al finanziamento dell'attività prevista dalla disposizione.



	Compenso lordo base (€)
Presidente	550
Membro	500
Membro	500
Segretario	450
<b>Totale</b>	<b>2.000</b>
<i>24,20% per oneri previdenziali e 8,5% per IRAP</i>	654
<b>TOTALE</b>	<b>2.654</b>
Presidente	0,55
Membro	0,50
Membro	0,50
Segretario	0,45
<b>TOTALE</b>	<b>2,00</b>
n. candidati per singola sessione	25,00
<b>costo per singola seduta di esame</b>	<b>2.704,00</b>
importo unitario a carico degli istanti previsti dal predetto D.M. 27 settembre 2000, per le domande di esame per prima abilitazione	123,95
stima dei candidati che necessitano di esame in una fase iniziale	6.000,00
n. totale di commissioni costituite	103,00
% di commissioni che svolgono sedute di esame nel corso dell'anno 2021	70%
n. commissioni che svolgono sedute di esami nel corso dell'anno 2021	72
n. di sedute per singola commissione - anno 2021	1,00
n. complessivo di candidati esaminati anno 2021	1.803
<b>costo anno 2021</b>	<b>194.958</b>
Risorse rese disponibili dalla disposizione	200.000,00
Risorse rese disponibili dalla partecipazione dei candidati agli esami nel corso dell'anno 2021	223.419,88
<b>Totale</b>	<b>423.419,88</b>
costo commissioni anno 2021	194.958,40
<b>Residuo delle risorse disponibili</b>	<b>228.461,48</b>
N. di commissioni finanziate con il residuo delle risorse disponibili	84
Nuove risorse rese disponibili dalla partecipazione dei candidati partecipanti alle 84 sedute di esami	261.814
candidati rimanenti all'anno 2022	4.197,50
nuovi candidati anno 2022	1.000,00
totale candidati anno 2022	5.197,50
n. di sedute	208
costo anno 2022	562.162
nuovi candidati anno 2023	1.000,00
n. di sedute	40,00
costo a decorrere dall' anno 2023	108.160,00

In considerazione di quanto sopra rappresentato, pertanto, al fine di consentire l'avvio delle attività delle commissioni esaminatrici di cui al comma 4-*octies*, in relazione all'anno 2021, il comma 4-*undecies* prevede l'autorizzazione di spesa di euro 200.000, cui si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture



e dei trasporti (Tabella A) che presenta le sufficienti disponibilità. Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

***Il comma 6-bis modifica il comma 48 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, prevedendo che il Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane finanzia anche il 50 per cento del costo complessivo degli interventi posti in essere da comuni e unioni di comuni relativi alla messa in sicurezza della mobilità ciclistica urbana, comprese l'istituzione di zone a velocità limitata, inferiore o uguale a 30 km/h, e l'installazione della relativa segnaletica; la realizzazione di stalli o aree di sosta per i velocipedisti e della casa avanzata e delle corsie ciclabili.***

***La presente disposizione, non modificando la dotazione del Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane che opera come limite di spesa, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.***

***Il comma 6-ter, lettere a) e b), modifica l'articolo 200-bis del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, prevedendo che il buono viaggio per il servizio taxi e NCC sia riconosciuto a favore delle persone fisicamente impediti, a mobilità ridotta anche se accompagnate, ovvero persone con invalidità o affette da malattie che necessitano di cure continuative, ovvero appartenenti a nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 o in stato di bisogno, ovvero di donne in gravidanza, ovvero di persone di età pari o superiore a sessantacinque anni. Nei limiti delle risorse ad essi assegnate, i comuni possono prevedere il superamento del limite del 50 per cento della spesa sostenuta per le persone suindicate in condizioni di particolare fragilità, anche economica, nonché utilizzare una quota pari al 5 per cento delle medesime risorse anche per finanziare le spese necessarie per promuovere ed attivare la misura di cui al presente articolo. La disposizione prevede una mera facoltà di spesa dei comuni nei limiti delle risorse loro assegnate a legislazione vigente e, pertanto non genera nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.***

***Il comma 6-quater dispone che, al fine di sostenere le attività di trasformazione digitale dei servizi di motorizzazione resi a cittadini e imprese dagli uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché di garantire elevati livelli di sicurezza cibernetica in relazione al trattamento dei dati, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, un apposito fondo con una dotazione pari a 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024.***

***Agli oneri recati dal presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.***

***Il comma 6-quinquies modifica l'articolo 22, comma 6, lettera b), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore, sopprimendo la previsione che nel caso in cui l'impresa sia stabilita in Italia, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, sono definite le modalità di rilascio della carta di qualificazione del conducente e di apposizione del codice unionale "95". La disposizione è di carattere ordinamentale, pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.***

***I commi 6-sexies, 6-septies, 6-octies e 6-novies stabiliscono che, in fase di progettazione ed esecuzione di infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario, la cui attività di progettazione è avviata successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, devono essere previste infrastrutture complementari atte a consentire il passaggio in sicurezza di fauna selvatica nelle aree in cui è maggiore la loro presenza nel territorio. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, sono definite le specifiche tecniche destinate ai gestori e finalizzate ad assicurare modalità standardizzate ai fini della progettazione di cui trattasi. Viene, infine, disposto che dall'attuazione delle disposizioni in argomento non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.***



*La modifica introdotta con il comma 6-decies) provvede ad abrogare il comma 3-bis) dell'articolo 18 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, norma che consente a province e città metropolitane, per il periodo 2017-2022, di destinare per scopi specifici le quote previste dall'articolo 142, comma 12-ter, e dall'articolo 208, comma 4, del CdS. Si tratta di disposizione ordinamentale, dalla cui attuazione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

*Articolo 1-bis.*

*(Semplificazioni nelle agevolazioni sui veicoli per le persone con disabilità)*

*L'articolo 1-bis introduce semplificazioni nelle agevolazioni fiscali sui veicoli per le persone con disabilità, per cui per il riconoscimento delle agevolazioni i soggetti con ridotte o impedito capacità motorie permanenti, abilitati alla guida presentano una copia semplice della patente posseduta, ove essa contenga l'indicazione di adattamenti, anche di serie, per il veicolo agevolabile da condurre, prescritti dalle commissioni mediche locali. La disposizione è di carattere ordinamentale, pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

*Articolo 1-ter.*

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

*L'articolo 1-ter novella la disciplina sui monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, di cui alla legge 27 dicembre 2019, n. 160, introducendo norme più stringenti al fine di garantire una maggiore sicurezza nella circolazione stradale. La disposizione è di carattere ordinamentale, pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

**Articolo 2 - Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche.**

Il **comma 1** dell'articolo 2, in considerazione dei provvedimenti di regolazione e limitazione della circolazione stradale adottati nel periodo emergenziale da COVID-19 e della conseguente incidenza sulla dinamica dei transiti sulla rete autostradale, dispone la proroga al 31 dicembre 2021 del termine previsto dal comma 3 dell'articolo 13 del decreto- legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, per il perfezionamento dell'aggiornamento dei piani economici finanziari dei concessionari autostradali presentati nel termine del 30 marzo 2020. In particolare, la disposizione di cui si dispone la proroga prevede che per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza, il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2020 e all'anno 2021 **e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio** è differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari predisposti in conformità alle delibere adottate, ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del decreto-legge n. 109 del 2018, convertito, con modificazione, dalla legge n. 130 del 2018, dall'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Entro il 30 marzo 2020 i concessionari presentano al Concedente le proposte di aggiornamento dei piani economico finanziari, riformulate ai sensi della predetta normativa, che annullano e sostituiscono ogni precedente proposta di aggiornamento. Orbene, la disposizione di cui al comma 1 prevede che l'aggiornamento dei piani economici finanziari presentati nel termine del 30 marzo 2020 venga perfezionato entro e non oltre il 31 dicembre 2021, anziché entro il 31 luglio 2021.

Tale disposizione si rende necessaria in ragione del dilatamento delle tempistiche delle procedure di aggiornamento dei piani economici finanziari alla luce della situazione di incertezza nella determinazione della dinamica dei transiti sulla rete autostradale a causa dell'emergenza sanitaria da



COVID-19 tuttora in corso che non ha consentito la predisposizione di proposte di piani finanziari sulla base di previsioni attendibili.

Trattasi di disposizione di **natura ordinamentale**, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

*Il comma 1-bis e il comma 1-ter intervengono sulle procedure di affidamento della concessione relativa all'infrastruttura autostradale di cui all'articolo 13-bis, comma 2, del decreto – legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 172 del 2017.*

*L'articolo 13 – bis sopra richiamato prevede, al comma 1, che, per il perseguimento delle finalità di cui ai protocolli di intesa stipulati in data 14 gennaio 2016, rispettivamente, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione Trentino-Alto Adige/Südtirol unitamente a tutte le amministrazioni pubbliche interessate allo sviluppo del Corridoio scandinavo mediterraneo e sottoscriventi del predetto protocollo e tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le regioni Friuli-Venezia Giulia e Veneto interessate allo sviluppo del Corridoio mediterraneo, tesi a promuovere la cooperazione istituzionale per lo sviluppo dei medesimi Corridoi, il coordinamento delle infrastrutture autostradali A22 Brennero-Modena e A4 Venezia-Trieste, A28 Portogruaro-Pordenone e raccordo Villesse-Gorizia è assicurato come segue:*

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

*Si interviene, pertanto, sulla disciplina recata dal predetto articolo 13-bis, prevedendo, al comma 1- bis, la possibilità di affidare la concessione relativa all'infrastruttura autostradale A22, fermi gli obblighi previsti dai commi 2, 3 e 4 del medesimo articolo 13-bis, anche secondo le procedure della finanza di progetto di cui all'articolo 183 del decreto – legislativo n. 50 del 2016, da concludersi entro il 31 dicembre 2022. Ciò, in deroga alle previsioni di cui al comma 8 – bis dell'articolo 178 del medesimo decreto legislativo, che vieta alle amministrazioni di affidare le concessioni autostradali scadute o in scadenza facendo ricorso alle procedure di cui all'articolo 183 di tale codice.*

*Al contempo, in considerazione del fatto che le modalità di affidamento delineate dal comma 1 - bis risultano alternative rispetto a quelle contemplate dall'articolo 13-bis del decreto – legge n. 148 del 2017, si prevede che, nelle more della procedura di affidamento della concessione secondo le modalità di cui al citato articolo 183 del decreto legislativo n. 50 del 2016, la società Autobrennero Spa provveda al versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro i termini di cui ai commi 3 e 4 dell'articolo 13 – bis del decreto – legge n. 148 del 2017, come modificati dal comma 1- ter , di una somma corrispondente agli importi previsti dal medesimo comma 3 in relazione agli anni 2018, 2019, 2020 e 2021, a titolo di acconto delle somme dovute da detta società in forza della delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica del 1° agosto 2019, pubblicata in Gazzetta Ufficiale 30 ottobre 2019, n. 255.*

*In caso di affidamento della concessione ad un operatore economico diverso dalla società Autobrennero Spa e qualora le somme effettivamente dovute da detta società in forza della citata delibera CIPE risultino inferiori a quella corrisposte a titolo di acconto, si stabilisce che il concessionario subentrante provveda a versare l'importo differenziale direttamente alla società Autobrennero s.p.a. mediante riduzione delle somme dovute al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, in qualità di concedente, a titolo di prezzo della concessione.*

*Il comma 1- ter, anche per ragioni di coordinamento con le previsioni di cui al comma 1 - bis, interviene sui commi 2 e 4 dell'articolo 13-bis del decreto – legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 172 del 2017.*

*In particolare, la lettera a), nel sostituire il primo e il secondo periodo del comma 2, prevede l'obbligo della società Autobrennero di procedere, a prescindere dall'affidamento alla stessa della nuova concessione relativa all'autostrada A22, secondo le modalità previste dal citato articolo 13- bis ovvero dal comma 1-bis, al trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato delle*



*risorse accantonate in regime di esenzione fiscale fino alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto nel fondo di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, mediante versamenti rateizzati di pari importo, da effettuare entro l'anno 2028. Il versamento dalla prima rata deve avvenire entro il 15 dicembre 2021 e quello delle successive rate entro il 15 dicembre di ciascun anno.*

*La lettera b) interviene sul comma 4 dell'articolo 13 - bis del decreto – legge n. 148 del 2017, differendo dal 31 luglio 2021 al 15 dicembre 2021 il termine per la sottoscrizione delle concessioni affidate secondo le modalità previste dal medesimo articolo 13-bis e dal 30 giugno 2021 al 21 dicembre 2021 il termine entro il quale il nuovo concessionario deve effettuare il versamento degli importi previsti dal medesimo comma 4 dell'articolo 13-bis del decreto – legge 16 ottobre 2017, n. 148.*

*Dalle disposizioni di cui ai commi 1-bise 1-ter non derivano effetti negativi per la finanza pubblica, tenuto conto che sono assicurati i versamenti all'entrata del bilancio dello Stato da parte della Società Autobrennero nei tempi previsti.*

Il **comma 2** dell'articolo 2, in considerazione del calo di traffico registrato nelle autostrade italiane derivante dall'emergenza epidemiologica COVID-19 e dalle relative misure di limitazione del contagio adottate dallo Stato e dalle regioni, prevede che, al fine di contenere i conseguenti effetti economici e di salvaguardare i livelli occupazionali, è prorogata di due anni la durata delle concessioni, in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto, relative ai servizi di distribuzione di carbolubrificanti e ai servizi di ristoro sulla rete autostradale. La proroga non si applica in presenza di procedure di evidenza pubblica finalizzate al nuovo affidamento delle concessioni già definite con l'aggiudicazione alla data di entrata in vigore del presente decreto.

Trattasi di disposizione di **natura ordinamentale** da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

*Il comma 2-bis estende dal 31 ottobre 2021 al 31 dicembre 2021 la sospensione dell'aumento delle tariffe di pedaggio pari a circa il 19% (comprensivo degli incrementi tariffari maturati per l'anno 2018 - +12,89% - e l'anno 2019 - + 5,59% -) ai sensi della Convenzione Unica stipulata il 18 novembre 2009, prevista dall'articolo 9-tries semel, comma 1, del decreto – legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156. In ogni caso la sospensione opera non oltre, se anteriore, la conclusione della verifica della sussistenza delle condizioni per la prosecuzione dell'attuale concessione delle Autostrade A24 e A25.*

*Dal punto di vista finanziario, si rappresenta che la disposizione recata dal comma 2-bis non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. All'uopo, si precisa che, in sede di approvazione del citato articolo 9 – tries semel, dal punto di vista degli effetti finanziari, sono stati stimati ricavi medi annui delle tratte autostradali A24-A25, pari a circa 180 milioni di euro, e una diminuzione di ricavi (derivanti dalla mancata applicazione a detti ricavi stimati dell'incremento delle tariffe da pedaggio maturate pari a circa il 19%,) nel periodo 1° gennaio 2019 – 31 ottobre 2021, di circa 35 milioni di euro annui.*

*Sulla base di detta stima, il comma 2 del citato articolo 9 - tries semel, al fine di compensare gli effetti finanziari ed economici conseguenti al mancato incremento tariffario, prevedeva la contestuale sospensione dell'obbligo del concessionario di versare ad Anas S.p.A. il corrispettivo delle rate relative agli anni 2017 e 2018 pari ad euro 55.860.000 per ciascun anno, previsto dall'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della vigente convenzione stipulata il 18 novembre 2009.*

*Tanto premesso, si evidenzia che, in base ai dati di bilancio di esercizio della società concessionaria relativi agli anni 2019 e 2020, risultano ricavi da pedaggio pari ad euro 162.591.000, nel 2019, e ad euro 123.270.000, nell'anno 2020.*

*La relazione infrannuale della società concessionaria relativa al primo semestre 2021 evidenzia ricavi da pedaggio pari ad euro 65.900.000, cui corrisponde una proiezione annuale di euro 131.800.000.*

*Conseguentemente, la compensazione degli effetti finanziari ed economici conseguenti alla sospensione dell'incremento tariffario fino al 31 dicembre 2021 è già assicurata dalla previsione del comma 2 del citato articolo 9 - tries semel che ha previsto il differimento al termine della concessione del pagamento delle rate del corrispettivo della concessione di cui all'articolo 3,*



*comma 3.0, lettera c), della Convenzione unica stipulata il 18 novembre 2009, relative agli anni 2017 e 2018, ciascuna dell'importo di euro 55.860.000, comprendente gli interessi di dilazione.*

*Per quanto concerne gli effetti sulla finanza pubblica, si rappresenta la neutralità della disposizione di cui al comma 2-bis dal momento che la stessa non interviene né sui termini, né sull'entità delle somme dovute ad Anas S.p.A., come definiti dal comma 3 del medesimo articolo 9- tricies semel.*

*I commi 2-ter e 2-quater introducono disposizioni finalizzate a ridurre i tempi per la ridefinizione del rapporto concessorio, nonché quelli per la realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi.*

*L'articolo 35 del decreto – legge n. 162 del 2019, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 8 del 2020, nell'abrogare l'articolo 9 della legge 12 agosto 1982, n. 531, ha previsto:*

*- che, fino al 31 ottobre 2028, la Società Autostrada tirrenica Spa, in forza della convenzione unica stipulata in data 11 marzo 2009, provvede esclusivamente alla gestione delle sole tratte autostradali relative al collegamento autostradale A12 Livorno-Grosseto-Civitavecchia, aperte al traffico alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto;*

*- la revisione del rapporto concessorio tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Società Autostrada tirrenica Spa, tenendo conto delle vigenti disposizioni in materia di contratti pubblici nonché di quanto disposto dal primo periodo del presente comma, in conformità alle delibere adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214;*

*- l'assegnazione alla società ANAS Spa, all'esito del procedimento di revisione della concessione, delle tratte diverse da quelle aperte al traffico alla data del 1° marzo 2020 (data di entrata in vigore della legge n. 8 del 2020);*

*- la realizzazione da parte di ANAS Spa, all'esito del procedimento di revisione della concessione, dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, anche attraverso l'adeguamento della strada statale n. 1 - Aurelia, nei limiti delle risorse che si renderanno disponibili a tale fine nell'ambito del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili e la società ANAS Spa relativo al periodo 2021-2025;*

*- la nomina, per la progettazione ed esecuzione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, anche attraverso l'adeguamento della strada statale n. 1 - Aurelia,, a decorrere dalla data di sottoscrizione del contratto di programma relativo al periodo 2021-2025 e fino al completamento dei lavori, dell'amministratore delegato pro tempore della società ANAS Spa come commissario straordinario, con i poteri e le funzioni di cui all'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55.*

*Con specifico riguardo alle tratte che, in attuazione del citato articolo 35, dovrebbero essere, all'esito della revisione della concessione, affidate ad ANAS s.p.a., si rappresenta quanto segue:*

- *Lotti 2 e 3 (Tratta S. Pietro in Palazzi – Grosseto) – approvato in CdS con delibera CIPE 85/2012*
  - *Nessun intervento, dal momento che l'intervento prevede il risanamento dell'attuale infrastruttura “Variante SS1 Aurelia”*
- *Lotto 4 (Tratta Grosseto Sud – Fonteblanda) – in approvazione in CdS*
  - *Riqualificazione ed integrazione di viabilità locali, prevalentemente in complanare all'autostrada, finalizzate a riconnettere il tessuto viario esistente*
  - *Realizzazione di una complanare tra lo svincolo di Grosseto e la S. Prov. di Montiano*
  - *Realizzazione di un collegamento complanare con la strada di Valle Maggiore*
  - *Scostamento del tracciato e della complanare a Collecchio e nuove misure di mitigazione*
  - *Scostamento del tracciato e della complanare presso l'Azienda Agricola S. Lucia*
- *Lotto 5B (Tratta Fonteblanda – Ansedonia) – in approvazione in CdS:*
  - *Essendo la soluzione individuata nello stesso corridoio infrastrutturale della ferrovia, con l'aggiramento quindi degli abitati di Fonteblanda e Albinia, l'attuale SS1 viene lasciata ad utilizzo locale, con benefici dei due centri abitati e in coerenza con le previsioni delle pianificazioni territoriali e urbanistiche*



- *In corrispondenza di Orbetello Scalo nuovi collegamenti in entrata e uscita all'autostrada, nonché una galleria artificiale che consente la ricucitura del territorio*
- *Nuovo collegamento fra lo svincolo di Ansedonia e il casale della Vittoria*
- *Progettazione del lotto realizzata in sinergia con la difesa idraulica dell'area fra Osa e Albegna*
- *Lotto 5A (Tratta Ansedonia – Capalbio) – approvato in CdS con delibera CIPE 85/2012:*
  - *Riqualficazione ed integrazione di viabilità locali, prevalentemente in complanare all'autostrada*
- *Lotto 6B (Tratta Capalbio – Tarquinia) – in approvazione in CdS:*
  - *Riqualficazione ed integrazione di viabilità locali connesse all'opera.*

*Al riguardo, occorre precisare che il citato articolo 35 è finalizzato a dare attuazione ai dicta contenuti nella sentenza della Corte di giustizia del 18 settembre 2019, pronunciata nella causa C-526/17, Commissione c. Italia, con la quale è stato accolto il ricorso della Commissione europea di contestazione della legittimità della proroga della Concessione sino al 31 dicembre 2046 - riconosciuta a SAT con Convenzione Unica sottoscritta in data 11 marzo 2009.*

*In particolare, la Corte di Giustizia ha riconosciuto:*

- *l'illegittimità della proroga con riguardo alla concessione della tratta Livorno – Cecina (già realizzata all'epoca della sottoscrizione della Convenzione Unica), la cui scadenza deve essere pertanto riportata al precedente termine del 31 ottobre 2028;*
- *la legittimità della proroga della concessione al 2046 relativamente alle tratte Cecina – Grosseto e Grosseto - Civitavecchia dell'autostrada A12 (tratte ancora da realizzare all'epoca della sottoscrizione della Convenzione Unica).*

*Nel corso di numerosi incontri tenutisi tra il MIMS e SAT sono state esaminate le possibili soluzioni per dare attuazione alla disposizione di cui al citato art. 35 del DL n. 162/2019 e quindi pervenire ad una modifica della Convenzione Unica vigente e ad un piano economico finanziario in equilibrio con scadenza al 31 ottobre 2028.*

*La SAT ha quindi trasmesso al Concedente varie ipotesi di aggiornamento del piano economico finanziario che prevedono, tra le misure per riequilibrare detto piano, l'erogazione di un contributo da parte dello Stato, tenuto conto:*

- *degli scarsi volumi di traffico che interessano le tratte autostradali che residuano nella gestione della SAT;*
- *della necessità di mantenere un livello tariffario sostenibile per l'utenza (e che ancora oggi è applicato in misura ridotta nel tratto Civitavecchia – Tarquinia);*
- *della necessità di prevedere un valore di subentro in linea con le indicazioni della Commissione UE, così da non costituire un deterrente all'ingresso di un nuovo concessionario nell'ambito di una futura procedura pubblica di affidamento.*

*Medio tempore, con nota del 28 settembre 2021, la Commissione europea ha contestato, ai sensi dell'articolo 260 del TFUE, la mancata adozione da parte dell'Italia di provvedimenti idonei a garantire la tempestiva esecuzione della sopra menzionata sentenza del 18 settembre 2019, assegnando un termine di due mesi per la presentazione di osservazioni.*

*Il comma 2-ter, al fine di ridurre i tempi di realizzazione dell'intervento viario Tarquinia – San Pietro in Palazzi, autorizza, nelle more della conclusione del procedimento di revisione della concessione, l'acquisto da parte di ANAS s.p.a. dei progetti elaborati dalla Società Autostrada tirrenica Spa, in relazione all'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi (segnatamente, le progettazioni sviluppate relativamente alla tratta ricompresa tra Tarquinia e – Ansedonia) previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile.*

*La disponibilità di tali progetti, consentirà, infatti, ad ANAS Spa, in qualità di nuovo soggetto attuatore, di ridurre le fasi approvative e contenere i tempi di esecuzione degli interventi di riqualficazione stradale relativi alla tratta Tarquinia – San Pietro in Palazzi con significativi benefici in termini di qualità del servizio e di sicurezza stradale. All'uopo, si evidenzia che i progetti potenzialmente acquistabili da parte di ANAS s.p.a. risultano sviluppati a livello di progetto definitivo e risultano idonei all'esecuzione di interventi con caratteristiche stradali, dal*



*momento che gli stessi si sviluppano sul medesimo itinerario precedentemente considerato da SAT per la progettazione di tipo autostradale, fatto salvo l'impiego di una sezione ridotta a 20 metri (anziché di 24 metri come previsto per l'itinerario autostradale).*

*Per l'acquisizione della progettazione viene autorizzata la corresponsione di una somma determinata avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Ciò, peraltro, in coerenza con le previsioni di cui al comma 1 del medesimo articolo 35.*

*Ai fini della quantificazione degli oneri, stimati in complessivi 36,5 milioni di euro per l'anno 2021 e che costituiscono limite di spesa, si evidenzia che la stessa è stata effettuata, in via prudenziale, tenendo conto delle spese sostenute dalla Società Autostrada tirrenica s.p.a. per tali progettazioni e rilevabili dalla contabilità di detta Società, che, qui di seguito, si riportano:*

<b>SAT p.a.</b>						
Pivot di riepilogo altri lotti non in esercizio						
Etichette di riga	Somma di Val./Div.CA					
LOTTO 2	16.535.820					
LOTTO 3	13.371.742					
LOTTO 4	7.562.524					
LOTTO 5A	6.735.968					
LOTTO 5B	10.075.725					
LOTTO 6B	11.924.387					
<b>Totale complessivo</b>	<b>66.206.167</b>					
Riepilogo della natura delle spese di investimento in altri lotti						
Lotto	Descrizione tratta	Progettazione Prelim.	Progett.Definitiva	Sondaggi & rilievi	Altre Spese	Totale
Lotto 2	Scarlino - S.P. in Palaz	7.446.819	6.204.878	2.851.922	32.202	<b>16.535.820</b>
Lotto 3	Grosseto Sud - Scarlino	5.886.644	5.102.109	2.353.242	29.746	<b>13.371.742</b>
Lotto 4	Argentario - Grosseto S	2.550.020	4.740.916	244.425	27.162	<b>7.562.524</b>
Lotto 5 A	Pescia - Ansedonia	2.248.331	4.125.791	353.097	8.749	<b>6.735.968</b>
Lotto 6 B	Svincolo Tarquinia - Pe	3.933.106	6.749.115	1.226.072	16.094	<b>11.924.387</b>
Lotto 5 B	Ansedonia - Fonteblan	2.822.599	5.807.146	1.406.036	39.945	<b>10.075.725</b>
		<b>24.887.518</b>	<b>32.729.956</b>	<b>8.434.795</b>	<b>153.897</b>	<b>66.206.167</b>
					<i>Di cui riconosciuto a tariffa:</i>	29.741.745
					<i>Netto da riconoscere:</i>	<b>36.464.422</b>

*Il comma 2-quater prevede che per le finalità del comma 2-ter sia autorizzata per l'anno 2021 la spesa di 36,5 milioni di euro per l'anno 2021, che costituisce limite di spesa, cui si provvede quanto a 35,8 milioni di euro mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell' economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e quanto a 700 mila euro mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1016, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 afferente le spese per il completamento di interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa, come rifinanziata dalla sezione seconda della legge 178/2020. Con specifico riguardo alla riduzione dell'autorizzazione di spesa, di cui al citato comma 1016, si rappresenta che la stessa non pregiudica gli investimenti già programmati. Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.*

*Il comma 2-quinquies, al fine di superare la grave crisi derivante dalle complesse problematiche del traffico e della mobilità lungo la rete stradale e autostradale della regione Liguria, nelle more della definizione del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili e la società ANAS Spa relativo al periodo 2021-2025, prevede l'assegnazione alla società Anas s.p.a. di un contributo di 3 milioni di euro per l'anno 2022 e di 5 milioni di euro per l'anno 2023 da destinare alla redazione di un progetto di fattibilità tecnico – economica per*



*l'adeguamento e la messa in sicurezza della SS1 Via Aurelia nel tratto compreso tra il Comune di Sanremo e il Comune di Ventimiglia.*

*Al riguardo, si evidenzia che l'attuale Strada Statale n°1 "via Aurelia" che attraversa gli abitati di Sanremo, Ospedaletti, Termini, Bordighera, Vallecrosia, Camporosso e Ventimiglia presenta criticità dovute a molteplici fattori tra cui la sezione stradale di geometria ristretta, la presenza di edifici fronteggianti lungo gli interi abitati con carichi importanti insediativi che aumentano significativamente nel periodo estivo oltre all'assenza di aree di sosta.*

*Considerata l'orografia del territorio ligure, con rilievi montuosi che scendono direttamente sul mare, le ipotesi di progetto che si potranno prevedere presenteranno significativi tratti in galleria intervallati da viadotti e ponti.*

*Da una prima disamina dell'intero tratto da Sanremo a Ventimiglia di circa 17 km, si possono prioritariamente definire tre tratti di intervento:*

- A. Variante di Sanremo*
- B. Sanremo- Bordighera*
- C. Bordighera-Ventimiglia*

#### *A- Variante di Sanremo*

*Per ciò che riguarda la città di Sanremo Anas ha già provveduto a redigere un progetto preliminare per un intervento di estesa pari a circa 3,3 km denominato SS 1 "Nuova Aurelia" - Variante all'abitato di Sanremo."*

*Il proseguimento tra Sanremo Centro e Pian di Poma (dove è previsto il terminale della circonvallazione di Sanremo) era diviso in due lotti, così strutturati:*

- Sanremo Centro-Sanremo Foce (sviluppo circa 1,1 km, previsto nel Piano degli Investimenti ANAS, nella sezione "Opere infrastrutturali di nuova realizzazione – appaltabilità 2007-2011") il cui progetto preliminare è stato approvato dal CdA di ANAS con delibera n° 47 nella seduta del 29/04/2010*
- Sanremo Foce-Pian di Poma, per uno sviluppo di circa 2 km di cui era stato redatto il progetto preliminare e mai approvato.*

*In relazione a detta tratta, il progetto di fattibilità tecnico – economico è finalizzato ad approfondire e sviluppare ulteriormente, in coerenza con le previsioni di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, il contenuto dei sopra menzionati progetti preliminari.*

#### *B- Sanremo- Bordighera*

*Il tratto di circa 4 km che da Sanremo arriva fino a Bordighera è meno interessato dalla presenza antropica e si potrebbero ipotizzare degli interventi di adeguamento e messa in sicurezza con risoluzione delle criticità puntuali.*

#### *C- Bordighera-Ventimiglia*

*Per ciò che riguarda gli abitati Bordighera, Vallecrosia, Camporosso e Ventimiglia per una lunghezza di circa 7 km sarà necessario sviluppare e approfondire lo studio di fattibilità redatto dalla Regione Liguria nel 2013 che prevede un nuovo itinerario in variante a monte dell'attuale SS1 con la presenza di numerose gallerie.*

*In relazione all'elaborazione della progettazione di fattibilità tecnico – economica relativa ai sopra menzionati interventi, è stata preventivata da ANAS s.p.a. una spesa complessiva di 8 milioni di euro, di cui 3 milioni di euro per l'anno 2022 e di 5 milioni di euro per l'anno 2023.*

*Agli oneri derivanti dal comma 2-quinquies si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che presenta sufficienti disponibilità. Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.*

*Le norme introdotte dai commi da 2-sexies a 2-duodecies e dai commi da 2-quaterdecies a 2-sexiesdecies si inseriscono in un percorso di ridefinizione della missione di ANAS S.p.A.,*



*rifocalizzata sulle strade non a pedaggio e assumono quindi una particolare rilevanza nell'attuale quadro di connettività.*

*In tale contesto, il comma 2-sexies autorizza la costituzione di una nuova società per svolgere l'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione. La nuova società è interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze ed è qualificata come in house, essendo quindi sottoposta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.*

*Il comma 2-septies dispone la costituzione della società con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, adottato su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che definisce atto costitutivo e statuto sociale, nomina gli organi sociali per il primo mandato e ne definisce il compenso assembleare e stabilisce i criteri per la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche. Ai fini del controllo analogo, il comma 2-octies stabilisce che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, ne sono definiti contenuti e modalità di esercizio. In considerazione della natura di start-up, nonché della missione ad essa affidata, il comma 2-novies autorizza la nuova società, a stipulare convenzioni a titolo oneroso con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato per acquisire assistenza tecnica, operativa e gestionale, nonché a costituire società di gestione di autostrade statali e ad acquisire partecipazioni in società esistenti ed operanti nello stesso ramo.*

*Il comma 2-decies prevede che la società, inoltre, subentra, a decorrere dalla data di efficacia del decreto di costituzione, ad ANAS S.p.A. nelle funzioni e nelle attività attribuite alla stessa con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio.*

*Da tali disposizioni discende il fabbisogno di capitale della nuova società, quantificato in 580 milioni di euro, importo massimo che il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a sottoscrivere, anche in più fasi e per successivi aumenti, ai sensi del combinato disposto dei commi 2-quinquiesdecies e 2-sexiesdecies. La quantificazione dell'onere indicato deriva dalla somma di due fattori. Il primo è l'ammontare necessario alla nuova società per dotarsi delle competenze tecniche e gestionali necessarie per gestire autostrade statali in concessione e/o a stipulare convenzioni onerose per le medesime finalità. Da un'analisi di società operanti nel settore, si stima tale necessità in circa 60 milioni di euro l'anno e, considerando la natura di start-up della nuova società, si ritiene tale ammontare pienamente necessario per i primi tre anni, per un totale di circa 180 milioni di euro. Il secondo fattore deriva dalla costituzione di nuove società per la gestione di autostrade in concessione e/o l'acquisizione di partecipazioni in società esistenti, in questo caso nel contesto della menzionata riorganizzazione della missione del Gruppo ANAS S.p.A. Al riguardo, tale Gruppo include società di gestione autostradale che sono valorizzate nel patrimonio della capogruppo, in base all'ultimo bilancio disponibile, per circa 400 milioni di euro. Tale valore di carico viene assunto come parametro di riferimento per determinare la dotazione di capitale della nuova società, ferma restando l'adozione della prassi di mercato che prevede un'accurata ed approfondita due diligence prima di acquisire società o partecipazioni in società, aggiungendosi all'ammontare di 180 milioni menzionato in precedenza per determinare un fabbisogno complessivo di 580 milioni di euro.*

*In considerazione della potenziale tempistica di sottoscrizione del capitale, o di aumento della dotazione patrimoniale, della nuova società, che è naturalmente legata alle fasi di costituzione e lancio della nuova società, nonché alle potenzialità di costituzione e/o acquisizione di società operanti nel ramo, la norma al comma 2-quinquiesdecies dispone un apporto complessivo di capitale di 52 milioni di euro, che viene ripartito con un profilo crescente a partire dal corrente anno e fino al 2024 compreso – nella misura di 2 milioni nel 2021, 10 milioni nel 2022, 20 milioni nel 2023 e 20 milioni nel 2024.*

*Agli oneri derivanti dal comma 2-quinquiesdecies, si provvede:*

*- quanto a 2 milioni di euro per l'anno 2021 mediante versamento nel predetto anno, all'entrata del bilancio dello Stato, di una corrispondente somma iscritta in conto residui, sullo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di*



*spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34 convertito, con modificazioni, nella legge 17 luglio 2020, n. 77;*

*- quanto a 10 milioni per l'anno 2022, 20 milioni per ciascuno degli anni 2023 e 2024 mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte capitale di cui al comma 5, dell'articolo 34-ter della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.*

*Inoltre, si prevede la possibilità, al comma 2-sexiesdecies, di un incremento di tale apporto per 528 milioni di euro mediante versamento nell'anno 2021, all'entrata del bilancio dello Stato, e successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa, di una corrispondente somma iscritta in conto residui, sullo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34 convertito, con modificazioni, nella legge 17 luglio 2020, n. 77.*

*I commi 2-undecies, 2-duodecies e 2-quaterdecies hanno carattere ordinamentale e sono funzionali a rendere coerente il sistema di regolamentazione delle funzioni di ANAS nell'ambito della nuova qualificazione delle attività di ANAS nella gestione della rete stradale non a pedaggio. In particolare, ANAS S.p.A. adotta sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, ivi compresi le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati, e per ciascuna attività, nel rispetto della disciplina eurounitaria. Viene inoltre previsto che tali attività vengano svolte dalla società nell'ambito del contratto di programma; conseguentemente, viene modificata la normativa relativa alla modalità di finanziamento di quest'ultimo e la ridefinizione della quota massima da riconoscere a titolo di "oneri di investimento".*

*Il comma 2-terdecies, prevede che le società miste regionali che non abbiano provveduto, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ad avviare ovvero a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, sono sciolte e poste in liquidazione, a decorrere dalla medesima data.*

*Si prevede inoltre che per lo svolgimento delle conseguenti attività liquidatorie sia nominato apposito Commissario liquidatore con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con il quale viene, altresì, determinato il compenso spettante al Commissario liquidatore sulla base delle tabelle allegate al decreto di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14. Agli oneri relativi al pagamento del Commissario liquidatore provvedono le medesime società poste in liquidazione.*

*La disposizione afferisce esclusivamente alla società Autostrade del Lazio S.p.a., costituita in modo paritetico da ANAS S.p.A. e dalla Regione Lazio. In particolare, detta Società ha provveduto a bandire una procedura di gara per l'affidamento in concessione delle attività di progettazione, realizzazione e gestione del «Corridoio intermodale Roma – Latina e collegamento Cisterna – Valmontone».*

*In data 10 giugno 2021, la società Autostrade del Lazio S.p.A. ha provveduto ad adottare un provvedimento di revoca, la cui legittimità è stata accertata dal Consiglio di Stato con sentenza n. 5780 del 5 agosto 2021 la Sezione V del Consiglio di Stato.*

*Con specifico riferimento agli effetti per la finanza pubblica derivanti dall'interruzione dell'ordinaria operatività aziendale conseguente la messa in liquidazione della Società Autostrade del Lazio S.p.A. si osserva che le attività fino ad oggi svolte da detta Società sono consistite nella gestione, in qualità di concedente, della sopra menzionata procedura di gara, utilizzando, a tale fine, le risorse previste dal Quadro economico di commessa. Detta attività non è più realizzabile alla luce sia delle specifiche direttive ministeriali di cui alle note prot. n. 39587 dell'8 ottobre 2020 e prot. n. 16007 del 26 aprile 2021, nelle quali è stato comunicato di non considerare più attuale il ruolo di Autostrade del Lazio S.p.a. in qualità di concedente, sia della sopra menzionata sentenza n. 5780/2021 del Consiglio di Stato, recante il riconoscimento, come già evidenziato, della legittimità del provvedimento di revoca adottato in conformità alle predette direttive ministeriali.*



*Di talché, la disposizione anticipa gli effetti di una decisione che i soci devono assumere ai sensi dell'articolo 2484, comma 1, n. 2, del codice civile ovvero in ragione delle reiterate perdite di esercizio, prevedendo una cesura ope legis dell'ordinaria attività che è precipuamente finalizzata a ridurre tempi della procedura liquidatoria e l'entità degli oneri derivanti dal prolungarsi della stessa, conservando al contempo in capo al Ministero le risorse necessarie per la realizzazione dell'intervento.*

*Quanto agli oneri connessi alla liquidazione, si rappresenta che, dall'analisi dell'ultimo bilancio approvato, nonché dalla verifica preliminare dello stato patrimoniale e da un'analisi prospettica dello stato patrimoniale ridotto alla forma elementare, in cui devono essere esposti nell'attivo le disponibilità liquide che residuano dopo il realizzo dei beni e dei crediti e nel passivo il capitale finale, che rappresenta in sostanza la somma dovuta ai soci in proporzione della quota detenuta da ciascuno di essi, nonché in relazione al contenuto conto economico, anch'esso prospettico in cui si presume il risultato economico della liquidazione per il periodo intercorrente tra la data di inizio dell'esercizio e quella di chiusura della liquidazione, si individuano risorse sufficienti tali da non generare effetti negativi ulteriori per la finanza pubblica, comunque inferiori rispetto agli effetti generati da un'ordinaria procedura liquidatoria.*

*Tale valutazione potrà essere cristallizzata solo nel corso della procedura di liquidazione (ovvero attraverso la realizzazione di tutte le attività sociali e l'estinzione di tutti i debiti con il ricavato derivante dal realizzo dell'attivo).*

*Con specifico riguardo alle altre società indicate nell'articolo 36, comma 2, lett. a), n. 4, del decreto – legge n. 98 del 2011, si evidenzia che:*

*a) la società Autostrade del Molise S.p.A. è in liquidazione dal 2018; come risulta dalla Determinazione e Relazione sul risultato del controllo eseguito dalla Corte dei Conti sulla gestione finanziaria di ANAS s.p.a. relativamente all'anno 2019, “le attività liquidatorie, relative principalmente alla gestione dei contenziosi in essere tra la società ed il promotore, si sono sostanzialmente concluse nel corso del 2019, con la chiusura del contenzioso contro il promotore. In data 24 giugno 2020 l'assemblea degli azionisti ha provveduto ad approvare il secondo bilancio intermedio di liquidazione al 31 dicembre 2019, chiuso in pareggio”;*

*b) la società Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A. è stata cancellata dal Registro delle Imprese in data 29 dicembre 2017, a seguito della conclusione della procedura di liquidazione, deliberata dall'Assemblea degli Azionisti del 14 settembre 2016;*

*c) la società Concessioni Autostradali Lombarde s.p.a. ha provveduto ad affidare le relative tratte rispettivamente alla società Brebemi S.p.A., Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. e Tangenziale Esterna S.p.A. (TE S.p.A.).*

*Da ultimo, il comma 2-terdecies stabilisce che restano comunque assegnate al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili le risorse, ancora disponibili, destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale e non affidate dalle società poste in liquidazione ai sensi del presente comma, da utilizzarsi da parte del Ministero per le medesime finalità secondo le modalità dallo stesso individuate in qualità di concedente delle infrastrutture autostradali ai sensi dell'articolo 11, comma 5, del decreto - legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14.*

*A tale riguardo, si evidenzia che per la realizzazione del «Corridoio intermodale Roma – Latina e collegamento Cisterna –Valmontone», in relazione alla quale la società Autostrade del Lazio S.p.A. svolge le funzioni amministrazione concedente, si evidenzia che, con delibere CIPE n. 88/2010 e n.51/2013 è stata definita l'assegnazione del contributo pubblico a fondo perduto di 468,1 milioni di euro a valere sulle risorse messe a disposizione dalla legge n. 166 del 2002, appostate sul capitolo n.7060 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e così articolati:*

*- 68,477 mln di euro, netti, quale contributo derivante dai limiti d'impegno quindicennali di euro 6,267 mln di euro annui con decorrenza dall'anno 2005; sulla base di dette disponibilità, la Regione Lazio (soggetto attuatore ex delibera CIPE n. 50/2004) ha stipulato con Cassa depositi e prestiti, nel novembre 2006, un mutuo dell'importo di 68,477 mln di euro in cui è successivamente subentrato il concedente Autostrade del Lazio (soggetto attuatore ex delibera CIPE n. 55/2008);*



- 356,325 mln di euro quale contributo lordo derivante dalla sommatoria dei limiti di impegno quindicennali di 23,755 mln di euro annui con decorrenza dall'anno 2006 (decreto interministeriale MIT/MEF di autorizzazione all'utilizzo dei contributi pluriennali n.1004/2010);
- 43,275 mln di euro quale contributo lordo derivante dalla sommatoria dei limiti d'impegno quindicennali di 2,885 mln di euro annui con decorrenza dall'anno 2006 (decreto interministeriale MIT/MEF di autorizzazione all'utilizzo dei contributi pluriennali n.1003/2010).

Con la legge n. 178 del 2020 (LB2021) sono state stanziare risorse per il completamento del tratto autostradale Roma-Latina per un importo complessivo di 250 mln, appostate sul capitolo 7065 p.g. 2 del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e ripartite per gli anni dal 2021 al 2034. Trattasi di risorse disponibili e libere da impegni giuridicamente vincolanti.

A seguito del riparto del Fondo finalizzato al rilancio degli investimenti delle Amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese ex comma 14, art. 1, della legge n. 160 del 2019 (LB2020), sono state stanziare risorse per il completamento del tratto autostradale Cisterna-Valmontone pari a 300 mln di euro, appostate sul capitolo 7065 p.g. 3 del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e ripartite per gli anni dal 2020 al 2026. In relazione a detto intervento, si evidenzia che con d.P.C.M. 16 aprile 2021 è stato nominato un Commissario straordinario ai sensi dell'articolo 4 del decreto – legge n. 32 del 2019, con il compito di procedere alle attività di progettazione, di approvazione dei progetti, nonché di affidamento ed esecuzione dell'intervento anche per fasi funzionali a valere sulle citate risorse appostate sul capitolo 7065, p.g. 3.

Il comma 2-septiesdecies prevede l'autorizzazione, in favore di Roma Capitale, a stipulare un'apposita convenzione con Anas Spa (quale centrale di committenza) per l'affidamento di interventi urgenti per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade comunali ricomprese nel territorio della medesima Roma capitale. Il termine per la stipula della predetta convenzione è fissato in 15 giorni decorrenti dalla data di entrata in vigore della disposizione, laddove il termine per l'affidamento degli interventi da realizzare è fissato in 90 giorni decorrenti dalla sottoscrizione della convenzione. La norma precisa che - limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti (decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50) - la selezione degli operatori economici da parte di Anas s.p.a. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro di cui all'articolo 54 del citato codice, ancora vigenti e in relazione ai quali non sia intervenuta l'aggiudicazione ovvero non si sia provveduto alla loro esecuzione, secondo le modalità previste dai commi da 2 a 6 del summenzionato articolo 54.

Per quanto concerne i profili finanziari, Anas s.p.a. è altresì autorizzata ad utilizzare – nel limite di 5 milioni di euro - le risorse di cui all'articolo 1, comma 873, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, già disponibili per interventi di manutenzione straordinaria nell'ambito del Contratto di programma tra l'ANAS Spa e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, purché non ancora impegnate. Si rappresenta che l'utilizzo delle risorse necessarie agli interventi sopraindicati non pregiudica le iniziative già programmate nel rispetto degli impegni assunti con il Contratto di programma Anas-MIMS.

Il comma 3 prevede la modifica dell'articolo 2, comma 171, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, che ha previsto che i compiti e le attribuzioni in materia di vigilanza sulle dighe facenti capo al Registro italiano dighe, ai sensi dell'articolo 91, comma 1, del decreto legislativo n. 112 del 1998, nonché dell'articolo 10 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 2003, n. 136, siano trasferiti al Ministero delle infrastrutture. In particolare, con la modifica apportata, si prevede che tali funzioni di vigilanza siano svolte fermi i compiti, gli obblighi, e le responsabilità degli enti concessionari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza, nonché le funzioni di controllo delle amministrazioni concedenti. La disposizione è di **carattere ordinamentale** e non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.



Il **comma 4** si introduce una modifica all'articolo 114, comma 4, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 in materia di piano di gestione ai fini delle operazioni di svasso, sghiaimento e sfangamento delle dighe.

L'articolo 114 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152, recante “Norme in materia ambientale” prevede, al comma 2, che: *“Al fine di assicurare il mantenimento della capacità di invaso e la salvaguardia sia della qualità dell'acqua invasata sia del corpo ricettore, le operazioni di svasso, sghiaimento e sfangamento delle dighe sono effettuate sulla base di un progetto di gestione di ciascun invaso. Il progetto di gestione è finalizzato a definire sia il quadro previsionale di dette operazioni connesse con le attività di manutenzione da eseguire sull'impianto, sia le misure di prevenzione e tutela del corpo ricettore, dell'ecosistema acquatico, delle attività di pesca e delle risorse idriche invasate e rilasciate a valle dell'invaso durante le operazioni stesse”*.

Al comma 3 del medesimo articolo si prevede che: *“Il progetto di gestione individua altresì eventuali modalità di manovra degli organi di scarico, anche al fine di assicurare la tutela del corpo ricettore. Restano valide in ogni caso le disposizioni fissate dal decreto del Presidente della Repubblica 1° novembre 1959, n. 1363, volte a garantire la sicurezza di persone e cose.”*, mentre al successivo comma 4 si stabilisce che: *“Il progetto di gestione è predisposto dal gestore sulla base dei criteri fissati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare di concerto con il Ministro delle attività produttive e con quello delle politiche agricole e forestali, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, da emanarsi entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della parte terza del presente decreto.”*.

Orbene, con la disposizione in commento si modifica il comma 4 del citato articolo 114 del decreto legislativo n. 152 del 2006, stabilendo che il regolamento ivi previsto definisca i criteri per la redazione per gli invasi realizzati da sbarramenti aventi le caratteristiche di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, (ovvero le grandi dighe) e che, per gli invasi di cui all'articolo dell'articolo 89 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n.112, (su cui le regioni esercitano i compiti e le funzioni di vigilanza), le regioni, in conformità ai propri ordinamenti, adeguano la disciplina regionale agli obiettivi di cui ai commi 2, 3 e 9, anche tenuto conto delle specifiche caratteristiche degli sbarramenti e dei corpi idrici interessati. Tale modifica si rende necessaria al fine di semplificare le operazioni di svasso, sghiaimento e sfangamento delle “piccole dighe” di competenza regionale e di consentire che i criteri per la redazione del piano di gestione degli invasi di piccole dimensioni siano definiti dalle regioni, anche in considerazione del fatto che il medesimo articolo 114 attribuisce, al comma 5, il compito di approvare i sopra richiamati progetti di gestione alle regioni.

La disposizione è di **carattere ordinamentale** e non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

*Ai commi 4-bis e 4-ter si introducono disposizioni finalizzate a semplificare e accelerare l'attuazione del Piano nazionale di interventi nel settore idrico di cui all'articolo 1, commi 516-525, della legge 27 dicembre 2017, n. 205 (legge di bilancio 2018) che hanno previsto, per la programmazione e la realizzazione degli interventi necessari alla mitigazione dei danni connessi al fenomeno della siccità e per promuovere il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche, l'adozione, con apposito d.P.C.M., di un Piano nazionale di interventi nel settore idrico. All'interno della Missione 2, Componente 4 “Tutela del territorio e della risorsa idrica” del Piano nazionale di Ripresa e Resilienza di cui al Regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, è stata prevista l'attuazione di una riforma relativa al settore dell'approvvigionamento idrico, riguardante la “Semplificazione della normativa e rafforzamento della governance per l'attuazione degli investimenti nell'ambito delle infrastrutture di approvvigionamento idrico” finalizzata a superare le criticità derivanti dall'attuale complesso quadro normativo e dalla gestione frammentata della risorsa idrica e delle infrastrutture connesse all'approvvigionamento, che hanno inciso negativamente sulla capacità di programmazione ed attuazione degli investimenti. L'obiettivo perseguito dalla riforma prevista*



*nel PNRR è rendere più efficace la governance del Piano nazionale degli interventi nel settore idrico.*

*Attualmente, il Piano Nazionale di interventi nel settore idrico è strutturato in due sezioni distinte: la sezione “acquedotti”, la cui programmazione è gestita dall’Autorità per l’energia elettrica, il gas e il sistema idrico (ARERA), e la sezione “invasi”, gestita dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. In attuazione di quanto previsto dall’articolo 1, comma 523, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro delle politiche agricole del 6 dicembre 2018, n. 526, è stato adottato il “piano straordinario invasivi” che ha previsto un finanziamento di 249,9 milioni di euro per n. 30 interventi.*

*Con il successivo d.P.C.M. 17 aprile 2019 si è provveduto all’adozione del primo stralcio del Piano nazionale degli interventi nel settore idrico - sezione «invasi», composto da 30 interventi di cui all’allegato 1 e da 27 interventi e progetti di cui all’allegato 2, per un importo complessivo di 260 milioni di euro. Ai fini della definizione di un primo stralcio della sezione «acquedotti» del Piano nazionale, nell’aprile 2018 l’ARERA ha predisposto una relazione (n. 268/2018/I/idr) finalizzata a fornire un primo elenco degli interventi individuati dai soggetti territorialmente competenti. Con il successivo d.P.C.M. 1° agosto 2019 si è provveduto all’adozione del primo stralcio del Piano nazionale degli interventi nel settore idrico - sezione «acquedotti», composto da 26 interventi (indicati nell’allegato 1 al decreto), per un importo complessivo di 80 milioni di euro.*

*Orbene, al fine di assicurare una più celere realizzazione di interventi nel settore idrico, il comma 4-bis apporta modifiche al citato articolo 1, commi 516-525, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, con l’obiettivo di riformare le modalità di elaborazione e di attuazione del Piano nazionale di interventi nel settore idrico, modificando esclusivamente le modalità e le procedure di attuazione del Piano nazionale degli interventi per il settore idrico. Con particolare riguardo alla modifica apportata al comma 520, si precisa che la disposizione introdotta, prevede che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, anche ai fini di quanto previsto dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto – legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, monitora l’andamento dell’attuazione degli interventi del Piano nazionale di cui al comma 516 e assicura il sostegno e le misure di accompagnamento ai soggetti attuatori per eventuali criticità nella programmazione e nella realizzazione degli interventi. Occorre, inoltre, ricordare che l’articolo 1, comma 523-bis della legge n. 205/2017 prevede che “I soggetti realizzatori possono altresì avvalersi di enti pubblici e società in house delle amministrazioni centrali dello Stato, dotate di specifica competenza tecnica, anche per gli interventi previsti nel Piano nazionale di cui al comma 516 e di quelli relativi alle infrastrutture idriche finanziate a valere su altre risorse finanziarie nazionali ed europee che concorrono agli obiettivi di cui allo stesso comma 516.” Il Ministero provvederà, pertanto, allo svolgimento delle attività con le risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente.*

*Al fine di apportare il necessario coordinamento con le modifiche introdotte al comma 4-bis, al comma 4-ter si modifica l’articolo 1, comma 155, della legge 30 dicembre 2018 n. 145, sopprimendo la destinazione di 60 milioni di euro annui per la sezione «invasi» nell’ambito del finanziamento, ivi previsto, della progettazione di interventi considerati strategici di un primo stralcio del Piano nazionale di interventi nel settore idrico di cui all’articolo 1, comma 516, della legge 27 dicembre 2017, n. 205 (che autorizza la spesa di 100 milioni di euro annui per gli anni dal 2019 al 2028).*

*Le disposizioni di cui ai commi 4-bis e comma 4-ter hanno natura ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

*Al comma 4-quater si introducono modifiche all’articolo 6, comma 4-bis della legge 1 agosto 2002, n. 166 in materia di approvazione dei progetti delle opere di derivazione dai serbatoi e di adduzione all’utilizzazione, comprese le condotte forzate, nonché in materia di vigilanza sulle operazioni di controllo che i concessionari saranno tenuti ad espletare sulle medesime opere.*



*L'articolo 2, comma 1, del decreto legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, prevede l'emanazione del regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione e l'esercizio delle dighe, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici e con il Ministro dell'ambiente. Ad integrazione di quanto previsto da tale disposizione, l'articolo 6, comma 4-bis della legge 1 agosto 2002, n. 166 ha ampliato l'ambito di applicazione di tale regolamento, prevedendo che "con il regolamento previsto dall'articolo 2 del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, sono definite le modalità con cui il Registro italiano dighe provvede all'approvazione dei progetti delle opere di derivazione dai serbatoi e di adduzione all'utilizzazione, comprese le condotte forzate, nonché alla vigilanza sulle operazioni di controllo che i concessionari saranno tenuti ad espletare sulle medesime opere."*

*Si precisa che l'articolo 1, del citato decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, stabilisce che la realizzazione di opere di sbarramento, dighe di ritenuta o traverse, che superano i 15 metri di altezza o che determinano un volume d'invaso superiore a 1.000.000 di metri cubi, di seguito denominate dighe, è soggetta, all'approvazione tecnica del progetto da parte del Servizio nazionale dighe, organo soppresso e le cui funzioni sono trasferite al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.*

*Al riguardo si ricorda che il decreto legislativo 31 marzo 1998 n. 112, recante "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59", in materia di risorse idriche e difesa del suolo, all'articolo 91, ha stabilito la competenza dello Stato, e quindi, del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai fini della tutela della pubblica incolumità, in materia di approvazione tecnica dei progetti ed alla vigilanza sulla costruzione e sulle operazioni di controllo spettanti ai concessionari sulle dighe di ritenuta aventi le caratteristiche indicate all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito con modificazioni dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584.*

*Parimenti, ai sensi dell'articolo 89 del medesimo decreto legislativo n. 112 del 1998, sono conferite alle regioni e agli enti locali le funzioni, in materia di risorse idriche e difesa del suolo, tra cui quelle relative alla progettazione, realizzazione e gestione delle opere idrauliche di qualsiasi natura e alle dighe non comprese tra quelle indicate al citato articolo 91, comma 1 del medesimo decreto legislativo.*

*Orbene, il comma 4-ter ha la finalità di definire il perimetro di competenza del Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili anche sulle opere di derivazione della risorsa idrica dalle dighe di cui al citato articolo 6 della legge 1 agosto 2002, n. 166. In particolare, le disposizioni introdotte dal comma 4-quater sono finalizzate ad individuare la tipologia delle opere di derivazione dai serbatoi e di adduzione per le quali il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili svolge le funzioni di approvazione dei progetti nonché le funzioni di vigilanza sulle operazioni di controllo che i concessionari sono tenuti ad espletare sulle medesime opere.*

*Si opera, pertanto, una ripartizione, anche in considerazione delle competenze attribuite dal citato decreto legislativo n. 112 del 1998, tra lo Stato e le Regioni e le Province autonome, delle competenze in materia di approvazione dei progetti e di vigilanza sulle opere di derivazione.*

*L'individuazione di tale tipologia di opere è stata elaborata secondo i criteri di seguito illustrati:*  
*- criterio di connessione funzionale delle opere di derivazione con le dighe di competenza statale: sono escluse dall'ambito di applicazione del citato regolamento di cui all'articolo 2, comma 1, del decreto legge 8 agosto 1994, n. 507, le opere di derivazione da sbarramenti soggetti alla vigilanza delle regioni e province autonome (altezza inferiore a 15 metri e volume di invaso inferiore ad un milione di metri cubi di cui all'articolo 1, comma 1, del citato decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507). In tal modo si assicura alle opere caratterizzate da continuità funzionale e costruttiva un unico organismo, statale o regionale, competente per l'approvazione dei progetti e per la vigilanza, evitando criticità derivanti dalla sovrapposizione o giustapposizione di competenze su opere caratterizzate da continuità costruttiva e funzionale.*



*- criterio di unitarietà del sistema funzionale e costruttivo - diga e opere di derivazione della risorsa idrica dall'invaso di competenza statale - con definizione del suo inizio, costituito dalle opere di presa, e del suo termine, distinto in:*

- alveo naturale di restituzione della risorse idrica, nel caso di solo utilizzo del carico idraulico per la produzione di energia idroelettrica (non consumo della risorsa);*
- prima opera idraulica in grado di dissipare, disconnettere o ripartire il carico idraulico, nel caso di utilizzo della risorsa a fini agricoli, civili e industriali (consumo della risorsa idrica). In detti casi, il termine della competenza è identificato con il primo manufatto che ne determina una significativa riduzione delle caratteristiche di potenziale pericolosità (carico idraulico/portata).*

*Alla luce di quanto disposto dal nuovo comma 4-bis dell'articolo 6 della legge 1° agosto 2002, n. 166, si dispone, pertanto, al nuovo comma 4-ter, la competenza esclusiva delle regioni o delle province autonome di Trento e Bolzano per le opere di derivazione non connesse funzionalmente con dighe di competenza statale, come sopra definite.*

*Infine, al nuovo comma 4-quater dell'articolo 6 della legge 1° agosto 2002, sono disciplinate le modalità con cui, nel caso di opere di derivazione che ascritte ai diversi perimetri di competenza (statale/regionale o delle province autonome) risultano tra loro interconnesse funzionalmente, debba prevedersi un accordo tra le predette amministrazioni in relazione alla specificità tecnica dei luoghi e delle opere. Anche questa ultima previsione è finalizzata ad assicurare unicità del soggetto cui sono demandate le competenze di approvazione dei progetti e di vigilanza sulle opere, al fine di evitare che la concomitanza di soggetti competenti possa rendere meno efficace il presidio della pubblica incolumità. Al riguardo si ricorda che lo strumento individuato, l'accordo fra pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241, prevede che le amministrazioni pubbliche possono sempre concludere tra loro accordi per disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune.*

*Le disposizioni recate dal comma 4-quater hanno carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

*Articolo 2-bis. (Individuazione di nuovi siti per i caselli autostradali al servizio delle stazioni per l'alta velocità)*

*L'articolo, introdotto in sede di conversione, al fine di promuovere il trasporto intermodale e l'accesso alle stazioni ferroviarie per l'alta capacità e l'alta velocità, prevede che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con i concessionari delle tratte autostradali in concessione, procede alla valutazione, sulla base di analisi di fattibilità tecnico economica, dei siti per l'ubicazione dei caselli autostradali funzionali all'accesso alle stazioni ferroviarie per l'alta velocità e per l'alta capacità di prossima realizzazione. I nuovi caselli, valutati sostenibili in relazione alla domanda di traffico, saranno assentiti in concessione alle società e regolati mediante un Addendum agli atti convenzionali vigenti. Si precisa che eventuali oneri derivanti dalla norma saranno a carico del concessionario qualora, in fase di programmazione, si ritenesse necessario realizzare nuovi caselli autostradali.*

**Articolo 3 - Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore dei trasporti e delle infrastrutture ferroviarie e impianti fissi.**

I commi da 1 a 4 introducono disposizioni finalizzate ad accelerare l'attuazione del «Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, European Rail Traffic Management System» di seguito *denominato* «sistema ERTMS» e a garantire un



efficace coordinamento tra la dismissione del sistema di segnalamento nazionale classe “B” e l'attrezzaggio dei sottosistemi di bordo dei veicoli con il sistema ERTMS, prevedendo l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di un fondo con una dotazione di 60 milioni di euro, per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, per finanziare i costi di implementazione del sotto sistema ERTMS di bordo dei veicoli.

Tali risorse non sono destinate al finanziamento dei costi di sviluppo, certificazione, omologazione ed eventuali riomologazioni su reti estere dei cosiddetti «veicoli tipo», fermi macchina o sostituzione operativa dei mezzi di trazione ma sono, invece, destinati al finanziamento degli interventi di rinnovo o ristrutturazione dei veicoli, per l'adeguamento del relativo sottosistema di bordo di classe “B” al sistema ERTMS rispondente alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità indicate nella Tabella A2.3 dell'allegato A del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione europea del 27 maggio 2016, come modificato dal regolamento (UE) 2019/776 della Commissione europea del 16 maggio 2019 e alle norme tecniche previste al punto 12.2 dell'Allegato al decreto dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie n. 1/2016 del 13 dicembre 2016.

La quantificazione dei costi pari a 300 milioni di euro è stata stimata dal gestore dell'infrastruttura, con il supporto di un advisor indipendente, prendendo in considerazione la necessità di adeguare i sistemi di bordo di 5.000 cabine di guida ad un costo di 60.000 euro ciascuna. È stimabile che tale fabbisogno si ripartisca in maniera uniforme nel quinquennio in quanto la capacità industriale degli operatori di settore consente di attrezzare un massimo di 1.000 cabine annue.

La disposizione non comporta oneri a carico della finanza pubblica in quanto l'istituzione di un fondo per complessivi 300 milioni di euro per il periodo 2022-2026 trova copertura mediante utilizzo delle risorse di cui all'articolo 1, comma 86 della legge 23 dicembre 2005, n. 266, relativa al capitolo 7122 del Ministero dell'economia e delle finanze, recante “Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato spa per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie”.

Al **comma 2** si prevede che le risorse del comma 1 siano destinate al finanziamento degli interventi di rinnovo o ristrutturazione dei veicoli, per l'adeguamento del relativo sottosistema di bordo di classe «B» al sistema ERTMS rispondente alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità indicate nella Tabella A2.3 dell'allegato A del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione europea, del 27 maggio 2016, come modificato dal regolamento (UE) 2019/776 della Commissione europea, del 16 maggio 2019, e alle norme tecniche previste al punto 12.2 dell'Allegato 1a al decreto dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie n. 1/2016 del 13 dicembre 2016. Si prevede, inoltre, che fermo quanto previsto dal successivo comma 3, possano beneficiare del finanziamento gli interventi realizzati a partire dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto ed entro il 31 dicembre 2026, sui veicoli che risultino iscritti in un registro di immatricolazione istituito presso uno Stato membro dell'Unione europea, che circolano sul territorio nazionale e soltanto nel caso che detti interventi non risultino già finanziati dai contratti di servizio in essere con lo Stato o le regioni.

Il **comma 3** stabilisce che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, siano definite le modalità attuative di erogazione del contributo alle imprese ferroviarie o ai proprietari dei veicoli per gli interventi sui veicoli di cui al comma 2, nei limiti della effettiva disponibilità del fondo. Nell'ambito delle dotazioni del fondo, il citato decreto definisce i costi sostenuti che possono essere considerati ammissibili, l'entità del contributo massimo riconoscibile per ciascun veicolo oggetto di intervento in caso di effettuazione di una determinata percorrenza sulla rete ferroviaria interconnessa insistente sul territorio nazionale, l'entità della riduzione proporzionale del contributo riconoscibile in caso di effettuazione di percorrenze inferiori a quella richiesta ai fini dell'attribuzione del contributo nella misura massima, nonché i criteri di priorità di accoglimento delle istanze in coerenza con *i tempi previsti* nel piano nazionale di sviluppo del sistema ERTMS di terra. La disposizione subordina l'efficacia del citato decreto all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.



Il **comma 4** reca la copertura finanziaria degli oneri derivanti dal comma 1 prevedendo che per le finalità di cui al comma 1 si provvede, nei limiti di 60 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, mediante utilizzo delle risorse di cui all'articolo 1, comma 86, della legge 23 dicembre 2005, n. 266.

Il **comma 5** prevede la proroga a tutto il 2021 del termine di operatività del fondo istituito dall'articolo 47, comma 11-*quinquies*, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, con una dotazione di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017, 2018, 2019 e 2020, destinato alla formazione del personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria, con particolare riferimento alla figura professionale dei macchinisti del settore del trasporto ferroviario di merci. Al relativo onere, pari a complessivi 2 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 12, comma 18, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130 destinate alle spese di funzionamento.

All'uopo si rappresenta che la riduzione di 2 milioni di euro per l'anno 2021 dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 12, comma 18, del suddetto decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, non pregiudica le attività di Ansfisa, tenuto conto, infatti, che all'attualità, non sono state ancora effettuate le assunzioni già autorizzate e finanziate dalla medesima norma, con conseguente risparmio delle relative spese di funzionamento previste. Sul punto, si evidenzia che l'articolo 12, comma 15, del decreto-legge n. 109 del 2018 stabilisce che l'Agenzia è autorizzata all'assunzione a tempo indeterminato di 205 unità di personale e 19 dirigenti nel corso dell'anno 2019 e di 134 unità di personale e 13 dirigenti nel corso dell'anno 2020. A tal fine è previsto uno stanziamento di 24,3 milioni di euro a decorrere **dall'anno 2020**, di cui euro 5.320.000 per le relative spese di funzionamento, e 18,780 milioni di euro per le spese per il personale.

PERSONALE AUTORIZZATO ALL'ASSUNZIONE

CATEGORIA	Personale autorizzato all'assunzione nell'anno 2019 Articolo 12, decreto legge 109 del 2018	Personale autorizzato all'assunzione nell'anno 2019 Legge di. Bilancio n. 145 del 2018	TOTALE ANNO 2019	Personale autorizzato all'assunzione nell'anno 2019 Articolo 12, decreto legge 109 del 2018	Personale autorizzato all'assunzione nell'anno 2019 Legge di. Bilancio n. 145 del 2018	TOTALE ANNO 2020	TOTALE COMPLESSIVO
Direttori Generali	2		2			-	2
Dirigenti II Fascia	13	4	17	10	3	13	30
Professionisti I qualifica	18	9	27	13	9	22	49
Professionisti II qualifica	1	-	1	-	1	1	2
Funzionari	73	33	106	35	33	68	174
Collaboratori	45	20	65	19	19	38	103
Operatori	4	2	6	3	2	5	11
<b>TOTALE</b>	<b>156</b>	<b>68</b>	<b>224</b>	<b>80</b>	<b>67</b>	<b>147</b>	<b>371</b>

Nel prospetto seguente, al fine di dare evidenza dei risparmi di spesa, comprensive di quelle previste per il funzionamento, a valere sull'autorizzazione di spesa oggetto della richiesta di riduzione, si riporta il dettaglio delle risorse stanziare e dei costi sostenuti.



CATEGORIA	Personale pianta organica	Costo unitario nuovi ingressi (livello CCNL iniziale)	Costo totale	
Dirigenti generali	2	€ 221.682	€ 443.364	
Dirigenti non generali	16	€ 168.742	€ 2.699.875	
Professionisti I qualifica	37	€ 85.447	€ 3.161.522	
Professionisti II qualifica	1	€ 69.365	€ 69.365	
Funzionari	64	€ 51.191	€ 3.276.255	
Collaboratori	41	€ 45.813	€ 1.878.320	
Operatori	8	€ 41.722	€ 333.775	
<b>Totale personale ANSFISA</b>	<b>169</b>		<b>€ 11.862.476</b>	
		<b>Altre spese di personale</b>	<b>€ 2.253.871</b>	19%
		<b>Altre spese di funzionamento</b>	<b>€ 2.609.745</b>	22%
	<b>SPESE</b>		<b>€ 16.726.092</b>	
<b>Risorse</b>	art. 12 decreto legge 109/2018 capitolo MIMS 1227 - pg. 2		<b>€ 18.780.000</b>	
	art. 12 decreto legge 109/2018 capitolo MIMS 1227 - pg. 3		<b>€ 3.520.000</b>	
	art 1, commi 330 e 331, legge 145/2018		<b>€ 8.113.523</b>	
	art 1, commi 332, legge 145/2018		<b>€ 2.000.000</b>	
	art. 15, comma 2, lett. a) del decreto legislativo 50/2019 entrate proprie		<b>€ 2.000.000</b>	
	art. 15, comma 2, lett. b) del decreto legislativo 50/2019 incremento dell'1 per cento dei canoni di accesso alla rete ferroviaria, corrisposti dalle imprese ferroviarie ai gestori dell'infrastruttura		<b>€ 8.500.000</b>	
	art. 15, comma 2, lett. c) del decreto legislativo 50/2019			
	art. 15, comma 2, lett. d) del decreto legislativo 50 del 2019		<b>€ 7.686.476</b>	
trasferimento risorse da parte di altre amministrazioni per 61 unità di cui all'articolo 12, comma 14, decreto legge 109 del 2018			<b>€ 2.450.000</b>	
<b>TOTALE</b>			<b>€ 53.049.999</b>	
<b>risorse residue</b>			<b>€ 36.323.907</b>	

Relativamente alle entrate previste dell'articolo 15, comma 2, lettere a) e b) del decreto legislativo 50/2019, si riporta l'andamento delle stesse nel periodo 2016-2019



	2.019,00	2.018,00	2.017,00	2.016,00
art. 15, comma 2, lett. a) del decreto legislativo 50/2019 entrate proprie	2.029.766,24	2.292.465,67	2.782.246,23	1.519.843,44
art. 15, comma 2, lett. b) del decreto legislativo 50/2019 incremento dell'1 per cento dei canoni di accesso alla rete ferroviaria, corrisposti dalle imprese ferroviarie ai gestori dell'infrastruttura	7.190.759,88	15.805.849,66	8.557.215,64	9.340.357,21

Pertanto, l'importo di 2 milioni di euro per l'anno 2021, utilizzato a copertura della disposizione, trova piena disponibilità nell'ambito delle risorse residue previste per il medesimo anno dall'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 12, comma 18, del decreto – legge 28 settembre 2018, n. 109 e di cui si propone la riduzione.

Le disposizioni di cui ai **commi 6, 7 e 8** sono finalizzate ad assicurare la continuità dei servizi di trasporto ferroviario lungo la linea da Tirano in Italia fino a Campocologno in Svizzera, indicata come patrimonio dell'UNESCO. In particolare, la disposizione autorizza la circolazione nel territorio italiano dei rotabili ferroviari a tal fine impiegati per l'intera durata della concessione rilasciata al gestore di detto servizio di trasporto dall'ufficio governativo della Confederazione Elvetica (**comma 6**), assoggettando il relativo esercizio al rispetto delle norme di sicurezza previste dall'articolo 2, comma 4, e all'art. 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, riguardanti le reti ferroviarie funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario (**comma 7**), e demandando alla sottoscrizione di un apposito disciplinare, concordato tra il Comune di Tirano ed il gestore della Ferrovia Retica, la regolamentazione dell'esercizio sulla parte di tratta urbana, caratterizzata dal percorso promiscuo con veicoli e pedoni (**comma 8**).

Sul punto si rappresenta che l'esercizio lungo la tratta nel territorio italiano è avvenuto in base al D.M. 664 del 20 maggio 1987, la cui vigenza è scaduta in data 31 dicembre 2020. Ad oggi la continuità del servizio viene assicurata mediante un'ordinanza del Sindaco, emessa per scongiurare il fermo dell'impianto, in considerazione della rilevanza socio-economica dei relativi servizi di trasporto per la comunità locale, in attesa e nelle more della ordinaria definizione delle procedure di rilascio del titolo permissivo all'esercizio, che stante la natura di provvedimento contingibile e urgente ha necessariamente una durata predeterminata.

Si tratta di disposizioni da cui **non derivano nuovi o maggiori oneri** per la finanza pubblica, in quanto per l'esercizio del servizio non è prevista alcuna corresponsione di corrispettivi o sovvenzioni e il disciplinare di esercizio riguarderà in via principale le modalità tecniche di conduzione del servizio all'interno del sedime urbano. Inoltre, si prevede che, laddove dal disciplinare di esercizio di cui al primo periodo del comma 8 dovessero scaturire eventuali nuovi oneri, il comune di Tirano vi provveda con le risorse disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. All'uopo, si rappresenta che trattasi di oneri relativi alla sicurezza stradale e alla viabilità interessata dal sistema ferroviario, che laddove si siano resi necessari negli anni scorsi, sono stati sostenuti dal medesimo comune di Tirano con risorse a valere sul proprio bilancio ed ammontano mediamente a circa 25 mila euro annui.

Il **comma 9** apporta modifiche all'articolo 51, comma 6, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, stabilendo che le eventuali risorse



residue dello stanziamento complessivo di cui al comma 1 possono essere utilizzate, nell'anno 2021, per il potenziamento delle attività di controllo finalizzate ad assicurare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale avvenga in conformità alle misure di contenimento e di contrasto dei rischi sanitari derivanti dalla diffusione del COVID-19, nonché, come già previsto a legislazione vigente, a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri previste di cui all'articolo 200, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

La disposizione, limitandosi ad introdurre un'ulteriore possibilità di utilizzo di eventuali risorse residue relative allo stanziamento degli ulteriori 450 milioni di euro per l'anno 2021 previsti dal comma 1 del citato articolo 51, che ha incrementato la dotazione del fondo di cui all'articolo 1, comma 816, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, non determina nuovi o ulteriori oneri a carico della finanza pubblica.

***Comma 9-bis. L'emergenza epidemiologica da Covid-19 ha causato una riduzione delle entrate finanziarie per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti di cui al comma 6, dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201. La quantificazione della copertura delle minori entrate derivanti dalla riduzione, causata dagli effetti della pandemia da Covid-19, dell'ammontare del contributo per il funzionamento della suddetta è valutata in circa 3,7 milioni di euro per l'anno 2022. Pertanto, il comma 9-bis in considerazione di tali effetti negativi dispone a favore dell'Autorità di regolazione dei trasporti l'autorizzazione, per l'esercizio finanziario 2022, a fare fronte alla copertura delle minori entrate derivanti dalla riduzione degli introiti connessi al contributo per il funzionamento dovuto ai sensi della lettera b), del comma 6, del citato articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011, previste nella misura di 3,7 milioni di euro, mediante l'utilizzo della quota non vincolata dell'avanzo di amministrazione accertato alla data del 31 dicembre 2020. Si prevede, infine, che alla compensazione dei maggiori oneri, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, pari a 3,7 milioni di euro annui per l'anno 2022, si provveda mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189.***

***La modifica introdotta con il comma 9-ter) estende la qualifica di area di interesse strategico nazionale, attualmente disposta dall'art. 19 della L. 183/2011 per le aree site nel comune di Chiomonte (TO) interessate dalle lavorazioni, previste fino al 2018, alle altre zone, situate in diversi territori comunali della provincia di Torino, in cui proseguiranno le fasi di realizzazione dell'infrastruttura (tunnel di base e siti di valorizzazione dei materiali ed opere connesse alla realizzazione della linea AV/AC Torino-Lione), a salvaguardia di assetti di rilevanza strategica per l'economia nazionale. L'ampliamento dell'area individuata dall'attuale estensione è necessario anche per sottoporre a un'uniforme disciplina le ulteriori aree interessate dai lavori, relativi alla stessa infrastruttura, in alcune delle quali sono in corso di esecuzione, o di prossimo avvio, le fasi di cantiere.***

***La modifica in questione – che incide, altresì, sullo sviluppo infrastrutturale del Paese, potenziando il trasporto su ferro, in attuazione della “Missione 3: Infrastrutture per una mobilità sostenibile” del PNRR – ha carattere eminentemente ordinamentale e non comporta maggiori oneri a carico della finanza pubblica.***

#### **Articolo 4 - Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo.**

Il **comma 1** apporta modifiche al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, al fine di aggiornare talune disposizioni, armonizzandone il contenuto alla recepita direttiva 2009/16/CE, nonché di aggiornare le previsioni concernenti la formazione del personale ispettivo del Corpo delle



Capitanerie di porto. La disposizione ha natura ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

*Il comma 1-bis introduce una misura finalizzata ad assicurare il finanziamento al CdR 4 del MIMS affinché possa dare attuazione, quale autorità nazionale competente, alle previsioni del regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea ed abroga la direttiva 2010/65/UE e designa formalmente autorità nazionale competente che agisce come coordinatore nazionale per l'interfaccia unica marittima europea ed esercita le funzioni di cui agli articoli 5, 12 e 18 del regolamento (UE) 2019/1239.*

*Il comma 1-ter definisce lo strumento, da adottarsi entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge, per definire le modalità di esercizio delle funzioni di coordinamento spettanti all'autorità nazionale competente per l'applicazione del regolamento (UE) 2019/1239 da parte delle autorità interne competenti e della loro cooperazione per assicurare la distribuzione dei dati e la connessione con i pertinenti sistemi delle autorità competenti a livello nazionale e dell'Unione.*

*Il comma 1-quater autorizza la spesa di 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e di 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036, per l'acquisto e l'ammodernamento dei sistemi informativi in dotazione all'amministrazione sopra richiamata nonché per il progressivo trasferimento in Sogei dell'infrastruttura informatica, garantendo, al contempo elevati standard di sicurezza cybernetica.*

*La quantificazione dell'onere di spesa è stata determinata, sviluppando la time line fissata dalla commissione Europea (tabella n° 1).*

*Per l'analisi dei costi, è stato utilizzato il supporto tecnico della Società di cui all'articolo 83, comma 15, del decreto-legge 25 giugno 2008, n.112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n.133, individuata, ai sensi del decreto-legge 26 ottobre 2019, n.124 convertito con la legge 19 dicembre 2019, n. 157, articolo 51 comma 2 para d, quale società "in House" dell'amministrazione di cui al comma 1 bis dell'articolo 4, per rendere effettive le norme relative all'istituzione di un «sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale», ivi incluso il sistema denominato Port Management and Information System (PMIS) inerente alla digitalizzazione dei processi afferenti alle attività svolte negli uffici periferici dell'Autorità marittima, nonché di sviluppare i sistemi informativi a supporto delle attività della stessa amministrazione marittima.*

*I costi sono stati stimati in base ai prezzi previsti all'accordo tra SOGEI e la Ragioneria Generale dello Stato, che costituisce la metrica di riferimento.*

**TABELLA n° 1 (time line)**

<i>Fase</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Time line</i>
<i>Fase 0</i>	<i>Avvio</i>	<i>2019</i>
<i>Fase 1</i>	<i>definizione delle specifiche tecniche e funzionali</i>	<i>2019-2021</i>
<i>Fase 2</i>	<i>definizione ed adozione delle procedure primavera</i>	<i>2021</i>
<i>Fase 3</i>	<i>implementazione - UE e Stati</i>	<i>Estate 2021 - fine 2022</i>
<i>Fase 4</i>	<i>inizio fase di test - Pubbliche Amministrazioni</i>	<i>Q1 - Q2 2023</i>
<i>Fase 5</i>	<i>aggiornamento delle specifiche</i>	<i>Q3 - Q4 2023</i>
<i>Fase 6</i>	<i>implementazione e fase di test - Industria</i>	<i>2024 – inizio 2025</i>
<i>Fase 7</i>	<i>IOC</i>	<i>3/2025</i>
<i>Fase 8</i>	<i>sistema a regime</i>	<i>estate 2025</i>
<i>Fase 9</i>	<i>Help Desk e Manutenzione evolutiva e correttiva del sistema</i>	<i>2026-2036</i>
<i>Fase 10</i>	<i>Sviluppo degli applicativi inerente la digitalizzazione dei</i>	<i>2026-2036</i>



<i>Fase</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Time line</i>
	<i>procedimenti amministrativi afferenti alle attività portuali</i>	

*La tabella n° 2 riporta i costi infrastrutturali per un totale di € 91.252.000 che comprendono un incremento progressivo delle macchine fisiche e virtuali, del disaster recovery e business continuity e dell'infrastruttura di rete.*

**TABELLA n° 2 (costi infrastrutturali)**

<i>costi(€/anno</i>	<i>Infrastrutturali</i>	<i>IVA</i>	<i>Totale in migliaia di €.</i>
<i>2022</i>	<i>1.641</i>	<i>361</i>	<i>2.002</i>
<i>2023</i>	<i>3.294</i>	<i>725</i>	<i>4.019</i>
<i>2024</i>	<i>3.224</i>	<i>709</i>	<i>3.933</i>
<i>2025</i>	<i>5.380</i>	<i>1.184</i>	<i>6.564</i>
<i>2026</i>	<i>5.434</i>	<i>1.195</i>	<i>6.629</i>
<i>2027</i>	<i>5.489</i>	<i>1.208</i>	<i>6.697</i>
<i>2028</i>	<i>5.543</i>	<i>1.219</i>	<i>6.762</i>
<i>2029</i>	<i>5.599</i>	<i>1.232</i>	<i>6.831</i>
<i>2030</i>	<i>5.599</i>	<i>1.232</i>	<i>6.831</i>
<i>2031</i>	<i>5.599</i>	<i>1.232</i>	<i>6.831</i>
<i>2032</i>	<i>5.599</i>	<i>1.232</i>	<i>6.831</i>
<i>2033</i>	<i>5.599</i>	<i>1.232</i>	<i>6.831</i>
<i>2034</i>	<i>5.599</i>	<i>1.232</i>	<i>6.831</i>
<i>2035</i>	<i>5.599</i>	<i>1.232</i>	<i>6.831</i>
<i>2036</i>	<i>5.599</i>	<i>1.232</i>	<i>6.831</i>
		<i>Totale</i>	<i>91.252</i>

*La tabella n° 3 riporta i costi per giorno/persona relativamente alle singole attività prodotte sia al netto dell'IVA che IVA compresa.*

**Tabella n° 3 Costi giorno persona attività prodotta**

<i>Dettaglio le attività</i>	<i>Netto IVA</i>	<i>IVA</i>	<i>Lordo IVA</i>
<i>Project management</i>	<i>800,00</i>	<i>176,00</i>	<i>976,00</i>
<i>Sviluppo software 1° livello</i>	<i>362,00</i>	<i>79,64</i>	<i>441,64</i>
<i>Sviluppo software 2° livello</i>	<i>432,00</i>	<i>95,04</i>	<i>527,04</i>
<i>Assessment e analisi di dettaglio As Is altre applicazioni centrali</i>	<i>502,00</i>	<i>110,44</i>	<i>612,44</i>

*La tabella n° 4 riporta:*

- *il dettaglio delle attività da svilupparsi,*
- *i giorni/persona distinti per anno necessari per la produzione delle attività, tenuto conto delle analoghe produzioni sviluppate da SOGEI per altri clienti istituzionali assumendo a base di calcolo il costo giorno/persona per la tipologia di attività prodotta indicato nella tabella n°3, ovvero il costo forfettizzato delle produzioni relativamente alle voci M-B-04, M-C-04 ed M-G-C;*
- *il costo unitario di ogni singola attività.*



Tabella n° 4 (costo di produzione applicativi)

Macro Modulo	Cod. moduli	Descrizione	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	Totale	Costo	Importo totale (iva esclusa)
																		giorni / persona	giorni / persona	
EMSW - PMIS	M-A-00	EMSW / PMIS - Realizzazione completa software e MEV	5000	3500	3500	2500	2500	2500	2500	2500	2500	2000	2000	2000	2000	2000	2000	39.000	€ 467	€ 18.213.000
Sistema PMIS attualmente in produzione	M-B-01	Assessment e analisi di dettaglio As Is PMIS	1200															1.200	€ 502	€ 602.400
	M-B-02	Porting applicazioni su macchine/tecnologie Sogei e presa in carico software PMIS	900	900														1.800	€ 362	€ 651.600
	M-B-04	Assistenza all'esercizio per NMSW / EMSW: call center H24, 7 giorni su 7 PMIS			50.000 €	350.000 €	350.000 €	350.000 €	350.000 €	350.000 €	350.000 €	350.000 €	350.000 €	350.000 €	350.000 €	350.000 €	350.000 €		1,00	4.250.000 <sup>1</sup>
	M-B-05	Manutenzione evolutiva PMIS			500	500	500												1.500	€ 432
Portali istituzionali e intranet	M-C-01	Assessment e analisi di dettaglio As Is portali e intranet	1000															1.000	€ 502	€ 502.000
	M-C-02	Porting applicazioni su macchine/tecnologie Sogei e presa in carico software portali e intranet	1000	950														1.950	€ 362	€ 705.900
	M-C-04	Manutenzione evolutiva portali e intranet e redazione internet				120.000 €	120.000 €	120.000 €	120.000 €	120.000 €	120.000 €	120.000 €	120.000 €	120.000 €	120.000 €	120.000 €	120.000 €		1,00	1.440.000 <sup>2</sup>
Altre applicazioni centrali (SafeSeaNet, AIS e MARE, Pelagus, ecc.)	M-D-01	Assessment e analisi di dettaglio As Is altre applicazioni centrali	550	900														1.450	€ 502	€ 727.900
	M-D-02	Porting applicazioni su macchine/tecnologie Sogei e presa in carico software altre applicazioni centrali			1150													1.150	€ 362	€ 416.300

<sup>1</sup> Il modulo comprende le attività di assistenza attraverso operatori di call center. Costo stimato a forfait: 2 postazioni H24 : circa € 300.000/ annui

<sup>2</sup> Il modulo comprende le attività di manutenzione evolutiva dei 3 portali internet e della intranet, incluse le attività di redazione internet. Costo stimato, sulla base di sistemi di dimensioni confrontabili realizzati per altre amministrazioni, in circa € 72.000 per le evoluzioni e €15.000 annui per le attività di redazione internet per ciascun portale in aggiunta all'evoluzioni per l'intranet. circa €348.000/annui



Macro Modulo	Cod. moduli	Descrizione	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	Totale	Costo	Importo totale (iva esclusa)
																		giorni / persona	giorni / persona	
	M-D-04	Manutenzione evolutiva applicazioni oltre applicazioni centrali e sviluppo degli applicativi inerenti la digitalizzazione dei procedimenti amministrativi afferenti alle attività portuali				1440	1440	1440	1440	1440	1440	1440	1440	1440	1440	1440	1440	17.280	€ 432	€ 7.464.960
Applicazioni Trasversali (HR / contabilità, acquisti, consuntivazioni)	M-E-01	Assessment e analisi di dettaglio As Is applicazioni trasversali			1000													1.000	€ 502	€ 502.000
	M-E-02	Porting applicazioni su macchine/tecnologie Sogei e presa in carico software applicazioni trasversali				1400												1.400	€ 362	€ 506.800
	M-E-04	Manutenzione evolutiva applicazioni trasversali					1440	1440	1440	1440	1440	1440	1440	1440	1440	1440	1440	15.840	€ 432	€ 6.842.880
Sistemi di Telecomunicazioni (TLC)	M-F-01	Assessment e analisi di dettaglio As Is TLC				1200												1.200	€ 502	€ 602.400
	M-F-02	Porting applicazioni su macchine/tecnologie Sogei e presa in carico software area TLC					1100											1.100	€ 362	€ 398.200
	M-F-03	Manutenzione evolutiva TLC						1300	1200	1100	1100	1500	1500	1500	1500	1500	1500	13.700	€ 432	€ 5.918.400
Strumenti di supporto decisionale	M-G-A	Data Analytics Platform	420	420	420	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	7.260	€ 363	€ 2.635.380
	M-G-B	Monitoraggio e Control Room	480	480	480	480	480	480	480	480	480	480	480	480	480	480	480	7.200	€ 363	€ 2.613.600
	M-G-C	Conduzione e gestione intera piattaforma BI				400.000 €	400.000 €	400.000 €	400.000 €	400.000 €	400.000 €	400.000 €	450.000 €	450.000 €	450.000 €	450.000 €	450.000 €		1,00	5.100.000 <sup>3</sup>
Project Management	M-PM	Project management (gestione e conduzione team e progetti)	244	244	244	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	3.132	€ 800	€ 2.505.600

<sup>3</sup> Il modulo comprende tutte le attività dettagliate nel foglio di lavoro "Dettaglio Supporto Decisionale", sezione Conduzione e gestione intera piattaforma BI ed è stimato in relazione ai costi medi sostenuti da Sogei per servizi analoghi.



La tabella n° 5 specifica, invece, i costi della produzione degli applicativi distinti per anno finanziario.

**Tabella n° 5 (costo di produzione degli applicativi)**

<b>Anno</b>	<b>Costo netto</b>	<b>IVA</b>	<b>Costo IVA compresa</b>
2022	4.925	1084	6.009
2023	3.278	721	3.999
2024	3.341	735	4.076
2025	4.501	990	5.491
2026	4.412	971	5.382
2027	4.359	959	5.318
2028	4.316	949	5.265
2029	4.273	940	5.213
2030	4.273	940	5.213
2031	4.262	938	5.200
2032	4.262	938	5.200
2033	4.262	938	5.200
2034	4.262	938	5.200
2035	4.262	938	5.200
2036	4.262	938	5.200

Per ultimo la tabella 6 riporta la spesa aggregata del costo infrastrutturale con quello necessario per la produzione e l'evoluzione degli applicativi (lordo IVA a legislazione vigente) nonché dell'arrotondamento finale, che determina lo stanziamento di bilancio da finanziarsi.

**Tabella n° 6 (spesa aggregata)**

<b>Esercizio Finanziario</b>	<b>Costo infrastrutturale</b>	<b>Costo produzione applicativi</b>	<b>Costo Totale</b>	<b>arrotondamento</b>
	<b>a</b>	<b>b</b>	<b>a+b</b>	
2022	2.002	6.009	8.011	8.000
2023	4.019	3.999	8.018	8.000
2024	3.933	4.076	8.009	8.000
2025	6.564	5.491	12.055	12.000
2026	6.629	5.382	12.011	12.000
2027	6.697	5.318	12.015	12.000
2028	6.762	5.265	12.027	12.000
2029	6.831	5.213	12.044	12.000
2030	6.831	5.213	12.044	12.000
2031	6.831	5.200	12.031	12.000
2032	6.831	5.200	12.031	12.000
2033	6.831	5.200	12.031	12.000
2034	6.831	5.200	12.031	12.000
2035	6.831	5.200	12.031	12.000
2036	6.831	5.200	12.031	12.000

Il comma 1-quinquies prevede che agli oneri derivanti dal comma 1-quater, pari a 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e a 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal



*2025 al 2036, si provvede per 8 milioni di euro per l'anno 2022 e 12 milioni di euro a decorrere dall'anno 2023, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento della Tabella B MIMS.*

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

*La disposizione di cui al comma 1-sexies è finalizzata ad introdurre la nozione di "nave abbandonata" e di "relitto navale" nell'ordinamento giuridico, ha carattere ordinamentale e pertanto non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

*I commi da 1-septies ad 1-novies introducono misure di semplificazione in materia di programmazione strategica e di procedure di approvazione del piano regolatore portuale, modificando a tal fine, mediante il comma 1-bis, l'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.*

*Al fine di chiarire le competenze giurisdizionali delle Autorità di sistema portuale è inserita al comma 1, lettera b), la definizione di "ambiti portuali", definizione utile ad esplicitare che essi sono individuati geograficamente nel documento di programmazione strategica di sistema e che possono includere, oltre alla circoscrizione territoriale, altre aree private e pubbliche. L'ambito portuale, dunque, può coincidere con la circoscrizione territoriale o essere più ampio, conseguentemente sono eliminati dal testo normativo i richiami alle sole circoscrizioni territoriali in quanto queste ultime non sono esaustive della delimitazione geografica di competenza.*

*Inoltre, sempre nell'ottica dello snellimento dei procedimenti amministrativi, viene introdotta una importante semplificazione delle procedure di approvazione del documento di programmazione strategica di sistema, senza tuttavia ledere la possibilità di intervento e di partecipazione degli enti locali e delle regioni, che sono sentiti in sede di conferenza dei servizi indetta dall'Autorità di sistema portuale. L'approvazione del documento di programmazione strategica di sistema è posta in capo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e si prevede espressamente l'esclusione della sottoposizione del documento alla procedura di valutazione strategica ambientale (VAS) alla quale sono, invece, sottoposti i singoli piani regolatori portuali.*

*In tema di Piano regolatore portuale, si prevede che esso è uno strumento di carattere speciale, precipuamente destinato alla normazione delle aree portuali. Il comma 1-quinquies specifica che la pianificazione delle aree portuali e retroportuali è di competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del piano regolatore portuale, fatta salva la pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città che è di competenza del comune e della regione, al pari di quella relativa ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonché degli attraversamenti del centro urbano, esterni all'ambito portuale.*

*Viene, inoltre, dettata una specifica disposizione finalizzata alla semplificazione amministrativa e all'incentivazione di possibili forme di investimento, prevedendo che per i porti in cui sono ancora in vigore piani regolatori portuali approvati precedentemente all'entrata in vigore della legge n. 84 del 1994, laddove il comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale ravvisi la necessità di realizzare opere in via d'urgenza e nelle more dell'approvazione del nuovo piano regolatore portuale, il piano operativo può definire, in via transitoria, la destinazione funzionale di alcune aree sulla base delle funzioni ammesse dall'articolo 4, comma 3.*

*I commi 1-ter e 1-quater dettano, infine, disposizioni transitorie e di raccordo con quelle tutt'ora vigenti, prevedendo che le modifiche all'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, sopra descritte, non si applicano ai documenti di pianificazione strategica di sistema approvati antecedentemente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge. Si prevede infine che le Regioni adeguano i propri ordinamenti alle disposizioni dell'articolo 5 sopra richiamato, come*



*ora modificato dal comma 1-bis, nel termine di tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge medesimo.*

*In particolare, le modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, introducendo semplificazioni procedurali finalizzate ad accelerare l'iter di approvazione dei piani regolatori portuali, hanno natura ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

La disposizione di cui al **comma 2** prevede l'inclusione del Porto di Arbatax nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna ed è finalizzata al superamento delle descritte correlate all'impossibilità di attuare una programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Sardegna incentivando, al contempo, la crescita dell'intero tessuto economico ed industriale che gravita intorno all'attività del porto. La norma prevede, altresì, l'inclusione del Porto Rifugio di Gela e del Porto Isola di Gela **nonché il porto di Licata** nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale ed è finalizzata alla creazione di un sistema portuale che, sotto un'unica *governance*, gestisca da protagonista del mercato tutte le funzioni previste dall'articolo 4, comma 3, della legge n. 84 del 1994 e, in particolare: commerciale e logistica, industriale e petrolifera, di servizio passeggeri, ivi compresi i croceristi, peschereccia, turistica e da diporto. **La lettera b-bis inserisce il porto di Saline nel sistema portuale Autorità di sistema portuale dello Stretto.** La disposizione, pertanto, riveste nel suo complesso carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 3**, per la realizzazione di interventi infrastrutturali necessari ad incrementare la capacità di accosto dei traghetti impegnati nello Stretto di Messina nonché i servizi resi ai pendolari, assegna all'Autorità di sistema portuale dello Stretto risorse pari a 2 milioni di euro per l'anno 2021, a 30 milioni di euro per l'anno 2022 e a 5 milioni di euro per l'anno 2023.

Al fine di descrivere l'ambito di operatività della disposizione di cui al comma 3 si rappresenta che tra i Porti di Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria transitano ogni anno, prendendo come riferimento il dato 2019 pre-emergenza COVID-19, circa 10.000.000 passeggeri, circa 1.800.000 autovetture e 400.000 mezzi pesanti; circa 1.500.000 passeggeri e 700.000 tra mezzi pesanti ed autovetture, transitano invece sulle tratte Tremestieri-Villa San Giovanni/Reggio Calabria.

Per questi trasferimenti vengono effettuate circa 110.000 corse annue con una media giornaliera di una nave in partenza ogni 5 minuti. Mediamente, quindi, nello Stretto di Messina, al netto del traffico merci, giornalmente transitano non meno di 20.000 passeggeri di cui almeno un quarto pendolari che si spostano per esigenze lavorative tra le città di Messina e Reggio Calabria. Nei periodi estivi, in corrispondenza ai massicci spostamenti turistici verso la Sicilia, i flussi di passeggeri e mezzi possono anche raddoppiare.

Nello specifico, secondo quanto espresso in relazione illustrativa, gli interventi infrastrutturali individuati sono: a) la creazione del terzo scivolo presso l'approdo di Messina-Tremestieri, rispetto cui si stima uno stanziamento di 2.000.000 di euro destinato alla realizzazione di un impalcato su pali di grande diametro e dello scivolo poggia-portelloni, oltre che all'effettuazione delle operazioni di dragaggio dei fondali per il ripristino di una quota funzionale alle navi traghetto che scalano l'accosto in questione; b) la riorganizzazione degli ormeggi traghetti e mezzi veloci nel bacino interno del porto di Messina, rispetto cui si stima uno stanziamento di 5.000.000 di euro; c) la realizzazione di nuovi ormeggi per navi traghetto e mezzi veloci e della Stazione marittima passeggeri nel Porto di Villa San Giovanni, il cui costo (per banchine e retrostanti piazzali, stazione marittima, impianti, etc.) ammonta a complessivi 30 milioni di euro. I relativi interventi sono



monitorati dalla predetta Autorità portuale ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, classificando gli interventi sotto la voce “Interventi portuali infrastrutturali DL MIMS 2021”.

Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 2 milioni di euro per il 2021, a 30 milioni di euro per il 2022 e a 5 milioni di euro per il 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte capitale di cui al comma 5 dell’articolo 34-ter della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

***Il comma 3-bis prevede, al fine di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di cui al pacchetto di misure presentato dalla Commissione europea il 14 luglio 2021, prevede la fissazione di limiti temporali alla circolazione dei veicoli maggiormente inquinanti.***

***Le politiche proposte dall’Unione Europea volte alla decarbonizzazione, con l’obiettivo generale di raggiungere la neutralità climatica in Europa entro il 2050, e più in particolare, con l’accelerazione data dal pacchetto di proposte “Fit for 55%” adottato il 14 luglio 2021, impongono una riflessione ed un ripensamento dello status quo di ogni paese dell’Unione.***

***Nella nuova visione dell’Europa gioca un ruolo centrale il settore dei trasporti. Il trasporto su gomma, nel dettaglio, vedrà la transizione verso una mobilità a emissioni zero, imponendo che le emissioni delle autovetture nuove diminuiscano del 55 % a partire dal 2030 e del 100 % a partire dal 2035 rispetto ai livelli del 2021. Di conseguenza, tutte le autovetture nuove immatricolate a partire dal 2035 saranno a zero emissioni.***

***In questo contesto i mezzi a disposizione del Trasporto Pubblico Locale devono adeguarsi ai limiti imposti sulle emissioni inquinanti portando ad un graduale rinnovamento del parco rotabile esistente.***

***In particolare, il sopra citato comma, prevede che su tutto il territorio nazionale è vietata la circolazione di veicoli a motore categorie M2 ed M3 alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 1 a decorrere dal 30 giugno 2022, Euro 2 a decorrere dal 1° gennaio 2023 e Euro 3 a decorrere dal 1° gennaio 2024. Inoltre, si stabilisce che con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono disciplinati i casi di esclusione dal predetto divieto per particolari caratteristiche di veicoli di carattere storico o destinati a usi particolari.***

***Il comma 3-ter, al fine di contribuire al rinnovo, per l’acquisto di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa da adibire ai servizi di trasporto pubblico locale, autorizza la spesa di 5 milioni di euro per l’anno 2022 e di 7 milioni di per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035.***

***Sul punto si rappresenta che alla data del 1° ottobre 2021 risultano in circolazione circa 44.100 autobus (età media dei mezzi 10,46 anni), di cui circa il 34% appartenente alle categorie da euro 0 a euro 3 e circa il 90% dei mezzi risulta essere a gasolio/benzina/bifuel.***

***Nella tabella seguente si riporta il dettaglio.***

	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	ELETTRICO	TOTALE	%
GASOLIO+BENZINA+ BIFLUEL	53	222	4.570	10.022	2.695	9.679	12.110		39.351	89,23%
METANO+ GPL	1	-	2	41	50	2.468	1.274		3.836	8,70%
IBRIDO	-	-	-	9	-	1	470		480	1,09%
ELETTRICO								436	436	0,99%
<b>TOTALE</b>	<b>54</b>	<b>222</b>	<b>4.572</b>	<b>10.072</b>	<b>2.745</b>	<b>12.148</b>	<b>13.854</b>	<b>436</b>	<b>44.103</b>	<b>100,00%</b>
%	0,12%	0,50%	10,37%	22,84%	6,22%	27,54%	31,41%	0,99%	100,00%	
									<b>TOTALE</b>	<b>44.103</b>
età media dei mezzi 10,46 anni										



*Il “Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile” attraverso il Decreto Interministeriale del 14 febbraio 2020 n. 81, il Decreto Interministeriale del 06 giugno 2020 n. 234 ed il Decreto Interministeriale del 09 febbraio 2021 n. 71 stanZIA 3,885 miliardi di euro dal 2019 al 2033 per il rinnovo del parco autobus.*

*In aggiunta, il “Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza” trasmesso alla Commissione Europea il 30 aprile 2021 e definitivamente approvato dal Consiglio il 13 luglio 2021 prevede ulteriori 1,915 miliardi di euro.*

*Inoltre, il decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59 convertito dalla legge n. 101 del 2021 ha istituito il Fondo complementare al PNRR che prevede ulteriori 0,6 miliardi di euro per l’acquisto di autobus extraurbani a propulsione GNL.*

*Sulla base delle risorse previste a legislazione vigente si potrà procedere, pertanto, alla sostituzione di circa 12.500 autobus (la totalità di quelli appartenente alle categorie euro 0, 1 e 2 e circa il 76% di quelli appartenente alla categoria euro 3).*

*Stimando un costo medio per l’acquisto di un autobus elettrico/idrogeno pari a 500.000 euro e di un autobus a metano pari a 350.000 euro (i valori sono fortemente condizionati dalle eventuali economie di scala derivanti dalle procedure di gara), l’importo del fondo pari a 96 milioni di euro consentirà di procedere ad una ulteriore sostituzione degli autobus appartenenti alla categoria euro 3. Nella tabella seguente si riporta il dettaglio delle voci considerate.*



AUTOBUS ACQUISTABILI previsione al 31.12.2023		
Piano Strategico Mobilità Sostenibile (PSMS)		3.364
		2.030
PO FSC 2014 -2020		2.598
DD.MM.vari (a partire dal 2017)		3.000
PNRR*		1.500
Piano* Complementare		
<b>TOTALE</b>		<b>12.492</b>
	% SUL TOTALE	28,32%
	mezzi sostituiti	% di sostituzione
euro 0,1 e 2	4.848	100,00%
euro 3	7.644	75,89%
	<b>12.492</b>	
	mezzi non sostituiti	% di non sostituzione
euro 3	2.428	24,11%
costo medio per autobus	350.000	
stanziamento previsto	96.000.000	
n. autobus da sostituire	274	
% di sostituzione euro 3	2,72%	
% totale di sostituzione euro 3	78,62%	

***Il comma 3-quater reca le modalità per l'assegnazione e il riparto dei contributi di cui al comma 3-ter in favore delle Regioni e delle Province autonome che tengano conto dell'effettiva capacità di utilizzo delle risorse. Con il medesimo decreto sono stabiliti altresì i cronoprogrammi di utilizzo e le modalità di revoca delle risorse in caso di mancato rispetto dei termini di utilizzo previsti.***

***Il comma 3–quinquies reca la copertura finanziaria della disposizione prevedendo che agli oneri pari a 5 milioni di euro per l'anno 2022 e a 7 milioni di euro ciascuno degli anni dal 2023 al 2035, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero (Tabella B) che presenta le necessarie disponibilità. Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.***



Il **comma 4** modifica l'articolo 89 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126. Al riguardo, si premette che tale norma ha istituito presso l'allora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione iniziale di 50 milioni di euro per l'anno 2020 e di 20 milioni di euro per l'anno 2021, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio, a favore delle imprese armatoriali che operano con navi di bandiera italiana, iscritte nei registri alla data del 31 gennaio 2020, impiegate nei trasporti di passeggeri e combinati di passeggeri e merci via mare, anche in via non esclusiva, per l'intero anno. Il limite posto nella stessa norma di ammettere al godimento del beneficio le sole navi battenti bandiera italiana, non includendo quelle iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero battenti bandiera di altri Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, rischierebbe di essere in contrasto con le norme europee in tema di aiuti di Stato e di regolazione del mercato interno, con conseguente possibile non approvazione della misura in sede di notifica alla Commissione europea che potrebbe giudicare la suddetta previsione normativa una restrizione (*cd. hard-core*) fondata sulla nazionalità della nave (*cf.* artt. 45, 49 e 63 del TFUE).

La modifica è finalizzata ad assicurare la conformità alle norme europee sugli aiuti di Stato ed a quelle sulla regolazione del mercato interno e determina un ampliamento del novero delle unità navali potenzialmente ammissibili ai benefici in argomento (ricomprendendovi non solo le unità battenti bandiera italiana, ma anche quelle iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero battenti bandiera di altri Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo). Al contempo, la disposizione inserisce una "perimetrazione" riguardo alle imprese armatoriali interessate mediante l'introduzione dei riferimenti - quali requisiti di qualificazione e di ammissione al beneficio - di "sede legale" e di "stabile organizzazione" (per quelle imprese non aventi sede legale in Italia). Questi ultimi sono stati mutuati dalla formulazione dell'articolo 10 della legge 20 novembre 2017, n. 167 ("Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione Europea - Legge europea 2017") che, in tema di "sgravi fiscali", ha inserito gli stessi riferimenti al fine di aderire ai principi comunitari in base ai quali vengono proposte le modifiche normative in oggetto. Tanto premesso, si evidenzia che la modifica risulta, altresì, indispensabile al fine di ottenere l'autorizzazione da parte della Commissione europea, prevista dal comma 3 dell'articolo 89 del decreto-legge n. 104 del 2020 e, pertanto, procedere all'erogazione dei contributi. In particolare, nel corso delle interlocuzioni intrattenute dalla competente Direzione generale dei porti con la Commissione europea, quest'ultima ha evidenziato la non riconducibilità della misura alla disciplina in materia di aiuti di Stato e alla posizione assunta dalla medesima Commissione con la comunicazione C(2020)3667 final dell'11 giugno 2020 relativa all'aiuto di Stato Aiuto di Stato SA.48260 (2017/NN) — Italia per i benefici riconosciuti alle imprese operanti nel settore marittimo. Di talché, la modifica risulta *prima facie* necessitata. In relazione agli effetti finanziari derivanti dall'estensione dell'ambito soggettivo di applicazione della disposizione, si rappresenta che essa comporta un incremento della platea di sette operatori economici e non appare incidere in modo significativo sull'entità della compensazione riconoscibile a valere delle risorse economiche del fondo (pari a 70 milioni di euro). All'uopo, si evidenzia che, come riportato nella relazione tecnica relativa al comma 665 dell'articolo 1 della legge di bilancio 2021, le imprese armatoriali, che operano con navi di bandiera italiana, iscritte nei registri alla data del 31 gennaio 2020, impiegate nei trasporti di passeggeri e



combinati di passeggeri e merci via mare, anche in via non esclusiva, hanno registrato “nell’anno 2018 un fatturato complessivo di circa 1,35 miliardi di euro (di cui circa 1 miliardo di euro prodotto dalle imprese che svolgono il servizio di lungo raggio e circa 350 milioni di euro prodotto da imprese che operano a corto raggio). Tale settore, al pari dei settori del trasporto aereo e del trasporto terrestre, in conseguenza delle misure di contenimento e di restrizione della circolazione adottate per fronteggiare l’emergenza epidemiologica da COVID-19, ha registrato una notevole contrazione del volume di traffici via mare relativi sia al trasporto di merci che di persone, cui è conseguita una riduzione di fatturato rispetto agli anni precedenti stimata in circa il 405 milioni di euro (-30%), determinata tenendo conto che nei mesi di marzo, aprile e maggio tali imprese hanno sostanzialmente arrestato la propria attività. La disposizione, al fine di salvaguardare i livelli occupazionali (circa 100 mila occupati incluso l’indotto) e la competitività ed efficienza del settore, incrementa di ulteriori 20 milioni di euro il fondo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti”. Tenuto conto dell’entità della dotazione del fondo (come ricordato, pari a complessivi 70 milioni di euro) e l’entità della riduzione di fatturato subita dalle imprese armatoriali che utilizzano navi di bandiera italiana (-405 milioni), si rappresenta che l’entità del ristoro riconoscibile agli stessi è pari a circa 17% della riduzione di fatturato stimata. Conseguentemente, l’applicazione della misura ad ulteriori sette operatori, che registrano una riduzione di fatturato per circa 60 milioni di euro, (che, si ribadisce, costituisce la condizione inderogabile per ottenere l’autorizzazione da parte della Commissione europea), determina la possibilità di riconoscere contributi corrispondenti a circa il 15% della riduzione di fatturato stimata in luogo del precedente 17%, che appare comunque idonea a perseguire le finalità di salvaguardare i livelli occupazionali e la competitività ed efficienza del settore.

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio dei valori considerati

	imprese armatoriali, che operano con navi battenti bandiera italiana	imprese armatoriali, che operano con navi battenti bandiera di altri Stati	Totale
Fatturato	1.350.000.000,00	200.000.000,00	1.550.000.000,00
% riduzione di fatturato registrato dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio	30%	30%	
riduzione di fatturato registrato dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio	405.000.000,00	60.000.000,00	465.000.000,00
dotazione del fondo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti	70.000.000,00		70.000.000,00
% di copertura	17%		15%



**Il comma 4-bis apporta modifiche all'articolo 88 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126. Al riguardo, si premette che l'articolo 88 del citato decreto 104 del 2020, come modificato dall' art. 1, comma 664, lett. a), legge 30 dicembre 2020, n. 178, e, successivamente, dall' art. 73, comma 7, decreto legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, estende, a decorrere dal 1° agosto 2020 e fino al 31 dicembre 2021, alle imprese armatoriali delle unità o navi iscritte nei registri nazionali che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, l'esenzione dagli oneri previdenziali e assistenziali prevista per gli armatori e il personale iscritti nel registro internazionale dall'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 1997 n. 457, rimettendo ad un decreto ministeriale le modalità attuative delle sopra citate disposizioni. A tal fine è disposto lo stanziamento complessivo di 119 milioni di euro il cui dettaglio viene riportato nella tabella successiva.**

			2020	2021	2022	Totale
Imprese armatoriali delle unità o navi iscritte nei registri nazionali che esercitano attività di cabotaggio e di rifornimento dei prodotti petroliferi	Estende a decorrere dal 1° agosto 2020 e fino al 31 dicembre 2020 l'esenzione dagli oneri previdenziali e assistenziali prevista per gli armatori e il personale iscritti nel registro internazionale dall'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 1997 n. 457	Art. 88, decreto legge 104/2020	28.000.000	7.000.000		35.000.000
	Estende a decorrere dal 1° gennaio 2021 e fino al 30 aprile 2021 l'esenzione dagli oneri previdenziali e assistenziali prevista per gli armatori e il personale iscritti nel registro internazionale dall'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 1997 n. 458	Art. 1, comma 664, legge 178/2020		28.000.000		28.000.000
	Estende a decorrere dal 1° maggio 2021 e fino al 31 dicembre 2021 l'esenzione dagli oneri previdenziali e assistenziali prevista per gli armatori e il personale iscritti nel registro internazionale dall'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 1997 n. 458	Art. 73, comma 7, decreto legge n. 73/2021		49.000.000	7.000.000	56.000.000
			<b>28.000.000</b>	<b>84.000.000</b>	<b>7.000.000</b>	<b>119.000.000</b>

**Il limite posto nella stessa norma di ammettere al godimento del beneficio le sole imprese armatoriali delle unità o navi iscritte nei registri nazionali, non includendo quelle iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, rischierebbe di essere in contrasto con le norme europee in tema di aiuti di Stato e di regolazione del mercato interno, con conseguente possibile non approvazione della misura in sede di notifica alla Commissione Europea che potrebbe giudicare la suddetta previsione normativa una restrizione (cd. hard-core) fondata sulla nazionalità della nave (cfr. artt. 45, 49 e 63 del TFUE).**

**La modifica è finalizzata ad assicurare la conformità alle norme europee sugli aiuti di Stato ed a quelle sulla regolazione del mercato interno ricomprendendo, tra i beneficiari della norma ai benefici, oltre alle imprese armatoriali delle unità o navi iscritte nei registri nazionali, anche quelle iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo. Al contempo, la disposizione inserisce una "perimetrazione" riguardo alle imprese armatoriali interessate mediante l'introduzione dei riferimenti – quali requisiti di qualificazione e di ammissione al beneficio- di "sede legale" e di "stabile organizzazione" (per quelle imprese non aventi sede legale in Italia) nonché un puntuale riferimento al personale marittimo per cui è riconosciuta la decontribuzione (ovvero il personale delle imprese armatoriali avente i requisiti di cui all'articolo 119 del codice della navigazione ed imbarcato sulle unità navali). Questi ultimi sono stati mutuati dalla formulazione dell'articolo 10 della legge 20 novembre 2017, n. 167**



*“Disposizioni per l’adempimento degli obblighi derivanti dall’appartenenza dell’Italia all’Unione Europea – Legge europea 2017” che, in tema di “sgravi fiscali”, ha inserito gli stessi riferimenti al fine di aderire ai principi comunitari in base ai quali vengono proposte le modifiche normative in oggetto. Tanto premesso, si evidenzia che la modifica risulta, altresì, indispensabile al fine di ottenere l’autorizzazione da parte della Commissione europea, e, pertanto, procedere all’erogazione dei contributi. In particolare, nel corso delle interlocuzioni intrattenute dalla competente Direzione generale dei porti con la Commissione europea, quest’ultima ha evidenziato la non riconducibilità della misura alla disciplina in materia di aiuti di Stato e alla posizione assunta dalla medesima Commissione con la comunicazione C(2020) 3667 final dell’11.6.2020 relativa all’aiuto di Stato Aiuto di Stato SA.48260 (2017/NN) — Italia per i benefici riconosciuti alle imprese operanti nel settore marittimo. Di talché, la modifica risulta prima facie necessitata. In relazione agli effetti finanziari derivanti dall’estensione dell’ambito soggettivo di applicazione della disposizione, si rappresenta che la proposta emendativa non comporta un incremento della platea dei potenziali beneficiari in quanto, così come comunicato anche dalle maggiori associazioni di categoria (Confitarma e Assarmatori che rappresentano la quasi totalità delle imprese italiane o aventi stabile organizzazione in Italia attive nel settore dei trasporti di cabotaggio), nel periodo considerato dalla norma (1 agosto 2020 – 31 dicembre 2021) non vi sono navi iscritte nei registri nazionali europei diversi da quello italiano impiegate nei servizi indicati dal citato art. 88, gestite da armatori aventi sede o stabile organizzazione in Italia.*

*A conferma dell’invarianza di oneri, si evidenzia che in RT è stato precisato che, sulla base dei nuovi dati INPS (dati aggiornati a maggio 2021 con modalità di estrazione adottata - CSC=1.15.02 senza CA 0P, 1B, 1C, 1X, 2N, 2S, 7P, 8F, 9F), e delle informazioni fornite dalle citate Associazioni di categoria relativamente alla spesa effettivamente sostenuta dai propri associati a titolo di contribuzione obbligatoria INPS/INAIL nel periodo agosto 2020 – luglio 2021, è stata registrata una riduzione dell’onere medio, a titolo di sgravio contributivo, che risulta essere di circa 1.142 euro al mese per ogni dipendente di impresa armatoriale potenzialmente rientranti nella disciplina del citato articolo 88 in luogo dei 1.400 euro al mese per ogni dipendente stimati in precedenza ed utilizzati come parametro ai fini della quantificazione dell’onere.*

*Sul punto, si rappresenta che, come riportata nelle precedenti RT bollinate, l’onere medio del citato articolo 88 è stato quantificato prendendo a riferimento gli sgravi contributivi contabilizzati ogni mese per ciascun dipendente di impresa armatoriale con navi iscritte nel Registro internazionale (causale R900 con CA 9F) pari a circa 1.400 euro.*

*Il nuovo valore riportato in relazione tecnica (1.142 euro) è stato ricavato sulla base dei dati INPS aggiornati riferiti a causali riguardanti i marittimi potenzialmente interessati dalla disposizione (causali CSC=1.15.02 senza CA 0P, 1B, 1C, 1X, 2N, 2S, 7P, 8F, 9F). Tale dato trova conferma:*

- a) nei valori comunicati dalle sopra menzionate associazioni di categoria (Confitarma e Assarmatori che rappresentano, come già detto, la quasi totalità delle imprese italiane o aventi stabile organizzazione in Italia attive nel settore dei trasporti di cabotaggio) relativamente alla spesa effettivamente sostenuta dalle proprie associate a titolo di contribuzione obbligatoria INPS/INAIL nel periodo agosto 2020 – luglio 2021;*
- b) nei valori medi registrati negli anni 2019, 2020 e 2021, riportati nella Tabella di cui in appresso (dati INPS):*



2019		2020		2021		Agosto 2020 - Maggio 2021	
1.112,45	gen-19	1.095,67	gen-20	1.105,99	gen-21	1.062,13	ago-20
1.042,41	feb-19	1.117,69	feb-20	1.047,62	feb-21	1.024,11	set-20
1.202,84	mar-19	1.235,91	mar-20	1.363,86	mar-21	1.051,24	ott-20
1.199,22	apr-19	1.111,17	apr-20	1.082,11	apr-21	1.079,42	nov-20
1.038,59	mag-19	997,98	mag-20	1.034,52	mag-21	1.573,75	dic-20
1.122,90	giu-19	1.048,45	giu-20			1.105,99	gen-21
1.059,79	lug-19	990,57	lug-20			1.047,62	feb-21
1.065,51	ago-19	1.062,13	ago-20			1.363,86	mar-21
1.051,82	set-19	1.024,11	set-20			1.082,11	apr-21
1.013,27	ott-19	1.051,24	ott-20			1.034,52	mag-21
1.142,38	nov-19	1.079,42	nov-20				
1.652,49	dic-19	1.573,75	dic-20				
	Media		Media		Media		Media
13.703,68	1.141,97	13.388,08	1.115,67	5.634,11	1.126,82	11.425	1.142,48

*Ne deriva che la disposizione, non incidendo sul numero di personale marittimo stimato ai fini della precedente quantificazione, che per le considerazioni riportate in precedenza rimane invariato, non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

*In relazione al comma 4-ter, l'articolo 1 della legge 18 luglio 1957, n. 614, riguardante i servizi pubblici di linea di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como, prevede che il Ministero dei trasporti - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - è autorizzato a gestire direttamente i servizi pubblici di navigazione sui laghi di Garda, Maggiore e di Como a mezzo di apposito gestore, nominato dal Ministro per i trasporti fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in attività di servizio od a riposo.*

*In particolare, il comma 4-ter, interviene sul citato articolo 1, provvedendo, da un lato, ad allineare la disposizione alla disciplina contenuta nell'articolo 5, comma 9, del decreto - legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, in materia di conferimento di incarichi direttivi o dirigenziali al personale in quiescenza e, dall'altro lato, a chiarire l'applicazione dei limiti retributivi previsti dall'articolo 23-ter, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.*

*Al contempo, si provvede a chiarire che l'incarico è temporaneo, per una durata di tre anni e rinnovabile per una sola volta.*

*La disposizione, al comma 4-ter, ha contenuto ordinamentale e, pertanto, non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

*Il comma 4-quater, al fine di potenziare il servizio esercito dalla Gestione Governativa Laghi Maggiore, di Garda e di Como, necessario per garantire la mobilità per i pendolari e gli studenti a seguito dell'interruzione per lavori urgenti della SS 340 Regina, cosiddetta variante della "Tramezzina", prevede un contributo in favore della Gestione Governativa di euro 2.500.00,00 per l'anno 2021.*

*In particolare, la chiusura della strada, prevista per 4 mesi, si è resa necessaria per consentire la realizzazione di un innesto la cui conclusione permetterà la riapertura della strada in entrambi i sensi di marcia in concomitanza dei lavori per la realizzazione delle gallerie.*

*La Gestione Governativa, per ridurre il più possibile i disagi derivanti dalla chiusura della statale, è stata individuata quale soggetto per l'attivazione di un servizio di trasporto di carattere straordinario, che possa garantire nei quattro mesi di chiusura della statale la mobilità delle persone sulla tratta Como-Colico e viceversa.*

*Ai fini della quantificazione degli oneri sono state considerate le seguenti voci di spesa:*

1. Attuazione di un servizio navetta dedicato sulla tratta da Argegno a Sala Comacina:



- costo giornaliero derivante dall'utilizzo di una motonave tipo Promessi Sposi*  
*euro 2.925,00*
- n. giorni utilizzo della motonave* *120*
- Costo totale*  
*euro 351.000,00*
2. *Potenziamento del servizio rapido: per assicurare tale servizio è necessario l'utilizzo di un ulteriore aliscafo*  
*costo giornaliero aliscafo*  
*euro 7.800,00*
- n. giorni utilizzo aliscafo* *120*
- Costo totale*  
*euro 936.000,00*
3. *Estensione dell'orario traghetto: Il costo preso a riferimento è relativo alle ore di servizio in più, da rendere complessivamente con 3 traghetti ed il costo aggiuntivo del quarto traghetto, ivi compreso l'impiego di personale aggiuntivo a bordo.*  
*costo giornaliero aggiuntivo*  
*euro 8.660,00*
- giorni feriali pari* *98*
- Totale costo*  
*euro 848.680,00*
- servizio traghetto potenziato nei giorni festivi, comporta un maggior costo*  
*euro 9.710,00*
- n. giorni festivi*  
*22*
- Totale costo*  
*euro 213.620,00.*
- Costo totale per il servizio in questione*  
*euro 1.062.300.*
4. *Spese derivanti dall'impiego di personale di terra negli scali interessati (Bellagio, Varenna, Menaggio, Cadenabbia più la gestione dello scalo di Sala Comacina)*  
*ore giornaliera*  
*58.*
- costo orario di un addetto allo scalo*  
*euro 21,38,*
- costo aggiuntivo totale*  
*euro 150.045.*

*Pertanto il costo aggiuntivo per l'attuazione del "piano organico di potenziamento dei servizi" durante i quattro mesi di interruzione della SS 340 Regina, ammonta complessivamente a Euro 2.500.000.*

*Agli oneri derivanti dal comma 4-quater, si provvede mediante corrispondente riduzione, per l'anno 2021, dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 19-ter, comma 16, decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135 come convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166. In particolare si tratta di una quota parte delle risorse, pari a 184.942.251 euro a decorrere dal*



**2010, previste per garantire il livello dei servizi erogati servizi di collegamento con le isole maggiori e minori, che non sono state utilizzate, nel corrente anno, per l'affidamento dei servizi per la continuità territoriale. Pertanto, si conferma che le risorse pari a 2,5 milioni di euro utilizzate ai fini della copertura finanziaria sono disponibili e libere da impegni giuridicamente vincolanti.**

Il **comma 5** estende anche al corrente anno misure in favore del settore portuale, apportando le conseguenziali modifiche all'articolo 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, nell'ambito delle risorse già disponibili a legislazione vigente.

In particolare, alla **lettera a)** si prevede che le Autorità di sistema portuale e l'Autorità portuale di Gioia Tauro, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio, possano continuare a disporre la riduzione dell'importo dei canoni concessori di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, agli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, dovuti in relazione agli anni 2020 e 2021. Detta misura, subordinata espressamente alle disponibilità di bilancio delle predette Autorità, presenta profili di neutralità finanziaria, atteso che si limita a prevedere anche per l'anno 2021 la misura già prevista per l'anno 2020, escludendo, al contempo, la possibilità di utilizzare a tale fine gli eventuali avanzi di amministrazione. Inoltre, si prevede, analogamente, che la riduzione dei canoni sopra richiamata possa essere riconosciuta per i canoni dovuti fino alla data del 31 luglio 2021, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il **15 dicembre 2021**, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019: si estende, pertanto, sino al **15 dicembre** la misura sinora vigente per i canoni dovuti sino al 31 dicembre 2020. Anche detta misura presenta profili di neutralità finanziaria, atteso che essa è prevista esclusivamente nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio.

**L'estensione di tale misura al 15 dicembre 2021 è neutrale sotto il profilo finanziario, atteso che essa è prevista esclusivamente nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio.**

**Tale neutralità è in linea con il testo dell'articolo 34, comma 11, del decreto legge 28 ottobre 2020 n. 137, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176, prevede, al fine di consentire l'attuazione di quanto disposto dall'articolo 199, commi 7 e 10-bis, l'autorizzazione a conservare in conto residui e ad utilizzare nell'esercizio 2021 le somme stanziare nell'anno 2020.**

Con le **lettere b) e c)**, si modificano, invece, rispettivamente i commi 10-bis e 10-quinquies dell'articolo 199, ridefinendo in senso riduttivo la tipologia di introiti da prendere in considerazione ai fini della determinazione dei contributi riconoscibili in favore delle Autorità di sistema portuale (**lettera b)** (introiti destinati al finanziamento delle infrastrutture non intese ad essere sfruttate ai fini commerciali) e, al contempo, si esclude la preventiva autorizzazione da parte della Commissione europea ai fini dell'erogazione degli stessi, dal momento che, come chiarito, nella Comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea 2016/C 262/01, il finanziamento delle infrastrutture non intese ad essere sfruttate a fini commerciali – ossia, infrastrutture non economiche, quali, ad esempio quelle utilizzate per le attività dello Stato nell'esercizio dei suoi pubblici poteri (impianti militari, controllo del traffico aereo, polizia, dogane, ecc.), o che non sono utilizzate per offrire beni



o servizi su un determinato mercato (ad esempio, le strade pubbliche)– è, in linea di principio, escluso dall'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato.

Alla **lettera d)**, che introduce il comma 10-*sexies*, si prevede che le eventuali risorse residue di cui alla lettera a) del comma 7 dell'articolo 199 del richiamato decreto-legge n. 34 del 2020, non assegnate con il decreto di cui al primo periodo, siano destinate alle imprese titolari di concessioni demaniali di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché alle imprese concessionarie per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, a titolo di indennizzo per le ridotte prestazioni rese da dette società conseguenti alla riduzione dei volumi di traffico dal 1° gennaio 2021 al 31 luglio 2021, rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno 2019, secondo criteri e le modalità da stabilire con decreti del Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili. La disposizione non comporta nuove o maggiori spese per l'amministrazione, limitandosi a prevedere che le eventuali risorse residue del fondo di cui al comma 7, che hanno già scontato gli effetti sui saldi di finanza pubblica anche per l'anno 2021 in forza delle previsioni di cui all'articolo 34, comma 11, del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176, possano essere utilizzate, nell'anno 2021, per una finalità diversa da quella prevista dalla lettera a) del medesimo comma 7 e, comunque, nel limite dello stanziamento complessivo di 26 milioni di euro già stabilito da detta lettera a).

*Il comma 5-bis reca modifiche all'articolo 199, comma 1, lettera b), del decreto-legge 19 maggio 2020, n.34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n.77, prevedendo che l'autorità di sistema portuale del mar ligure occidentale è autorizzata a corrispondere, al soggetto fornitore di lavoro portuale di cui all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, un ulteriore contributo, nel limite massimo di 1 milione di euro per l'anno 2020 (pari ad euro 90 per ogni lavoratore in relazione a ciascuna giornata di lavoro prestata in meno rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019).*

*Al riguardo si rappresenta che il citato articolo 199 prevede l'importo di 4 milioni di euro per il 2020 quale limite massimo entro il quale può essere riconosciuto, da parte delle Autorità di sistema portuale e l'Autorità portuale di Gioia Tauro, il contributo al soggetto fornitore di lavoro portuale, di cui all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.*

*La disposizione si rende necessaria in quanto, così come comunicato dall'ADSP del mar ligure occidentale, nel periodo considerato dalla disposizione relativamente all'anno 2020, risultano giornate di lavoro prestate in meno rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019, non coperte dall'attuale contributo (4 milioni di euro), nella misura di 11 mila.*

*Il comma 5-ter specifica che agli oneri derivanti dal comma precedente, pari a 1 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma Fondi di riserva e speciali della missione Fondi da ripartire dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il comma 5- quater autorizza il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.*

Il **comma 6** della presente disposizione modifica l'articolo 103-*bis* del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, prorogando fino al 31 dicembre 2021, le procedure semplificate per tutti i contratti di arruolamento dei membri dell'equipaggio o del personale dei servizi ausiliari di bordo che sono stipulati dal comandante della



nave ovvero dall'armatore o da un suo procuratore nelle forme di cui all'articolo 329 del codice della navigazione, fermo restando l'obbligo di procedere alle annotazioni ed alle convalide previste dall'articolo 357, comma 3, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, in deroga all'articolo 328 del codice della navigazione. Trattasi disposizione di carattere ordinamentale che non comporta nuovi o maggiori oneri.

*Il comma 6-bis, da un lato, amplia l'arco temporale di rifinanziamento del Fondo di cui all'articolo 1, comma 278, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, estendendolo complessivamente agli anni 2021 e 2022, lasciando la dotazione annua del Fondo stesso a 10 milioni di euro, per ciascun anno. Dall'altro lato, la disposizione consente l'accesso alle risorse del Fondo anche alle Autorità di sistema portuale (AdSP) condannate con sentenze esecutive o parti debitorie in verbali di conciliazione giudiziale, aventi ad oggetto risarcimenti liquidati in favore degli eredi dei lavoratori deceduti per le patologie asbesto-correlate.*

*In merito, si osserva che la precedente dotazione del Fondo pari a 10 milioni di euro per ciascuna delle annualità del quinquennio 2016-2020, come evidenziato dall'INAIL che comunica annualmente l'onere sostenuto al Ministero del lavoro e delle politiche sociali per il trasferimento delle risorse, ha consentito finora di soddisfare le richieste di risarcimento presentate dagli eredi a seguito di sentenze o verbali di conciliazione.*

*Si ritiene, pertanto, che, alla luce di quanto accaduto per gli anni passati, possa essere confermato che le risorse stanziare saranno sufficienti a soddisfare le richieste anche per gli anni 2021-2022 tenuto conto del fatto che l'accesso al Fondo è consentito solo per il risarcimento del danno, patrimoniale e non patrimoniale, così come liquidato con sentenza esecutiva e quindi a conclusione dei giudizi in corso.*

*Si rappresenta, comunque, che l'articolo 4, comma 1, del DM 27/10/2016 prevede che le prestazioni del Fondo concorrono al pagamento in favore di coloro che hanno accesso alle prestazioni di quanto agli stessi è dovuto, a titolo di risarcimento del danno, patrimoniale e non patrimoniale, così come liquidato con sentenza esecutiva nella misura di una quota percentuale, uguale per tutti gli aventi diritto, che sarà stabilita dall'INAIL con determinazione del Presidente, entro i quindici giorni successivi alla data di scadenza delle domande per ciascun anno, in ragione del numero delle domande pervenute ritenute accoglibili, dell'ammontare dei risarcimenti stabiliti in sentenza e nel rispetto del limite di spesa pari a 10 milioni di euro per ciascuna annualità.*

*Tale meccanismo consente dunque di rispettare sempre il limite di spesa stabilito pari a 10 milioni di euro per ciascuna annualità.*

*Per quanto riguarda la copertura finanziaria, il comma 6-ter, prevede che agli oneri derivanti dalla disposizione, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, si provvede mediante riduzione del Fondo sociale occupazione e formazione, di cui all'articolo 18, comma 1, lettera a), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, per 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, ai fini della compensazione degli effetti in termini di fabbisogno e di indebitamento netto. [*

*Si specifica, altresì, che le risorse evidenziate nella disposizione, pari a 10 milioni rispettivamente per gli anni 2021 e 2022, occorrono per soddisfare con precedenza le sentenze già immediatamente esecutive e non ancora soddisfatte per le quali i soggetti beneficiari sono in attesa di ricevere il dovuto.*



*Il comma 6-quater apporta una modifica all'articolo 184-quater del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, al fine di promuovere investimenti a favore di progetti di economia circolare, di favorire l'innovazione tecno-logica e di garantire la sicurezza del trasporto marittimo. In particolare si prevede che le amministrazioni competenti possono autorizzare, previa caratterizzazione, eventualmente anche per singole frazioni granulometriche, dei materiali derivanti dall'escavo di fondali di aree portuali e marino-costiere condotta secondo la disciplina vigente in materia, di cui all'articolo 109 del presente decreto legislativo e all'articolo 5-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e salvo le ulteriori specificazioni tecniche, il riutilizzo dei predetti materiali in ambienti terrestri e marino-costieri anche per singola frazione granulometrica ottenuta a seguito di separazione con metodi fisici. Si prevede, inoltre, che, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione, con decreto del Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono adottate le norme tecniche che disciplinano le opzioni di riutilizzo dei sedimenti di dragaggio e di ogni loro sin-gola frazione granulometrica secondo le migliori tecnologie disponibili*

*La norma, a carattere ordinamentale, non determina effetti sulla finanza pubblica. Con specifico riferimento alle attività di cui all'introdotta comma 5-ter del citato articolo 184-quater, trattandosi di compiti che rientrano nelle attribuzioni istituzionali delle pubbliche amministrazioni ivi indicate, le stesse vi provvederanno con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

**Articolo 4-bis - Disposizioni in materia di servizio di trasporto pubblico non di linea a mezzo di natanti.**

*L'articolo 4-bis, al fine di contemperare le esigenze di mobilità e le misure di contenimento della diffusione del virus SARS-CoV-2, fino al 30 giugno 2021, in deroga all'articolo 87, comma 2, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concede la possibilità di destinare ai servizi di linea per trasporto di persone oltre alle autovetture a uso di terzi di cui all'articolo 82, comma 5, lettera b), del medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 anche i natanti che svolgono servizio di trasporto pubblico non di linea ai sensi dell'articolo 1 comma 2, della legge 15 gennaio 1992, n. 21.*

*La disposizione riveste carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica consentendo anche l'impiego di natanti che svolgono servizio di trasporto pubblico non di linea per i servizi pubblici di linea.*

**Articolo 5 - Disposizioni urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Consiglio superiore dei lavori pubblici e in materia di incentivi per funzioni tecniche.**

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





l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Il **comma 4** modifica l'articolo 45 del decreto – legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, introducendo disposizioni finalizzate a prevedere:

a) l'integrazione del Comitato speciale istituito dall'articolo 45 del citato decreto-legge n. 77 del 2021 presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici con un rappresentante del Ministero della difesa;

b) una modifica all'ultimo periodo del comma 2 disponendo il riconoscimento dei soli rimborsi spesa agli esperti invitati a partecipare alle riunioni del Comitato, nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente e di quanto previsto per i componenti e gli esperti del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Al riguardo si evidenzia che l'articolo 52, comma 1-bis del citato decreto legge n. 77/2021 prevede, in caso di comprovate necessità correlate alla funzionalità delle Forze armate, anche connesse all'emergenza sanitaria la possibilità di applicare le misure di semplificazione procedurale di cui all'articolo 44 anche alle opere destinate alla difesa nazionale, di cui all'articolo 233, comma 1, lettere a), i), m), o), r) del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, individuate, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro della difesa, sentito il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Si rende, pertanto, necessaria l'integrazione del Comitato speciale istituito dall'articolo 45 del citato decreto - legge n. 77 del 2021 presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici con un rappresentante del Ministero della difesa.

In relazione alle spese del Comitato speciale, la relazione tecnica dell'articolo 45 del citato decreto-legge n. 77 del 2021 quantifica il costo annuo massimo di ogni membro del Comitato in euro 35.000 con un costo annuo complessivo, per 28 membri escluso il Presidente, in euro 980.000, mentre, per sei mesi dell'anno 2021, le spese del Comitato sono quantificate in euro 490.000.

Ai fini della quantificazione degli effetti finanziari derivanti dall'integrazione del Comitato di cui al citato articolo 45 con un rappresentante designato del Ministero della difesa nella composizione sono, pertanto, quantificati oneri pari a euro 35.000 annui per ciascun anno dal 2022 al 2026.

Relativamente all'anno 2021 i costi per l'inserimento dell'ulteriore componente trova adeguata copertura nell'ambito delle risorse già previste a legislazione vigente per il medesimo anno (euro 490.000). Tenuto conto, infatti, che all'attualità, stante la necessità di acquisire le designazioni da parte delle Amministrazioni rappresentate in seno al Comitato, l'iter di istituzione non si è ancora perfezionato e, pertanto, il Comitato non risulta costituito, la copertura degli oneri aggiuntivi derivanti dall'ulteriore membro del Comitato speciale è garantita dalle minori spese determinatesi in ragione della mancata istituzione dell'organismo di cui trattasi.

Ipotizzando, pertanto, la costituzione dello stesso possa essere perfezionato a far dal 1° settembre 2021, si registrerebbe un risparmio pari almeno a 160.000 euro (relativo ai mesi di luglio e agosto). Considerato che il membro aggiuntivo del Ministero della difesa potrebbe far parte del Comitato a partire dal 1° settembre 2021, il relativo onere per l'anno 2021 è quantificato in circa euro 12 mila (pari a 4 mesi).

Nel prospetto seguente si riportano i valori considerati evidenziando la sufficiente disponibilità di risorse previste a legislazione vigente per la copertura relativa all'anno 2021 degli oneri aggiuntivi derivanti dall'ulteriore membro del Comitato speciale.



Componenti Comitato speciale	Unità	Indennità	Costo annuale	Costo 6 mesi (1° luglio - 31 dicembre)	Costo 4 mesi (1° settembre - 31 dicembre)	Risparmio di spesa registrato nell'anno 2021 derivante dal mancato perfezionamento dell'iter di istituzione del Comitato speciale (relativo ai mesi di luglio e agosto)
Presidente Consiglio superiore dei lavori pubblici	1	-	-	-	-	-
Consigliere di Stato	1	35.000	35.000	17.500	11.667	5.833
Consigliere della Corte dei conti	1	35.000	35.000	17.500	11.667	5.833
Avvocato dello Stato	1	35.000	35.000	17.500	11.667	5.833
Dirigente di livello generale in servizio presso le amministrazioni dello Stato	6	35.000	210.000	105.000	70.000	35.000
Rappresentante designato dalla Conferenza unificata	3	35.000	105.000	52.500	35.000	17.500
Rappresentante designato dagli Ordini professionali	3	35.000	105.000	52.500	35.000	17.500
Esperto scelto fra docenti universitari di chiara e acclarata competenza	13	35.000	455.000	227.500	151.667	75.833
	<b>29</b>		<b>980.000</b>	<b>490.000</b>	<b>326.667</b>	<b>163.333</b>
					Onere relativo all'anno 2021 derivante dall'integrazione del Comitato Speciale con un rappresentante designato del Ministero della difesa	11.667
					Differenza	151.667

Relativamente alla modifica apportata all'ultimo periodo del comma 2 dell'articolo 45 del decreto legge n. 77 del 2021, la stessa non comporta ulteriori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto il riconoscimento dei soli rimborsi spesa agli esperti invitati a partecipare alle riunioni del Comitato avviene a valere sulle risorse disponibili a legislazione vigente sul capitolo di spesa assegnato al Consiglio superiore dei lavori pubblici 2954 "spese occorrenti per le verifiche tecniche e conseguenti necessità operative connesse allo svolgimento ecc." utilizzabile, per le finalità indicate dalla presente disposizione, anche attraverso la loro riprogrammazione. In particolare, il rimborso spese è stato parametrato a quanto previsto per i componenti e per gli esperti del Consiglio superiore dei lavori pubblici (legge n. 836/1973, decreto del Presidente della Repubblica n. 513/1978, legge n. 417/78 e decreto del Presidente della Repubblica n. 395/88) ed è stata stimata una spesa massima annuale pari a 18 mila euro (6 mila euro nell'anno 2021 avendo considerato 4 mesi). Nella tabella seguente si riporta il dettaglio dei valori considerati.

n. riunioni annuali	18,00	vitto (2 pasti al giorno)	61,1
n. medio esperti in presenza per singola riunione	2,00	vitto (2 pasti al giorno)	61,1
importo medio per singola missione	500,00	alloggio (albergo 4 stelle)	150
<b>importo annuo</b>	<b>18.000,00</b>	viaggio andata (stima tratta alta velocità RO-MI)	95
<b>importo 4 mesi</b>	<b>6.000,00</b>	viaggio ritorno (stima tratta alta velocità MI-RO)	95
		taxi	38
		<b>Totale</b>	<b>500,2</b>

**Il comma 5** reca la copertura finanziaria della disposizione di cui al comma 4, lettera a) prevedendo che agli oneri, pari a euro 35.000 per ciascuno degli anni dal 2022 fino al 2026, si provvede



mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del Fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021 - 2023, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali», della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (tabella A) che presenta la sufficiente disponibilità. All'attuazione del comma 4, lettera a), per l'anno 2021 e lettera b), si provvede invece con le risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente. ***Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.***

La disposizione del **comma 6** reca modifiche all'articolo 22, comma 2, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, in materia di funzionamento della Commissione nazionale per il dibattito pubblico.

Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n.76 sono state disciplinate le modalità di svolgimento, le tipologie e le soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico, nonché le competenze della Commissione Nazionale per il dibattito pubblico e con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 30 dicembre 2020, n. 627, è stata istituita la Commissione nazionale, composta, ai sensi dell'articolo 4 del citato decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 76 del 2018 da n. 15 membri e da n. 3 esperti eventualmente nominati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta della Commissione, che prendono parte ai lavori della Commissione senza diritto di voto.

Con la norma in esame si provvede a modificare il comma 2 del citato articolo 22 del decreto legislativo n. 50 del 2016 al fine di riconoscere ai componenti della Commissione nazionale un rimborso delle spese effettivamente sostenute e documentate per le missioni effettuate nei limiti previsti per il personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con oneri complessivi, per tutti i componenti della Commissione, non superiori a 18.000 euro per l'anno 2021 ed a 36.000 euro a decorrere dall'anno 2022. Tale quantificazione è stata elaborata ipotizzando lo svolgimento da parte della Commissione di n. 1 riunione ogni trimestre (per l'anno 2021 sono state considerate 2 riunioni) e l'importo medio di 500 euro di rimborso per ogni singolo componente per le spese documentate effettivamente sostenute per ogni missione effettuata (ovvero n. 2 riunioni per l'anno 2021 e n. 4 riunioni per l'anno 2022 per ogni singolo membro della Commissione), ipotizzando prudenzialmente che i 15 componenti della Commissione e i 3 esperti eventualmente nominati dal Ministero provengano da località diverse da Roma, ove ha sede la Commissione.

Nella tabella seguente vengono riportati i valori utilizzati ai fini della quantificazione degli oneri derivanti dal comma 6.



n. riunioni / missioni	4,00		vitto (2 pasti al giorno)	61,1
importo per singola riunione / missione	500,00		vitto (2 pasti al giorno)	61,1
n. componenti	18,00		alloggio (albergo 4 stelle)	150
			viaggio andata (stima tratta alta velocità RO-MI)	95
			viaggio ritorno (stima tratta alta velocità MI-RO)	95
<b>importo a decorrere dal 2022</b>	<b>36.000,00</b>		taxi	38
<b>importo 2021</b>	<b>18.000,00</b>		<b>Totale</b>	<b>500,2</b>

Per il personale in servizio al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, diverso da quello appartenente al ruolo dirigenziale, i **commi 7 e 8** prevedono, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, l'incremento dell'indennità di amministrazione e del fondo risorse decentrate del personale non dirigenziale di cui all'articolo 76 del contratto collettivo nazionale di lavoro del comparto funzioni centrali 2016-2018 e, con riferimento al personale dirigenziale, l'incremento dei fondi per la retribuzione di posizione e la retribuzione di risultato del medesimo personale.

Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili gestisce circa il 40% degli investimenti pubblici in Italia e gestisce servizi che riguardano la maggior parte della popolazione (circa 40 milioni di titolari di patente di guida, circa 50 milioni di veicoli circolanti). A fronte di ciò si riscontra, anche in ragione della mancanza di personale, una sempre crescente difficoltà di soddisfare la domanda dell'utenza, sia in relazione alle competenze del settore delle infrastrutture che per quelle del settore dei trasporti e della motorizzazione.

In considerazione delle specifiche professionalità, anche di natura tecnica, del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e tenuto conto della necessità di remunerare adeguatamente le attività di controllo svolte da detto personale, nonché delle peculiari responsabilità facenti capo al personale appartenente ai ruoli dirigenziali, l'incremento dei fondi risulta essenziale al fine di assicurare il rafforzamento delle capacità tecniche del Dicastero al fine di evitare la mobilità delle competenze professionali più elevate verso altre Amministrazioni, determinata prevalentemente da ragioni economiche come fondatamente ipotizzabile in ragione del differente trattamento retributivo. In proposito, si precisa che i fondi relativi la retribuzione accessoria riconosciuti dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono di gran lunga inferiori a quelli previsti presso tutte le altre Amministrazioni centrali. Per evidenziare e dare conto del divario esistente si riportano alcuni dati relativi ad altre Amministrazioni centrali:

- relativamente al fondo risorse decentrate del personale sono riconosciuti circa 4.000 euro lordi annui pro capite ai dipendenti del Ministero dell'economia e delle finanze rispetto ai 309,15 euro lordi annui pro capite spettanti al personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- analogo divario si riscontra relativamente alla retribuzione parte variabile dei dirigenti non generali (circa € 31.737,00 lordi annui per il personale dirigente non generale del Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali rispetto a circa € 17.220,19 lordi annui riconosciuta al corrispondente dirigente del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili);



- situazione simile si registra rispetto al personale dirigenziale generale (un dirigente generale presso il Ministero della Salute percepisce mediamente una retribuzione annua lorda di parte variabile di € 76.111,39 ed una retribuzione di risultato di circa € 20.919,00, mentre presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili tali retribuzioni risultano pari rispettivamente a circa € 72.000,00 e € 7.000,00).

All'uopo si rappresenta che già con la legge di bilancio 2019 alcuni Ministeri hanno incrementato le dotazioni dei fondi per le retribuzioni accessorie sia di posizione che di risultato.

Le disposizioni di cui ai **commi 7 e 8** prevedono:

- l'incremento delle risorse del fondo risorse decentrate al fine di riconoscere al personale non dirigenziale l'importo di 1.100 lordi annui pro capite in luogo degli attuali euro 309,25;
- l'incremento del 20% dell'indennità di amministrazione del personale non dirigenziale;
- l'incremento del 20% dei fondi per la retribuzione di posizione e di risultato del personale dirigenziale non generale;
- l'incremento del 5% dei fondi per la retribuzione di posizione e di risultato del medesimo personale dirigenziale generale.

Nelle tabelle seguenti si riportano i valori considerati ed i relativi incrementi previsti al fine della quantificazione degli oneri.

Tabella 1 - fondo risorse decentrate del personale non dirigenziale

<b>FRD 2020</b>									
unità	6.994								
quota 2020 di parte fissa disponibile*	€ 2.869.218								
importo medio pro-capite	<b>410,24</b>	<i>lordissimo</i>							
	309,15	<i>lordo dip</i>							
<b>PROPOSTA DI INCREMENTO</b>									
importo medio pro-capite proposto	1.100,00	<i>lordo dip</i>							
	<b>1.459,70</b>	<i>lordissimo</i>							
differenza tra importo medio pro-capite effettivo 2020 e importo medio pro-capite proposto	1.049,46	<i>lordissimo</i>							
fondi necessari per incremento	7.339.923,35	<i>lordissimo</i>							
<b>FRD 2020</b>									
<b>TOTALE RISORSE CERTE E STABILI AL NETTO RIDUZIONE STRUTTURALE</b>									<b>€ 9.164.007</b>
UTILIZZI GIA' STABILITI (DA DECURTARE DALLE RISORSE CERTE E STABILI):									
finanziamento cassa previdenza e assistenza									-€ 1.000.000
perequazione indennità posizione dirigenti ex LLPP									-€ 640.000
sviluppi economici all'interno delle aree ex art. 7 CCNL 2016-2018									-€ 4.654.789
<b>TOTALE UTILIZZI GIA' STABILITI (DA DECURTARE DALLE RISORSE CERTE E STABILI)</b>									<b>-€ 6.294.789</b>
<b>RISORSE CERTE E STABILI (al netto degli utilizzi già stabiliti) anno 2020</b>									<b>€ 2.869.218</b>



Tabella 2 - indennità di amministrazione del personale non dirigenziale

RETRIBUZIONE PERSONALE AREE DAL 1/4/2018									
area / fascia retributiva	CCNL 2018 tab.C Stipendio tabellare Annuo da 1.4.2018	13 <sup>a</sup>	Totale Stipendio Annuo - lordo dip.	Ind. Amm. annua	Totale retribuzione annua - lordo dip. - p.g.1	Contr. Amm. - p.g.2	IRAP Amm. - pg 1	Costo Totale lordissimo	
						29,88%	8,50%	ANNUO	
Ispettore Generale r.e.	33.203,27	2.766,94	35.970,21	6.370,44	42.340,65	12.651,39	3.598,96	58.590,99	
Direttore Divisione r.e.	30.861,96	2.571,83	33.433,79	5.769,36	39.203,15	11.713,90	3.332,27	54.249,32	
Terza Area - Fascia 7	32.246,48	2.687,21	34.933,69	4.551,24	39.484,93	11.798,10	3.356,22	54.639,24	
Terza Area - Fascia 6	30.369,00	2.530,75	32.899,75	4.551,24	37.450,99	11.190,36	3.183,33	51.824,68	61,00
Terza Area - Fascia 5	28.449,67	2.370,81	30.820,48	4.551,24	35.371,72	10.569,07	3.006,60	48.947,38	293,00
Terza Area - Fascia 4	26.718,84	2.226,57	28.945,41	4.551,24	33.496,65	10.008,80	2.847,22	46.352,66	623,00
Terza Area - Fascia 3	24.329,64	2.027,47	26.357,11	3.811,68	30.168,79	9.014,43	2.564,35	41.747,57	941,00
Terza Area - Fascia 2	23.074,61	1.922,88	24.997,49	3.238,08	28.235,57	8.436,79	2.400,02	39.072,39	154,00
Terza Area - Fascia 1	22.291,78	1.857,65	24.149,43	3.238,08	27.387,51	8.183,39	2.327,94	37.898,83	278,00
Seconda Area - Fascia 6	23.014,93	1.917,91	24.932,84	2.792,28	27.725,12	8.284,27	2.356,64	38.366,02	10,00
Seconda Area - Fascia 5	22.377,66	1.864,81	24.242,47	2.792,28	27.034,75	8.077,98	2.297,95	37.410,68	530,00
Seconda Area - Fascia 4	21.594,96	1.799,58	23.394,54	2.792,28	26.186,82	7.824,62	2.225,88	36.237,32	1.243,00
Seconda Area - Fascia 3	20.358,56	1.696,55	22.055,11	2.792,28	24.847,39	7.424,40	2.112,03	34.383,81	1.356,00
Seconda Area - Fascia 2	19.132,15	1.594,35	20.726,50	2.444,28	23.170,78	6.923,43	1.969,52	32.063,72	690,00
Seconda Area - Fascia 1	18.203,28	1.516,94	19.720,22	2.139,60	21.859,82	6.531,71	1.858,08	30.249,62	412,00
Prima Area - Fascia 3	18.523,93	1.543,66	20.067,59	1.899,24	21.966,83	6.563,69	1.867,18	30.397,70	374,00
Prima Area - Fascia 2	17.868,35	1.489,03	19.357,38	1.899,24	21.256,62	6.351,48	1.806,81	29.414,91	23,00
Prima Area - Fascia 1	17.263,45	1.438,62	18.702,07	1.899,24	20.601,31	6.155,67	1.751,11	28.508,09	6,00
									6.994,00
									260.899.989,85

RETRIBUZIONE PERSONALE AREE DAL 1/4/2018					Oggetto della proposta	Valori aggiornati					
area / fascia retributiva	CCNL 2018 tab.C - Stipendio tabellare Annuo da 1.4.2018	13 <sup>a</sup>	Totale Stipendio Annuo - lordo dip.	Ind. Amm. annua	Totale retribuzione annua - lordo dip. - p.g.1	Contr. Amm. - p.g.2	IRAP Amm. - pg 1	Costo Totale lordissimo			
				20%		29,88%	8,50%	ANNUO			
Ispettore Generale r.e.	33.203,27	2.766,94	35.970,21	7.644,53	43.614,74	13.032,08	3.707,25	60.354,07			
Direttore Divisione r.e.	30.861,96	2.571,83	33.433,79	6.923,23	40.357,02	12.058,68	3.430,35	55.846,05			
Terza Area - Fascia 7	32.246,48	2.687,21	34.933,69	5.461,49	40.395,17	12.070,08	3.433,59	55.898,84			
Terza Area - Fascia 6	30.369,00	2.530,75	32.899,75	5.461,49	38.361,24	11.462,34	3.260,71	53.084,28	61,00	3.238.141,15	
Terza Area - Fascia 5	28.449,67	2.370,81	30.820,48	5.461,49	36.281,96	10.841,05	3.083,97	50.206,98	293,00	14.710.645,59	
Terza Area - Fascia 4	26.718,84	2.226,57	28.945,41	5.461,49	34.406,90	10.280,78	2.924,59	47.612,27	623,00	29.662.441,38	
Terza Area - Fascia 3	24.329,64	2.027,47	26.357,11	4.574,02	30.931,13	9.242,22	2.629,15	42.802,49	941,00	40.277.145,12	
Terza Area - Fascia 2	23.074,61	1.922,88	24.997,49	3.885,70	28.883,19	8.630,30	2.455,07	39.968,56	154,00	6.155.158,02	
Terza Area - Fascia 1	22.291,78	1.857,65	24.149,43	3.885,70	28.035,12	8.376,90	2.382,99	38.795,01	278,00	10.785.011,40	
Seconda Area - Fascia 6	23.014,93	1.917,91	24.932,84	3.350,74	28.283,58	8.451,13	2.404,10	39.138,81	10,00	391.388,14	
Seconda Area - Fascia 5	22.377,66	1.864,81	24.242,47	3.350,74	27.593,20	8.244,85	2.345,42	38.183,47	530,00	20.237.239,92	
Seconda Area - Fascia 4	21.594,96	1.799,58	23.394,54	3.350,74	26.745,28	7.991,49	2.273,35	37.010,11	1.243,00	46.003.570,37	
Seconda Area - Fascia 3	20.358,56	1.696,55	22.055,11	3.350,74	25.405,84	7.591,27	2.159,50	35.156,61	1.356,00	47.672.356,49	
Seconda Area - Fascia 2	19.132,15	1.594,35	20.726,50	2.933,14	23.659,63	7.069,50	2.011,07	32.740,20	690,00	22.590.736,99	
Seconda Area - Fascia 1	18.203,28	1.516,94	19.720,22	2.567,52	22.287,74	6.659,58	1.894,46	30.841,77	412,00	12.706.811,14	
Prima Area - Fascia 3	18.523,93	1.543,66	20.067,59	2.279,09	22.346,68	6.677,19	1.899,47	30.923,33	374,00	11.565.326,98	
Prima Area - Fascia 2	17.868,35	1.489,03	19.357,38	2.279,09	21.636,47	6.464,98	1.839,10	29.940,54	23,00	688.632,50	
Prima Area - Fascia 1	17.263,45	1.438,62	18.702,07	2.279,09	20.981,16	6.269,17	1.783,40	29.033,73	6,00	174.202,37	
									6.994,00	266.858.807,55	
									Differenza	5.958.817,70	

Tabella 3 - fondi per la retribuzione di posizione e di risultato del personale dirigenziale non generale



<b>Riepilogo risorse necessarie per RPFV e RR (lordissimo) con i seguenti valori di RP Fascia A: 29.785,30 e Fascia B: 24.585,30:</b>							
Spesa annua per RPFV lordissima	7.677.507,14						
Spesa annua per RR lordissima	1.472.474,63						
Spesa per indennità riass.le riconosciuta ai dir.ex RID gravante sul fondo:	9.492,65						
spesa prevista per incarichi ad interim							
<b>TOTALE FABBISOGNO PER RPFV E RR (lordissimo)</b>	<b>9.159.474,41</b>						
<b>TOTALE FONDO 2020 il cui valore è ricondotto al "limite2016"</b>	<b>8.459.428,54</b>						
differenza residua mancante	- 700.045,87						
					Fascia A	Fascia B	
<b>Riepilogo risorse necessarie per RPFV e RR (lordissimo) con i seguenti valori di RP</b>					29.785,50	24.585,30	
Spesa annua per RPFV lordissima	9.213.056,72				20%	20%	
Spesa annua per RR lordissima	1.766.978,79				35.742,60	29.502,36	
Spesa per indennità riass.le riconosciuta ai dir.ex RID gravante sul fondo:	9.492,65				145	50	
spesa prevista per incarichi ad interim					5.182.677,00	1.475.118,00	
<b>TOTALE FABBISOGNO PER RPFV E RR (lordissimo)</b>	<b>10.989.528,16</b>						
<b>TOTALE FONDO 2020 il cui valore è ricondotto al "limite2016"</b>	<b>8.459.428,54</b>						
differenza residua mancante	- 2.530.099,62						

Tabella 4 - fondi per la retribuzione di posizione e di risultato del personale dirigenziale generale

<b>Riepilogo risorse necessarie per RPFV e RR (lordissimo) con gli attuali valori di RPV e RR</b>							
SPESA TOTALE (lordissimo)	5.641.140,34			3	funzioni liv. A	72.000,00	
TOTALE FONDO 2020 il cui valore è ricondotto al "limite2016"	5.332.355,14			20	funzioni liv. B	64.000,00	
differenza in più o in meno	- 308.785,20			13	funzioni liv. C	58.000,00	
				3	funzioni liv. D	44.000,00	
<b>Riepilogo risorse necessarie per RPFV e RR (lordissimo) con nuovi valori di RPV e RR proposti:</b>				4	funzioni liv. A	75.600,00	
SPESA TOTALE (lordissimo)	5.943.090,54			19	funzioni liv. B	67.200,00	
TOTALE FONDO 2020 il cui valore è ricondotto al "limite2016"	5.332.355,14			13	funzioni liv. C	60.900,00	
differenza in più o in meno	- 610.735,40			3	funzioni liv. D	46.200,00	
				39			

Il **comma 9** reca la copertura finanziaria degli oneri previsti nei precedenti commi da 6 a 8, stabilendo che a tali oneri, quantificati in complessivi euro 5.497.859 per l'anno 2021 ed in complessivi euro 16.475.576 a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Tabella A) che presenta la sufficiente disponibilità. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio

Nella tabella seguente si riporta il riepilogo delle voci considerate e l'indicazione della copertura finanziaria disposta.



	Indennità di amministrazione	8.938.226,55	
	Fondo I fascia	1.439.509,73	
	Fondo II fascia	5.176.490,79	
	Fondo risorse decentrate	35.254.933,55	
	<b>TOTALE</b>	<b>50.809.160,62</b>	
	<b>4 mesi</b>	<b>16.936.386,87</b>	
			<b>4 mesi</b>
	Indennità di amministrazione	5.958.817,70	1.986.272,57
	Fondo I fascia	610.735,40	203.578,47
	Fondo II fascia	2.530.099,62	843.366,54
	Fondo risorse decentrate	7.339.923,35	2.446.641,12
	<b>TOTALE</b>	<b>16.439.576,07</b>	<b>5.479.858,69</b>
	<b>4 mesi</b>	<b>5.479.858,69</b>	
<b>Copertura</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Incremento fondi personale del MIMS -	5.479.859	16.439.576	16.439.576
Rimborso spese documentate e effettivamente sostenute ai componenti della Commissione nazionale per il dibattito pubblico	18.000	36.000,00	36.000,00
<b>Totale oneri</b>	<b>5.497.859</b>	<b>16.475.576</b>	<b>16.475.576</b>
<b>Totale copertura su tabella A</b>	<b>5.497.859</b>	<b>16.475.576</b>	<b>16.475.576</b>

La disposizione di cui al **comma 10** disciplina il pagamento delle funzioni tecniche dei dipendenti delle amministrazioni aggiudicatrici con riguardo ad un periodo temporale rispetto al quale il Consiglio di Stato ha evidenziato l'esistenza di un "vuoto normativo". Infatti, con pareri rilasciati al Ministero dei beni culturali e al Ministero della giustizia, il menzionato Consesso ha evidenziato che i regolamenti delle amministrazioni aggiudicatrici sono stati abrogati a seguito dell'entrata in vigore del nuovo codice dei contratti pubblici del 2016 e ha rappresentato la necessità di un intervento legislativo finalizzato a regolamentare il periodo transitorio tra l'abrogazione del vecchio regolamento e l'entrata in vigore di quello previsto dall'articolo 113, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. La disposizione normativa proposta, pertanto, prevede che il regolamento di cui all'articolo 113, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 si applica agli appalti di lavori, servizi e forniture le cui procedure poste a base di gara sono state avviate successivamente alla data di entrata in vigore del decreto legislativo n. 50 del 2016, anche se eseguite prima della entrata in vigore del predetto regolamento. Si stabilisce, inoltre, che gli oneri per la ripartizione delle risorse finanziarie di cui al citato articolo 113, comma 2, fanno carico agli stanziamenti già accantonati per i singoli appalti di lavori, servizi e forniture di cui al primo periodo negli stati di previsione della spesa o nei bilanci delle stazioni appaltanti.

La disposizione ha natura ordinamentale e pertanto non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Inoltre, si evidenzia che tali pagamenti fanno riferimento a risorse economiche accantonate e che gravano sui pertinenti piani economici delle singole opere.



Il **comma 11** introduce disposizioni relative al funzionamento del Comitato Centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di merci per conto di terzi che opera nell'ambito del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. La disciplina relativa alla composizione, organizzazione e funzionamento del citato Comitato Centrale si rinviene nella legge istitutiva 6 giugno 1974, n. 298 e nel decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284.

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

E' di tutta evidenza che una tale parcellizzazione della rappresentanza di categoria porta spesso ad uno stallo nelle attività del Comitato essendo necessario, per definire le azioni con la dovuta maggioranza, un defatigante lavoro di coordinamento e contemperamento delle diverse istanze provenienti dal variegato mondo associativo.

Pur preservando una ampia rappresentanza da parte sia del mondo artigiano che delle imprese più strutturate, e quindi un articolazione della rappresentanza che garantisca la pluralità degli interessi coinvolti, la proposta normativa- tenuto conto dell'attuale stato delle associazioni di categoria esistenti ed aderenti alla Confederazione rappresentata in seno al Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro - andrebbe a ridurre a 7 il numero delle associazioni di categoria presenti nel Comitato Centrale in quanto espressione di:

1. Movimento cooperativo,
2. Confartigianato,
3. CNA,
4. Casartigiani,
5. Confcommercio,
6. Confetra,
7. Confindustria.

La struttura del Comitato così delineata, senza incidere sulla reale rappresentanza della categoria, garantirà una maggiore efficacia ed efficienza della sua azione.

L'adozione della modifica normativa si appalesa urgente essendo necessario a breve, in vista della scadenza dell'attuale mandato del Comitato Centrale, avviare il procedimento per il rinnovo del Comitato stesso.

La disposizione ha contenuto ordinamentale e, pertanto, dalla stessa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

#### **Articolo 6 - Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali**

Al **comma 1** si provvede a modificare l'articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

Al **comma 1, lettera a)**, si modifica la lettera a) del comma 4 del citato articolo 12, con la finalità di eliminare un adempimento della Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali che consiste nella comunicazione alla Commissione permanente per le gallerie di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, relativa alla verifica dell'attività di manutenzione svolta dai gestori, dei relativi risultati e della corretta organizzazione dei processi di manutenzione, nonché l'attività ispettiva e di verifica a campione sulle infrastrutture, obbligando i



gestori, in quanto responsabili dell'utilizzo sicuro delle stesse, a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, nonché all'esecuzione dei necessari interventi di messa in sicurezza. Sempre al comma 4, si apporta una modifica di *drafting* in relazione alla lettera g) e si modifica la lettera l), prevedendo che le tariffe previste dall'articolo 10 del decreto legislativo n. 35 del 2011 siano destinate all'Agenzia per lo svolgimento delle attività di cui agli articoli 5 (*Classificazione e gestione della sicurezza della rete stradale aperta al traffico articolo 5, direttiva 2008/96/CE*) e 6 (*Ispesioni di sicurezza articolo 6, direttiva 2008/96/CE*) del medesimo decreto legislativo.

Si provvede, inoltre, al **comma 1, lettera b)**, a sostituire il comma 4-*quater* del richiamato articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 al fine di trasferire all'Agenzia le funzioni esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Si provvede, inoltre, a modificare il comma 5 del richiamato articolo 12 per correggere un refuso (**lettera c**). Si modifica il comma 5-*bis* (**lettera d**) per eliminare un adempimento dell'Agenzia che consiste nella comunicazione alla Commissione permanente per le gallerie di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264 del programma delle attività di vigilanza diretta dell'Agenzia sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, da espletarsi nel corso dell'anno successivo.

Si provvede a modificare il comma 9 e il comma 13 dell'articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 (**lettere e**) **ed f**), con la finalità di prevedere un aumento delle dotazioni organiche complessive del personale dell'Agenzia per effetto del trasferimento all'Agenzia, a decorrere dalla data di adozione del decreto previsto, degli Uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con la relativa dotazione organica. Pertanto, la dotazione organica dell'Agenzia si incrementa di ulteriori 99 unità di personale passando dalle attuali 569 unità, di cui 42 di livello dirigenziale non generale e 2 uffici di livello dirigenziale generale alle 668 unità, di cui 48 di livello dirigenziale non generale e 3 uffici di livello dirigenziale generale.

Il **comma 2** apporta modifiche all'articolo 12, comma 3, lettera a), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, stabilendo che in materia di espletamento dei servizi di polizia stradale, la prevenzione e l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale e la tutela e il controllo sull'uso delle strade possono, inoltre, essere effettuati, previo superamento di un esame di qualificazione secondo quanto stabilito dal regolamento di esecuzione, anche dal personale, con compiti ispettivi o di vigilanza sulle infrastrutture stradali o autostradali, dell'Agenzia.

La disposizione ha carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 3** prevede che fino al 31 dicembre 2023, ai fini dell'ammissione all'esame di qualificazione per l'espletamento dei servizi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, non è richiesto per il personale di ANSFISA il possesso del requisito dell'anzianità di inquadramento previsto dall'articolo 23, comma 2, secondo periodo, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (inquadramento organico nei ruoli dell'amministrazione interessata da almeno tre anni).

La disposizione ha carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al **comma 4** si prevede che entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, si provvede all'adeguamento dello statuto, del regolamento di amministrazione e dei regolamenti che disciplinano il funzionamento dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali secondo le modalità previste dall'articolo 12, commi 8, 9 e 10, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.



Al **comma 5** si stabilisce che gli Uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e il relativo personale, pari a 6 unità di livello dirigenziale non generale e 92 unità di personale delle aree funzionali, di cui 48 di Area III, 38 di Area II e 6 di Area I, siano trasferiti all’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, a decorrere dal 1° gennaio 2022. Conseguentemente la dotazione organica del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ferme restando le 38 posizioni di livello dirigenziale generale, è rideterminata in 189 posizioni di livello dirigenziale non generale e 7.674 unità di personale delle Aree funzionali di cui 2.966 di Area III, 4.497 di Area II e 211 di Area I.

Incremento dotazione organica ANSFISA		Riduzione della dotazione organica MIMS	
Dirigente generale	1	Dirigente generale	0
Dirigente non generale	6	Dirigente non generale	6
Personale delle aree	92	Personale delle aree	92
<b>TOTALI</b>	<b>99</b>		<b>98</b>

Le risorse umane trasferite includono il personale di ruolo dirigenziale e non dirigenziale, nonché il personale a tempo determinato con incarico dirigenziale ai sensi dell'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che risulta in servizio alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto presso gli Uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF).

La disposizione prevede, altresì, che al personale non dirigenziale trasferito si applica il trattamento economico, compreso quello accessorio, previsto nell'amministrazione di destinazione e viene corrisposto un assegno ad personam riassorbibile pari all'eventuale differenza fra le voci fisse e continuative del trattamento economico dell'amministrazione di provenienza, ove superiore, e quelle riconosciute presso l'amministrazione di destinazione. Al personale dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi i contratti individuali di lavoro stipulati ai sensi dell'articolo 19, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto nelle more dell'entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4. Inoltre è disposto che fino alla data di adozione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze con cui verranno effettuate le occorrenti variazioni di bilancio, in termini di residui, di competenza e di cassa, ivi comprese l'istituzione, la modifica e la soppressione di missioni e programmi, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla corresponsione del trattamento economico spettante al personale trasferito nella misura già corrisposta, eventuali differenze sono a carico dell’Agenzia . A decorrere dalla medesima data, le risorse finanziarie sono allocate sul pertinente capitolo di spesa del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per essere trasferite all’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Tale importo considera i costi del trattamento economico corrisposto al personale trasferito e tiene conto delle voci retributive fisse e continuative, del costo dei buoni pasto, della remunerazione del lavoro straordinario e del trattamento economico di cui al Fondo risorse decentrate.

Fino all’adeguamento del regolamento di amministrazione dell’Agenzia l’attività facente capo agli Uffici speciali trasporti a impianti fissi continua ad essere esercitata presso le sedi e gli uffici già individuati dal decreto ministeriale 4 agosto 2014, n. 346.

La disposizione comporta maggiori oneri a decorrere dal 2022 quantificati in euro 1.355.309., derivanti dall’ampliamento di un posto dirigenziale di prima fascia nella dotazione organica dell’Agenzia e dal differenziale fra il trattamento economico dell'amministrazione di provenienza (MIMS) e quello riconosciuto presso l'amministrazione di destinazione al personale delle aree che si



intende trasferire, che trovano copertura a valere sulle risorse disponibili nel bilancio dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.

Nei prospetti seguenti vengono riportate le risorse destinate alla copertura dell’attuale dotazione organica di ANSFISA (n. 569 unità), previste a legislazione vigente inclusi i trasferimenti finanziari da parte delle altre Amministrazioni per effetto del trasferimento di personale (Tabella 1) e il dettaglio del maggiore costo relativo sia al trasferimento, nei ruoli di ANSFISA, del personale USTIF (92 unità di personale non dirigenziale, 6 unità di personale dirigenziale non generale) sia all’istituzione di una posizione di livello dirigenziale generale, riportato anche nella Tabella 1 alla voce “differenziale Ustif necessario a copertura della disposizione”, quantificato in euro 1.355.308 (Tabelle 2 e 3).

Si rappresenta che con riferimento al personale appartenente alle Aree funzionali, sono stati considerati anche gli oneri accessori (buoni pasto, straordinario e fondo risorse decentrate).

Tabella 1

CATEGORIA	Personale pianta organica	Costo unitario nuovi ingressi (livello CCNL iniziale)	Costo totale
Dirigenti generali	2	€ 220.091	€ 440.181
Dirigenti non generali	42	€ 168.742	€ 7.087.173
Professionisti I qualifica	60	€ 85.447	€ 5.126.793
Professionisti II qualifica	31	€ 69.365	€ 2.150.320
Funzionari	266	€ 51.191	€ 13.616.934
Collaboratori	153	€ 45.813	€ 7.009.340
Operatori	15	€ 41.722	€ 625.828
<b>Totale personale ANSFISA</b>	<b>569</b>		<b>€ 36.056.569</b>
<b>Risorse</b>	art. 12 decreto legge 109/2018 capitolo MIMS 1227 - pg. 2		<b>€ 15.730.000</b>
	art 1, commi 330 e 331, legge 145/2018		<b>€ 8.113.523</b>
	risorse per le 137 unità trasferite da Ansf coperte nell'ambito delle risorse di cui all'articolo 15, decreto legislativo 50 del 2019		<b>€ 11.300.000</b>
	trasferimento risorse da parte di altre amministrazioni per 61 unità di cui all'articolo 12, comma 14, decreto legge 109 del 2018		<b>€ 2.450.000</b>
<b>TOTALE</b>			<b>€ 37.593.523</b>
<b>risorse residue</b>			<b>€ 1.536.954</b>
<b>differenziale USTIF necessario a copertura della disposizione</b>			<b>€ 1.355.308</b>
<b>DIFFERENZA RESIDUA</b>			<b>€ 181.645</b>



Tabella 2

	USTIF			
	Ministero	Ansfisa	Differenza	2022
Dirigente generale		220.090,58	220.090,58	220.090,58
Dirigente non generale	647.425,76	1.012.453,23	365.027,47	365.027,47
Personale aree funzionali	3.627.775,66	4.448.404,16	820.628,50	820.628,50
Oneri accessori aree funzionali	463.886,08	413.448,00	- 50.438,08	- 50.438,08
<b>Totale</b>	<b>4.739.087,51</b>	<b>6.094.395,98</b>	<b>1.355.308,47</b>	<b>1.355.308,47</b>

Tabella 3

area / fascia retributiva	CCNL 2018 tab C - Stipendio tabellare Annuo da 1.4.2018	13 <sup>a</sup>	Totale Stipendio Annuo - lordo dip.	Ind. Ann. annua	Totale retribuzione e annua - lordo dip. - p.g.1	Contr. Ann. - p.g.2	IRAP Ann. - pg 1	Costo Totale lordissimo	Ustif	Totale
						29,88%	8,50%	ANNUO		
Ispettore Generale r.e.	33.203,27	2.766,94	35.970,21	6.370,44	42.340,65	12.651,39	3.598,96	58.990,99		
Direttore Divisione r.e.	30.861,96	2.571,83	33.433,79	5.769,36	39.203,15	11.713,90	3.332,27	54.249,32		
Terza Area - Fascia 7	32.246,48	2.687,21	34.933,69	4.551,24	39.484,93	11.798,10	3.356,22	54.639,24		
Terza Area - Fascia 6	30.369,00	2.530,75	32.899,75	4.551,24	37.450,99	11.190,36	3.183,33	51.824,68	6,00	310.948,08
Terza Area - Fascia 5	28.449,67	2.370,81	30.820,48	4.551,24	35.371,72	10.569,07	3.006,60	48.947,38	5,00	244.736,90
Terza Area - Fascia 4	26.718,84	2.226,57	28.945,41	4.551,24	33.496,65	10.008,80	2.847,22	46.352,66	13,00	602.584,64
Terza Area - Fascia 3	24.329,64	2.027,47	26.357,11	3.811,68	30.168,79	9.014,43	2.564,35	41.747,57	14,00	584.466,00
Terza Area - Fascia 2	23.074,61	1.922,88	24.997,49	3.238,08	28.235,57	8.436,79	2.400,02	39.072,39	1,00	39.072,39
Terza Area - Fascia 1	22.291,78	1.857,65	24.149,43	3.238,08	27.387,51	8.183,39	2.327,94	37.898,83	9,00	341.089,51
Seconda Area - Fascia 6	23.014,93	1.917,91	24.932,84	2.792,28	27.725,12	8.284,27	2.356,64	38.366,02		0,00
Seconda Area - Fascia 5	22.377,66	1.864,81	24.242,47	2.792,28	27.034,75	8.077,98	2.297,95	37.410,68	4,00	149.642,72
Seconda Area - Fascia 4	21.594,96	1.799,58	23.394,54	2.792,28	26.186,82	7.824,62	2.225,88	36.237,32	15,00	543.559,82
Seconda Area - Fascia 3	20.358,56	1.696,55	22.055,11	2.792,28	24.847,39	7.424,40	2.112,03	34.383,81	11,00	378.221,95
Seconda Area - Fascia 2	19.132,15	1.594,35	20.726,50	2.444,28	23.170,78	6.923,43	1.969,52	32.063,72	5,00	160.318,60
Seconda Area - Fascia 1	18.203,28	1.516,94	19.720,22	2.139,60	21.859,82	6.531,71	1.858,08	30.249,62	3,00	90.748,86
Prima Area - Fascia 3	18.523,93	1.543,66	20.067,59	1.899,24	21.966,83	6.583,69	1.867,18	30.397,70	6,00	182.386,20
Prima Area - Fascia 2	17.868,35	1.489,03	19.357,38	1.899,24	21.256,62	6.351,48	1.806,81	29.414,91		0,00
Prima Area - Fascia 1	17.263,45	1.438,62	18.702,07	1.899,24	20.601,31	6.155,67	1.751,11	28.508,09		0,00
	429.882,52	35.823,54	465.706,06	62.083,32	527.789,38	157.703,47	44.862,10	730.354,95		
									92,00	3.627.775,66

Personale aree			MINISTERO	ANSFISA	differenza unitaria	differenza complessiva
MINISTERO	ANSFISA	Numero di personale	Costo lordissimo medio	Costo lordissimo medio		
Area Terza	Funzionari	48	44.227,03	51.191,48	6.964,45	334.293,56
Area Seconda	Collaboratori	38	34.802,42	45.812,68	11.010,26	418.389,81
Area Prima	Operatori	6	30.397,70	41.721,89	11.324,19	67.945,13
						<b>820.628,50</b>

Oneri accessori MIMS	463.886,08	Oneri accessori ANSFISA	413.448,00
buoni pasto	61.824,00	buoni pasto	155.848,00
straordinario	364.320,00	straordinario	257.600,00
fondo risorse decentrate (importo medio pro-capite €. 410,24 lordissimo)	37.742,08	*fondo accessorio - è stato già considerato nell'ambito del calcolo afferente alla retribuzione del personale delle Aree di Ansfisa	

Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili												
Dirigenti II fascia												
FASCE	posizioni organiche	stipendio	ivc	RETRIBUZIONE DI POSIZIONE			Spesa complessiva annua per STIP-IVC- RPFV lordo dipendente	Spesa complessiva annua per STIP-IVC- RPFV lordissima	% RR	RR lordo dipendente	RR lordissimo	TOTALE
				Valore retribuzione posizione fissa e variabile	di cui: Valore annuo lordo dipendente per 13 mensilità retribuzione posizione fissa	di cui: Valore annuo lordo dipendente per 13 mensilità retribuzione posizione variabile						
A - Ustif	3	45.260,80	316,81	29.785,30	12.565,11	17.220,19	226.088,73	312.861,58	0,20	17.871,18	23.715,06	336.576,64
B - Ustif	3	45.260,80	316,81	24.585,30	12.565,11	12.020,19	210.488,73	291.274,30	0,20	14.751,18	19.574,82	310.849,12
<b>totale</b>	<b>6</b>						<b>436.577,46</b>	<b>604.135,89</b>		<b>32.622,36</b>	<b>43.289,87</b>	<b>647.425,76</b>



	MINISTERO	ANSFISA		
Numero di Dirigenti non generali	Costo lordissimo medio	Costo lordissimo medio	differenza unitaria	differenza complessiva
6	107.904,29	168.742,20	60.837,91	365.027,47
				<b>365.027,47</b>

Al **comma 6** si prevede che il Ministro dell'economia e delle finanze provvede, con proprio decreto, ad effettuare le occorrenti variazioni di bilancio, in termini di residui, di competenza e di cassa, ivi comprese l'istituzione, la modifica e la soppressione di missioni e programmi. A decorrere dalla data di adozione del suddetto decreto del Ministro dell'economia e delle finanze transitano all'Agenzia i rapporti giuridici attivi e passivi relativi alle funzioni trasferite. Inoltre, si stabilisce che a decorrere dalla medesima data, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e l'Agenzia provvedano al trasferimento delle corrispondenti risorse strumentali tramite protocolli d'intesa.

Il **comma 7** reca la copertura finanziaria degli oneri derivanti dal comma 1, lettere e) ed f) e dal comma 5 dell'articolo 6, quantificati in euro 1.355.308 a decorrere dal 2022. I predetti oneri trovano copertura a valere sulle risorse disponibili nel bilancio dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Alla compensazione dei relativi effetti finanziari, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, pari a 697.985 euro annui a decorrere dall'anno 2022 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154.

Il **comma 8** provvede a modificare l'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, dedicato alla Commissione permanente per le gallerie, prevista in attuazione della direttiva 2004/54/CEE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea, stabilendo che la stessa è composta dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali o da un suo delegato, che la presiede, da quattro esperti tecnici designati dal Direttore della medesima Agenzia, da tre esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Inoltre, si prevede la modifica di nomina della Commissione stabilendo che la stessa sia nominata, **nel rispetto del principio della parità di genere**, con provvedimento del Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali in luogo del provvedimento del Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Infine, conseguentemente e in coerenza alle modifiche apportate, si prevede che la Commissione per le attività di ispezione, valutazione e verifiche funzionali per tutte le gallerie situate sulle strade appartenenti alla rete transeuropea ricadenti nel territorio nazionale, si avvale di ingegneri appartenenti all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali in luogo di quelli appartenenti al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

La disposizione, modificando unicamente la composizione della Commissione e avvalendosi per le sue attività di analoghe figure (ingegneri) appartenenti all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali in luogo di quelli appartenenti al Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 9** stabilisce che con provvedimento adottato dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è rinnovata la



composizione della Commissione permanente. Inoltre, al fine di disporre di un periodo transitorio, si prevede che fino alla data di adozione del provvedimento continua ad operare la Commissione permanente nella composizione esistente alla data di entrata in vigore del presente decreto.

La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

#### **Articolo 7 - Disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo**

L'articolo reca, al **comma 1**, disposizioni di natura meramente ordinamentale e, dunque, non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Si tratta infatti di consentire una transizione ordinata del trasporto aereo, autorizzando i vettori comunitari e del Regno Unito a continuare ad operare collegamenti tra lo scalo di Milano Linate e gli aeroporti del Regno Unito a condizione di reciprocità sino al 30 ottobre 2022.

La disposizione di cui al **comma 2, lettera a)**, modifica il comma 4 dell'articolo 11-*quater*, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, recante la disciplina dei poteri dei Commissari straordinari in ordine al trasferimento dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria e alle altre società del medesimo gruppo anch'esse in amministrazione straordinaria, in coerenza con la decisione della Commissione europea.

In particolare, l'ultimo periodo autorizza il Ministero dell'economia e delle finanze a sottoscrivere l'aumento di capitale della società di cui all'articolo 79, comma 4-bis d.l. 18/2020 a seguito della decisione della Commissione europea. L'aumento di capitale sarà effettuato ai sensi del comma 4 ultimo periodo del citato art. 79 d.l. 18/2020, nei limiti delle risorse disponibili. Pertanto, la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Le restanti modifiche all'articolo 11-*quater*, comma 4, d.l. 73/2021, sono di carattere ordinamentale e non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La disposizione di cui al **comma 2, lettera b)**, modifica il comma 9 dell'articolo 11-*quater*, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, che ha istituito, nello stato di previsione del MISE un fondo, con una dotazione di 100 milioni di euro per l'anno 2021, ampliando le garanzie dei titolari di titoli di viaggio e voucher o titoli analoghi emessi dall'amministrazione straordinaria in conseguenza delle misure di contenimento previste per l'emergenza epidemiologica da COVID-19 e non utilizzati alla data del trasferimento dei compensi aziendali e modificando le relative procedure di concessione.

La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica trattandosi di un mero rinvio al fondo già istituito dall'articolo 11-*quater*, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, e diretto a garantire l'indennizzo dei titolari di titoli di viaggio e voucher emessi dall'amministrazione straordinaria, nel quale trova copertura.

In relazione all'utilizzo del Fondo istituito dal citato articolo 11-*quater*, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, si riportano di seguito i dati relativi ai biglietti già emessi per il periodo post 15 ottobre 2021, nonché *voucher* e titoli analoghi:

- per quanto riguarda i biglietti già emessi per voli successivi al 15 ottobre 2021 e cancellati in conseguenza dell'annunciato avvio delle operazioni di volo di ITA, gli oneri sono stimati in Euro 22,5 milioni;
- per quanto riguarda i *voucher* e *virtual wallet* già resi a favore di passeggeri ed agenzie di viaggio, gli oneri sono stimati in Euro 64,2 milioni.



*La lettera b-bis) del comma 2, inserita in sede di conversione, prevede che, anche ai fini della salvaguardia dei livelli occupazionali e del reintegro dei servizi esternalizzati, quali la gestione aeroportuale dei servizi di assistenza a terra e di manutenzione, il Ministro dell'economia e delle finanze riferisce annualmente alle Commissioni parlamentari competenti sull'attuazione del piano industriale e sul programma di investimenti della società di cui all'articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, sullo stato delle relazioni industriali e sugli aumenti di capitale deliberati. In sede di prima applicazione il Ministro riferisce entro il 31 marzo 2022.*

*La norma, prevedendo un mero onere informativo in capo al Ministro dell'economia e delle finanze ha carattere ordinamentale, pertanto, non determina nuovi o maggiori per la finanza pubblica.*

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

*Al fine di promuovere la sicurezza dei mezzi di trasporto, al comma 1 l'articolo istituisce per il giorno 8 ottobre la Giornata nazionale «Per non dimenticare».*

*Al comma 2 è previsto che la Giornata non comporti riduzioni dell'orario di lavoro negli uffici pubblici, né giorno di vacanza per le scuole mentre il comma 3 prevede l'organizzazione di iniziative e incontri al fine di ricordare le vittime degli incidenti e sensibilizzare l'opinione pubblica alla sicurezza nel trasporto.*

*Dall'attuazione della disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

#### **Articolo 8 – Disposizioni in materia di incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti e per i veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L**

L'articolo 8, al comma 1, interviene sulla disciplina di cui all'articolo 1, comma 1031, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (legge di bilancio 2019), che prevede l'erogazione di contributi per l'acquisto di veicoli meno inquinanti, ed in particolare, per chi acquista anche in locazione finanziaria, dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, ed immatricula, entro il medesimo periodo, autoveicoli con emissioni comprese nella fascia 0-60 grammi di anidride carbonica per chilometro.

Considerati gli effetti prodotti dall'emergenza epidemiologica, ed in particolare quelli legati ai ritardi nella produzione e al notevole allungamento dei tempi di consegna dei veicoli, nonché alle difficoltà di poter procedere, una volta concluso l'ordine di acquisto, alla consegna ed all'immatricolazione del veicolo con le tempistiche pre-crisi, si prevede che, per le pratiche successive e per quelle in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto, l'immatricolazione possa essere anche successiva al 31 dicembre 2021, fermo comunque l'obbligo di concludere l'acquisto entro i limiti temporali di operatività della misura agevolativa previsti dal richiamato comma 1031 della legge n. 145 del 2018 (31 dicembre 2021), coerentemente a quanto previsto dalle analoghe disposizioni in materia di ecobonus introdotte dalla legge n. 178 del 2020 (legge di bilancio 2021), che collegano (cfr. comma 657) la concessione del beneficio al momento dell'acquisto del veicolo e non alla sua immatricolazione, inevitabilmente legata ai tempi di consegna del medesimo.

*Il comma 1-bis prevede una modifica della lettera b-bis) del comma 1031 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, in materia di incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti.*

*In particolare, la citata lettera b-bis) prevede, in via sperimentale, entro il 31 dicembre 2021, un incentivo economico per coloro che installano un sistema di riqualificazione elettrica su alcune*



*categorie di veicoli e procedono alla relativa omologazione del veicolo modificato, il predetto incentivo consiste in:*

*- un contributo pari al 60 per cento del costo sostenuto per la riqualificazione del veicolo fino ad un massimo di 3500 euro;*

*- un contributo, sempre pari al 60 per cento, delle spese relative all'imposta di bollo per l'iscrizione al pubblico registro automobilistico (PRA), all'imposta di bollo e all'imposta provinciale di trascrizione. Le categorie di veicoli che beneficiano dei relativi contributi sono le categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G, immatricolati originariamente con motore termico ai sensi del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219.*

*Il comma 2 dell'articolo 74-bis del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono adottate modalità semplificate al fine di velocizzare e rendere prioritarie le procedure di omologazione anche prevedendo il coinvolgimento delle officine autorizzate alla revisione dei veicoli. Per il riconoscimento in via sperimentale dei contributi finalizzati alla riqualificazione elettrica dei veicoli si prevede un'autorizzazione di spesa nel limite di 3 milioni di euro per l'anno 2020 e 12 milioni di euro per l'anno 2021, a valere sulle risorse di cui all'articolo 1, comma 1041, della legge 30 dicembre 2018, n. 145.*

*L'attuale formulazione della lettera b-bis) del comma 1031, dell'articolo 1, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, prevede il riconoscimento del contributo "a chi omologa in Italia entro il 31 dicembre 2021 un veicolo attraverso l'installazione di sistemi di riqualificazione elettrica su veicoli delle categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G, immatricolati originariamente con motore termico, ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219", mentre l'evidente finalità della disposizione, tenuto conto degli ulteriori contributi previsti dal medesimo comma, relativi alle spese dell'imposta di bollo per l'iscrizione al pubblico registro automobilistico (PRA), dell'imposta di bollo e dell'imposta provinciale di trascrizione, è quella di riconoscere tali incentivi al cittadino che installa sulla propria vettura un sistema di riqualificazione elettrica.*

*Con il comma 1-bis si modifica la lettera b-bis) dell'articolo 1, comma 1031, della citata legge n. 145 del 2018 al fine di prevedere il riconoscimento dei contributi di cui trattasi ai proprietari dei veicoli e, conseguentemente, al comma 1-ter si provvede a sostituire integralmente il comma 2 del suddetto articolo 74-bis del decreto-legge n. 104 del 2020 prevedendo che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, sono adottate le necessarie disposizioni applicative per il riconoscimento dei contributi.*

*Sotto il profilo finanziario, i commi 1-bis e 1-ter, introducendo esclusivamente modifiche alla procedura per il riconoscimento dei contributi previsti in via sperimentale dalla citata lettera b-bis) del comma 1031 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, e lasciando inalterato il termine, previsto dalla norma vigente, entro cui è necessario effettuare l'installazione del sistema di riqualificazione (31 dicembre 2021), ha natura ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

Inoltre, in considerazione della natura non sostanziale della modifica apportata, nonché della necessità, viste le ridotte tempistiche residue di operatività delle misure in questione, di garantire immediata applicazione alla novella, **il comma 2** prevede che continuino a trovare applicazione le disposizioni attuative di cui al decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 82 del 6 aprile 2019, con un termine ultimo, per la conclusione della procedura prevista dallo stesso decreto ministeriale di conferma della prenotazione dei contributi nell'apposita piattaforma informatica, del 31 dicembre 2021 per le



prenotazioni inserite, anche se in fase di completamento, entro il 30 giugno 2021 e del 30 giugno 2022 per quelle inserite successivamente ed entro il 31 dicembre 2021. I medesimi termini si applicano, alle medesime condizioni, alle prenotazioni dei contributi relativi ai veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L.

Sotto il profilo finanziario, la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, considerato che le agevolazioni rimangono erogabili nell'ambito delle risorse effettivamente disponibili e che per altro la novella non incide sul termine entro cui è necessario effettuare l'acquisto del veicolo (31 dicembre 2021) ed opera comunque per un arco temporale limitato.

Il **comma 3** interviene sull'allocazione del rifinanziamento, disposto dall'articolo *73-quinquies*, comma 2, lettera a), del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 123, dei contributi aggiuntivi per l'acquisto di autoveicoli meno inquinanti di cui all'articolo 1, comma 652, della legge 30 dicembre 2020, n. 178.

In particolare, l'articolo 1, comma 1031, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 prevede l'erogazione di contributi per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, effettuati dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, di autoveicoli con emissioni comprese nella fascia 0-60 grammi di anidride carbonica per chilometro (cd. ecobonus), in misura variabile a seconda della fascia di emissioni e della contestuale rottamazione di altro veicolo (per i veicoli con emissioni comprese tra 0-20 CO<sub>2</sub> g/Km il contributo è pari ad euro 6.000 o ad euro 4.000 in assenza di rottamazione, mentre per i veicoli con emissioni comprese nella fascia 21-60 CO<sub>2</sub> g/Km il contributo è di euro 2.500 o euro 1.500 in assenza di rottamazione).

L'articolo 1, comma 652, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, ha previsto, con riferimento all'acquisto delle medesime categorie di veicoli e nel medesimo arco temporale, l'erogazione di contributi aggiuntivi (cfr. comma 659 della medesima legge) pari, sia per i veicoli con emissioni comprese tra 0-20 Co<sub>2</sub> g/Km che per quelli con emissioni comprese tra 21-60 CO<sub>2</sub> g/Km, a euro 2.000 o ad euro 1.000 in assenza di rottamazione.

La dotazione per l'erogazione di tali contributi aggiuntivi è stata rifinanziata, per 60 milioni di euro per l'anno 2021, dall'articolo *73-quinquies*, comma 2, lettera a), del decreto-legge n. 73 del 2021.

Considerato che, successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del citato decreto-legge, sono esaurite le risorse per l'erogazione dei contributi ordinari di cui al comma 1031 della legge n. 145 del 2018, cui i contributi riferiti al richiamato comma 652 della legge n. 178 del 2020 accedono, si rende necessario riallocare le risorse non utilizzate alla data di entrata in vigore del presente decreto, pari a circa 57 milioni di euro, del rifinanziamento per i contributi aggiuntivi disposto dall'articolo *73-quinquies*, comma 2, lettera a), del decreto-legge n. 73 del 2021 all'erogazione dei contributi ordinari. Coerentemente, con la riallocazione disposta dalla presente disposizione si prevede, altresì, che le risorse prenotate per l'erogazione dei contributi aggiuntivi che non vengano successivamente confermate secondo il sistema attuativo previsto dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019 possano essere riallocate, con provvedimento del Ministero dello sviluppo economico, per l'erogazione dei contributi ordinari.

La disposizione, prevedendo una mera rimodulazione della destinazione del rifinanziamento disposto dall'articolo *73-quinquies*, comma 2, lettera a), del decreto-legge n. 73 del 2021, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.



*Il comma 3-bis interviene sui commi 77 e ss. dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178 (legge di bilancio 2021), che prevedono un contributo agevolativo, per i nuclei familiari con indicatore della situazione economica equivalente (ISEE) inferiore a euro 30.000, per l'acquisto di veicoli alimentati esclusivamente ad energia elettrica.*

*L'intervento normativo è finalizzato a superare le difficoltà operative generate dall'attuale formulazione delle disposizioni che hanno ad oggi impedito di realizzare il modello delineato dalla norma primaria e permetterne, invariati i presupposti originariamente fissati, una sollecita ed efficace attuazione, replicando le modalità attuative già in essere per misure analoghe.*

*In particolare, le modifiche di cui alla lettera b), c) e d), ripropongono quanto già previsto dall'art. 1, commi 1036-1038, della legge n. 145 del 2018 per la misura Ecobonus veicoli, già attiva dall'anno 2019. Più nello specifico, viene adottato lo stesso efficace rinvio e coordinamento sistematico utilizzato dalla legge n. 178 del 2020 la quale, in riferimento al contributo per l'acquisto di veicoli commerciali N1 e M1 speciali di cui all'art. 1, comma 657, della medesima legge, per le modalità gestionali richiama al comma 658 le disposizioni – ove compatibili – previste per l'ecobonus dalla legge n. 145 del 2018 e dal decreto attuativo 20 marzo 2019. Per l'effetto, replicando la modalità di attuazione di una misura già attiva, si risponde ad obiettivi di economicità, efficacia ed efficienza dell'azione amministrativa assicurandone il buon andamento.*

*Inoltre, la modifica di cui alla lettera a) specifica che il contributo è concesso ad un solo soggetto per nucleo familiare con indicatore della situazione economica equivalente (ISEE) inferiore a euro 30.000 e nel limite complessivo massimo di spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2021, di cui all'apposito fondo istituito nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico.*

*Le disposizioni di cui al comma 3-bis, riguardando modalità gestionali della misura, non recano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

## **Articolo 9 - Disposizioni urgenti in materia di efficientamento funzionale degli edifici adibiti a uffici giudiziari.**

La disposizione reca misure urgenti per la realizzazione del Parco della Giustizia di Bari che, una volta realizzato, consentirà la concentrazione in un'unica sede di tutti gli uffici del capoluogo pugliese e rappresenta la soluzione definitiva ed efficace ad una problematica che si trascina da anni.

In considerazione dell'urgenza della celere realizzazione dell'intervento, con la norma in esame si prevede, al **comma 1**, che il Commissario straordinario del Parco della Giustizia di Bari, nominato ai sensi dell'articolo 4 del d.l. 32/2019, convertito, con modificazioni, dalla l. 55/2019, approva il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23, commi 5 e 6, del Codice dei contratti pubblici, convocando la conferenza di servizi ex art. 14 comma 1 della l. 241/90. Alla conferenza di servizi in esame partecipa obbligatoriamente, in deroga a quanto previsto dall'articolo 14-ter, comma 4, della l. 241, anche un rappresentante del Ministero della giustizia. Nella conferenza di servizi il Consiglio Superiore dei Lavori pubblici esprime il parere sul progetto di fattibilità tecnica ed economica trasmesso a cura del Commissario. Il parere reso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici non riguarda anche la valutazione di congruità del costo.

Il **comma 2** reca disposizioni relative al progetto di fattibilità tecnica ed economica che è trasmesso, corredato della documentazione prescritta, a cura del Commissario all'autorità competente ai fini dell'espressione del provvedimento di valutazione ambientale di cui alla Parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Gli esiti della valutazione ambientale sono trasmessi e comunicati dall'autorità competente alle altre amministrazioni che partecipano alla conferenza di servizi di cui al comma 1.



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

Il **comma 4** contiene una deroga all'articolo 27 del Codice degli appalti e stabilisce che la verifica del progetto definitivo e del progetto esecutivo accerta l'ottemperanza alle prescrizioni impartite in sede di approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, nonché di quelle impartite in sede di valutazione ambientale.

Il **comma 5** attribuisce la facoltà al Commissario straordinario di procedere all'affidamento congiunto di livelli di progettazione successivi e dell'esecuzione dell'opera. L'affidamento avviene mediante acquisizione del progetto definitivo in sede di offerta ovvero, in alternativa, mediante offerte aventi a oggetto la realizzazione del progetto definitivo, del progetto esecutivo e il prezzo. Laddove si rendano necessarie modifiche sostanziali, il Commissario può convocare una nuova conferenza di servizi, ai sensi del comma 1, ai fini dell'approvazione del progetto definitivo, alla quale è chiamato a partecipare anche l'affidatario dell'appalto.

Il **comma 6** reca norme di natura procedurale e stabilisce che alle controversie relative all'impugnazione degli atti relativi alle procedure di affidamento relative alla progettazione e all'esecuzione degli interventi di edilizia giudiziaria si applicano le disposizioni di cui all'articolo 125 del c.p.a.

In relazione al presente intervento normativo, dal punto di vista finanziario, si evidenzia la natura procedurale delle relative disposizioni, che non sono suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Per ciò che concerne il Commissario straordinario, si rappresenta che il DPCM di nomina, in corso di perfezionamento, reca all'articolo 4 (Oneri), specifiche disposizioni che, in ragione dell'incarico attribuito, escludono la corresponsione di qualsiasi compenso o emolumento a favore del Commissario.

Con riferimento alla partecipazione del rappresentante del Ministero della giustizia ai lavori della conferenza di servizi, si rappresenta che l'eventuale trattamento di missione potrà essere adeguatamente sostenuto nell'ambito degli stanziamenti iscritti, a legislazione vigente, nello stato di previsione del Ministero della giustizia.

#### **Articolo 10 - Procedure di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e modalità di accesso ai servizi erogati in rete dalle pubbliche amministrazioni**

I **commi da 1 a 6** recano procedure di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza di **carattere ordinamentale** e, pertanto, **non comportano nuovi o maggiori oneri** a carico della finanza pubblica.

La norma di cui al **comma 7** ha carattere ordinamentale, ripristinando peraltro il regime delle modalità di accesso ai servizi in rete della p.a. già disposto per effetto del D.lvo n. 82 del 2005 e dal decreto legge n. 76 del 2020, vigente fino al 29 luglio 2021, e pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

*Il comma 7-bis inserisce, dopo l'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, l'articolo 48-bis che reca disposizioni finalizzate a semplificare le procedure autorizzatorie relative alla progettazione degli interventi di modifica, potenziamento, rifacimento totale o parziale o nuova realizzazione delle infrastrutture lineari energetiche strettamente connesse e funzionali agli interventi infrastrutturali ferroviari previsti nel PNRR, rientranti nelle previsioni di cui agli articoli 44 e 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108.*



*Trattasi, pertanto, di disposizione di natura procedurale, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

*Il comma 7-ter reca una modifica all'articolo 53, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, al fine di precisare che i parametri e standard tecnici e funzionali più stringenti, rispetto a quelli previsti dalle norme europee, sono applicabili limitatamente alle sole infrastrutture ferroviarie già in esercizio. La disposizione, pertanto, ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

*Il comma 7-quater reca una modifica all'articolo 13, comma 17-bis, del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, al fine di prevedere che le linee guida approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'interno, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, finalizzate a garantire un livello adeguato di sicurezza ferroviaria mediante specifiche prescrizioni tecniche, definiscono altresì le tempistiche di adeguamento a dette prescrizioni da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie. La disposizione, pertanto, ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

*Il comma 7 – quinquies dispone che Cassa Depositi e Prestiti, o le società direttamente o indirettamente controllate, possa svolgere attività di assistenza, supporto tecnico operativo e gestione finanziaria con riguardo alle risorse afferenti il PNRR.*

*Alla CdP possono rivolgersi tutte le amministrazioni di cui all'art 1, comma 2, del dlgs 165/2001 sulla base di apposite convenzioni che definiscono anche la remunerazione dell'attività svolta e che possono essere sottoscritte nei limiti delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nell'ambito dei rispettivi bilanci, anche a valere sui quadri economici degli investimenti che concorrono a realizzare.*

*Il comma 7- septies prevede che per le stesse finalità del comma 7-quinquies, limitatamente agli strumenti e agli interventi in favore delle piccole e medie imprese, le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, possono avvalersi anche della società Mediocredito centrale Spa.*

*Dai commi 7-quinquies e 7 septies, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

*Il comma 7-sexies autorizza il Ministero dello sviluppo economico a sottoscrivere, fino ad un ammontare pari a 2 miliardi di euro, quote o azioni di uno o più fondi per il venture capital, come definiti dall' articolo 31, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, o di uno o più fondi che investono in fondi per il venture capital della società che gestisce anche le risorse di cui all'art. 1, comma 116 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, a condizione che altri investitori istituzionali, ivi incluso l'Istituto nazionale di promozione di cui all'articolo 1, comma 826, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sottoscrivano risorse aggiuntive per almeno il 30% dell'ammontare della sottoscrizione del Ministero medesimo e fermo restando il rispetto delle condizioni di cui alla sezione 2.1 della comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04. Agli oneri derivanti dalla disposizione si provvede, mediante il versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro il 31 dicembre 2021, dell'importo di 2 miliardi di euro delle somme iscritte in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, per la successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico relativo all'articolo 1, comma 209, della legge n. 145 del 2018. Il comma 7-octies si limita a precisare quanto già previsto all'articolo 8, comma 2-bis, del decreto legislativo n. 152 del 2006,*



*laddove si richiama l'articolo 9, comma 5-bis, del decreto legislativo n. 303 del 1999 nel caso in cui al presidente della Commissione VIA VAS sia attribuita anche la presidenza della Commissione PNRR-PNIEC bis. In tal caso, il citato articolo 9, comma 5.bis, prevede che "il servizio prestato in posizione di comando, fuori ruolo o altra analoga posizione, prevista dagli ordinamenti di appartenenza, presso la Presidenza dal personale di ogni ordine, grado e qualifica di cui agli articoli 1, comma 2, 2 e 3 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e all'articolo 7, primo comma, della legge 24 ottobre 1977, n. 801, è equiparato a tutti gli effetti, anche giuridici e di carriera, al servizio prestato presso le amministrazioni di appartenenza. Le predette posizioni in ogni caso non possono determinare alcun pregiudizio, anche per l'avanzamento e il relativo posizionamento nei ruoli di appartenenza. Il predetto personale è collocato in posizione soprannumeraria nella qualifica, grado o posizione a lui conferiti nel periodo di servizio prestato presso la Presidenza, senza pregiudizio per l'ordine di ruolo".*

*La disposizione precisa così che l'eventuale attribuzione della Presidenza della Commissione PNRR-PNIEC al Presidente della Commissione VIA VAS non determina alcun effetto decadenziale di incarichi eventualmente conferiti al soggetto nominato Presidente di entrambe le Commissioni.*

*Poiché si tratta di una norma meramente ricognitoria di una disciplina di salvaguardia già prevista dall'ordinamento, non si determinano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

#### **Articolo 11 - Rifinanziamento della componente prestiti e contributi del Fondo 394/81**

L'articolo in esame è una disposizione che abilita il rifinanziamento del Fondo rotativo istituito dall'articolo 2 del decreto legge 28 maggio 1981, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 1981, n. 394 (Fondo 394), con la creazione di due apposite sezioni dello stesso, Sezione Prestiti e Sezione Contributi e indicazione della percentuale di cofinanziamento a fondo perduto sulle risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Il Fondo è destinato, fin dalla sua creazione, a interventi per favorire l'internazionalizzazione delle imprese italiane.

Il **comma 1** prevede, alla lettera a), la Sezione Prestiti con una dotazione finanziaria di 800 milioni di euro per l'anno 2021 per la concessione di finanziamenti a tasso agevolato ai sensi dell'articolo 6 del dl 112/2008, convertito con modificazioni dalla legge 133/2008.

Lo stesso comma, alla lettera b), la Sezione Contributi con una dotazione finanziaria di 400 milioni di euro per l'anno 2021 per la concessione dei cofinanziamenti a fondo perduto fino al cinquanta per cento dei finanziamenti a tasso agevolato concessi a valere sullo stanziamento della sezione Prestiti. Tale componente è prevista dall'articolo 72, comma 1, lettera d). Poiché la destinazione del rifinanziamento di tale componente è espressamente previsto dalla disposizione normativa non sarà necessario alcun decreto interministeriale di riparto a valle della norma primaria in esame.

Le due sezioni del Fondo 394/81 sono istituite a valere sulle risorse assegnate alla misura del PNRR e non comportano quindi oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato.

Il **comma 2** prevede la possibilità di esenzione dalla prestazione della garanzia, a domanda del richiedente e in deroga alla vigente disciplina relativa al Fondo. Tale norma diminuisce i costi finanziari a carico delle imprese e favorisce un più semplice e rapido accesso alle risorse del Fondo, in linea con quanto già disposto fino al 30 giugno 2021, a causa delle difficoltà economiche delle imprese causate dall'emergenza pandemica, dall'articolo 48, comma 2, lettera d), del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 e successive modifiche e integrazioni.

Il **comma 3** non è suscettibile di generare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto si tratta di norma ordinamentale.

Il **comma 4** non ha effetti negativi sulle finanze pubbliche e, anzi, prevedendo l'eventuale passaggio di risorse dalla componente a fondo perduto a quella rotativa, e non viceversa, al fine del



pieno utilizzo delle risorse, può consentire il rientro di fondi che altrimenti non sarebbero stati restituiti. La disposizione è atta a consentire una piena utilizzazione delle risorse messe a disposizione per la misura in esame dal PNRR ed è quindi volta a minimizzare l'eventualità di conseguenze sfavorevoli per la finanza pubblica derivante dalla mancata utilizzazione dei fondi.

Il **comma 5** prevede che agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 1,2 miliardi di euro per l'anno 2021 si provvede a valere sul Fondo di rotazione per l'attuazione del Next Generation EU-Italia di cui all'articolo 1, comma 1037, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, secondo le modalità di cui ai commi da 1038 a 1050 del medesimo articolo 1.

#### **Articolo 12 - Disposizioni urgenti in materia di progettazione territoriale e investimenti**

Per rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei comuni delle regioni *Umbria, Marche* Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia nonché in quelli ricompresi nella mappatura aree interne, in vista dell'avvio del ciclo di programmazione 2021/2027 dei fondi strutturali e del Fondo sviluppo e coesione e della partecipazione ai bandi attuativi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) la disposizione prevede l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, per il successivo trasferimento all'Agenzia per la coesione territoriale, del "Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale", con la dotazione complessiva di **161.515.175** euro di cui **161.151.518** euro per il 2021 e **145.363.657** euro per il 2022. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per lo sviluppo e la coesione – programmazione 2021-2027 di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 30 dicembre 2020, n. 178.

Le disposizioni successive stabiliscono le modalità e le procedure amministrative ai fini del riparto delle risorse e la concessione e trasferimento delle stesse agli enti beneficiari – **Comuni con popolazione fino a 30.000 abitanti e le Città metropolitane e le Province, ricompresi nelle aree indicate al comma 1**, prevedendo, in particolare, l'adozione al riguardo di un DPCM da adottarsi entro il 30 novembre 2021.

Le attività poste in capo all'Agenzia per la coesione territoriale dalla norma sono svolte dalla stessa senza oneri ulteriori nell'ambito delle proprie competenze e quindi delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

Le attività di monitoraggio di cui al comma 5 non determinano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in quanto il sistema informativo utilizzato è già pienamente operativo.

**Il comma 8-bis prevede che, ove gli enti beneficiari, con popolazione fino a 5.000 abitanti, abbiano elaborato un documento di indirizzo della progettazione, le risorse di cui al comma 1 possono essere in via alternativa impegnate a mezzo dell'affidamento di incarichi tesi alla redazione di studi di fattibilità tecnica economica, secondo le modalità di cui all'articolo 1 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.**

**La disposizione ha carattere ordinamentale e non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.**

Lo svolgimento delle attività eventualmente richieste ai sensi del comma 9 all'Agenzia del demanio - Struttura per la progettazione di beni ed edifici pubblici di cui all'articolo 1, commi da 162 a 170, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, viene svolto ai sensi della medesima normativa; viene confermato quindi che l'Agenzia del demanio opera senza oneri diretti per le prestazioni professionali rese agli enti territoriali richiedenti ai sensi dell'articolo 1, comma 163, della predetta legge n. 145 del 2018.

Le attività previste al comma 12 sul portale istituzionale Opencoesione non determinano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.



***Il comma 12-bis, al fine di consentire a tutti gli enti territoriali di condividere la programmazione delle politiche per la coesione territoriale, prevede una modifica all'articolo 10, comma 4, sesto periodo, del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 ottobre 2013, n. 125 al fine di assicurarne una adeguata rappresentanza nell'Agenzia per la coesione territoriale.***

***La disposizione ha carattere ordinamentale e non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.***

Ai fini della quantificazione della dotazione del “Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale” si forniscono i seguenti elementi.

I Comuni delle Regioni del Mezzogiorno con popolazione inferiore a 30.00 abitanti sono 2.422 (dati ISTAT popolazione residente 2019); i comuni del Centro e del Nord classificati come aree interne nell’ambito della mappatura 2014-20 sono 2.232. In attesa dell’adozione della mappatura aree interne 2021-27, si presume che la numerosità e la popolazione dei comuni delle aree interne del Centro-Nord rimanga costante nella mappatura 2021-2027.

La ripartizione dei comuni sulla base della popolazione residente consente di ipotizzare un numero medio di concorsi da finanziare per ogni comune e di conseguenza il numero totale di concorsi da finanziare. In particolare, si ipotizza che i comuni con meno di mille abitanti effettuino 2 concorsi entro la scadenza, quelli fino a cinquemila abitanti ne finanzino 3 e via dicendo, fino a 8 concorsi in media per i comuni con popolazione compresa tra 20mila e 30mila abitanti.

Popolazione al 2019	Numero di comuni	Numero medio di concorsi per comune	Numero totale di concorsi da finanziare
fino a mille abitanti	1.496	2	2.992
fino a 5mila abitanti	2.215	3	6.645
Fino a 10mila abitanti	533	4	2.132
Fino a 20mila abitanti	315	6	1.890
fino a 30mila abitanti	95	8	760
<b>Totale</b>	<b>4.654</b>	<b>3</b>	<b>14.419</b>

Considerando un monte premi medio a concorso pari a 5mila euro per i comuni con meno di 5mila abitanti e di 10mila euro per i comuni con popolazione compresa tra 5mila e 30mila abitanti, il costo sarà di 96.005.000 euro (9.637progetti\*5.000euro + 4.782progetti\*10.000euro).

Ai premi va aggiunto il costo delle commissioni di valutazione: si ipotizza che ogni commissione sia composta da un componente interno all’amministrazione e da 2 professionisti esterni che beneficino di un gettone di presenza pari a 150 euro a testa per un totale di 5 sedute. L’importo totale da destinare ai costi delle commissioni per i 14.419 progetti è dunque pari a 21.628.500 euro.

Secondo i dati pubblicati sul sito del Ministero dell’Interno ([https://dait.interno.gov.it/territorio-e-autonomie-locali/sut/elenco\\_unioni\\_comuni\\_comp.php](https://dait.interno.gov.it/territorio-e-autonomie-locali/sut/elenco_unioni_comuni_comp.php)), attualmente esistono 557 Unioni di Comuni che raggruppano circa 3mila comuni (il 37% rispetto al totale dei circa 7.900 comuni italiani). Ipotizzando che la percentuale dei Comuni destinatari del contributo facenti parti di un’unione di comuni è pari a quella nazionale, ne deriva che i comuni destinatari della premialità prevista dal comma 3 saranno circa 1.700. Destinare alla premialità il 5% del fondo implica dunque un contributo medio di premialità pari a circa 3.500€.

Il totale delle risorse da destinare al Fondo è pari ad euro 123.515.175 euro.



Voce di spesa	Importo in €	Quota del fondo
Premi dei concorsi	96.005.000 €	78%
Commissioni di valutazione	21.628.500 €	18%
Premialità per Comuni aggregati in Unione	5.881.675 €	5%
Totale Fondo	0	100%

Il profilo temporale di spesa - alla luce dei tempi tecnici per l'avvio e la valutazione dei concorsi - prevede che una quota pari al 10% del fondo, pari a 12.351.518 euro, sia allocata sull'annualità 2021, il rimanente 90% pari a 111.163.658 euro sull'annualità 2022.

*Il capoverso comma 12-ter introduce disposizioni che intervengono sull'articolo 32 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, in materia di sostegno alle imprese in difficoltà. Le misure straordinarie di gestione e sostegno delle imprese di cui all'articolo 32 del citato decreto-legge n. 90 del 2014 rappresentano strumenti di presidio che, nel settore degli appalti pubblici, hanno dato da sempre prova di grande efficacia. Rispetto all'ipotesi in cui si registrano episodi di corruzione tali misure, infatti, hanno il pregio di garantire la completa esecuzione dei contratti in regime di legalità controllata, consentendo all'autorità giudiziaria di intervenire con ogni iniziativa senza interferire sui tempi di realizzazione dei lavori e di espletamento dei servizi e delle forniture, scongiurando così il rischio di rallentamenti e di perdita dei finanziamenti. Le varie potenzialità applicative di queste misure possono peraltro essere utilizzate al meglio soprattutto se si considerano i prossimi contratti che saranno stipulati nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, laddove maggiore e più stringente è il bisogno di mettere tali affidamenti al riparo da interferenze illecite, considerate le ingenti risorse economiche all'uopo destinate.*

*Per tale motivo si rendono necessari alcuni limitati interventi di modifica e riformulazione della disposizione in parola, che non mirano a stravolgere il testo attualmente vigente ma, semmai, contribuiscono a dotarlo di maggiore incisività ed effettività.*

*Il riferimento è, innanzitutto, alla possibilità per cui accanto alle tre misure previste dall'articolo 32 - l'ordine di sostituzione degli organi sociali, la straordinaria e temporanea gestione dell'impresa e il sostegno e monitoraggio - venga introdotto, mediante l'aggiunta della lettera c) al primo comma della norma in commento, l'istituto dell'ordine di accantonamento degli utili di impresa. Esso consentirebbe al Presidente dell'Anac, in fase di proposta - e al Prefetto in fase di disposizione delle misure - di privilegiare la celere prosecuzione del contratto nelle more del procedimento penale, senza la previsione di appesantimenti burocratici e l'introduzione di ulteriori aggravii economici a carico delle imprese, mediante l'ordine, rivolto alle stazioni appaltanti, di provvedere ad accantonare gli utili presuntivi residui dell'appalto in corso di esecuzione e di pagare il corrispettivo dell'appalto all'impresa al netto di tale utile.*

*L'istituto previsto porrebbe, di fatto, in capo alla stazione appaltante l'onere di costituire un fondo nel quale far confluire l'utile presunto dell'appalto/concessione - determinato ex lege nella misura del 10% del corrispettivo contrattuale - e di garantirne la tenuta in conformità alle disposizioni di cui al vigente comma 7 dell'articolo 32 - che ne sancisce l'indisponibilità e l'impignorabilità fino all'esito dei giudizi in sede penale. La misura, peraltro, è in linea di continuità con il sistema concepito dal legislatore e con la sua finalità squisitamente cautelare. D'altro canto, tale finalità si riverbera sulla natura temporanea dell'accantonamento, trattandosi*



*di un presidio meramente servente al procedimento penale e alle eventuali determinazioni dell'autorità giudiziaria, in piena analogia con l'indirizzo interpretativo consolidato nelle Quinte Linee Guida siglate dal Presidente dell'Autorità e dal Ministro dell'interno.*

*Nell'ambito della rimodulazione della disciplina delle misure straordinarie, si è reputato opportuno proporre anche una rivisitazione del sostegno e monitoraggio, un istituto che ha un minore impatto sulle imprese ma è connotato da una grande efficacia, legata alla sua versatilità applicativa che ha, tuttavia, riscontrato nella prassi incertezze interpretative. Al fine di rendere le sue disposizioni maggiormente efficaci e funzionali, si è ritenuto necessario prevedere alcune modifiche al citato comma 8, con l'intento di rimodulare i presupposti applicativi dell'istituto e chiarire, al contempo, la sua vocazione intrinseca. In tale ottica si è enfatizzata la portata trasversale della misura, in quanto orientata all'impresa e alla sua revisione organizzativa, amministrativa e gestionale, in un'ottica di prevenzione della corruzione e di implementazione della trasparenza, evidenziando espressamente che il tutoraggio trova applicazione anche laddove sia stato concluso e interamente eseguito il contratto di appalto.*

*Favorire una migliore attuazione di misure meno invasive quale quella inerente la nomina di esperti ai fini dell'espletamento delle attività di sostegno e monitoraggio nei termini sopra evidenziati contribuirebbe, del resto, a evitare l'applicazione di istituti, quali il commissariamento, maggiormente onerosi per l'impresa coinvolta nella procedura di esecuzione, ovvero di conclusione o risoluzione, dell'appalto oggetto di presunta infiltrazione illecita. Le modifiche proposte, inoltre, consentirebbero all'Autorità una migliore graduazione delle misure straordinarie in relazione alla gravità dei fatti di reato, al coinvolgimento dell'operatore economico e alle peculiarità della fattispecie contrattuale inquinata, ponendosi anche in un'ottica garantista nei confronti degli operatori economici.*

*Per un verso, infatti, si è introdotta ex novo una misura più soft, l'ordine di accantonamento dell'utile, che non pone a carico degli operatori economici alcun onere, quale quello relativo al corrispettivo dell'incarico conferito agli amministratori che, nelle ipotesi, di straordinaria e temporanea gestione, per espressa previsione dell'art. 32, comma 6, del decreto-legge n. 90/2014 è a carico delle imprese.*

*Per altro verso, la proposta di ampliamento dell'ambito di applicazione oggettivo della misura del sostegno e monitoraggio nei termini sopra illustrati consentirebbe all'Autorità di disporre di uno strumento meno invasivo – ma parimenti efficace – che non sospende i poteri di gestione e disposizione degli organi di amministrazione dell'impresa. Anche nel caso del sostegno e del monitoraggio, peraltro, gli oneri a carico degli operatori economici sono sensibilmente ridotti, ove si tenga conto del fatto che agli esperti spetta un compenso non superiore al cinquanta per cento di quello liquidabile agli amministratori straordinari (art. 32, comma 9, d.l. n. 90/2014, testo vigente).*

*Le disposizioni in esame sono quindi finalizzate ad apportare limitati interventi di modifica all'articolo 32 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, in materia di gestione, sostegno e monitoraggio di imprese nell'ambito della prevenzione della corruzione finalizzati a rafforzare gli strumenti previsti dal medesimo articolo per garantirne una maggiore incisività ed effettività. Le modifiche introdotte sono di natura ordinamentale e non determinano un nuovo o maggiore onere per la finanza pubblica*

*Il comma 1-bis prevede che, in relazione agli interventi di cui all'Allegato IV annesso al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, per*



*i quali, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il progetto di fattibilità tecnica ed economica è stato già trasmesso all'autorità competente ai fini dell'effettuazione della valutazione d'impatto ambientale di cui alla parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, le procedure di valutazione d'impatto ambientale sono svolte nei tempi previsti per i progetti di cui al comma 2-bis dell'articolo 8 del citato decreto legislativo n. 152 del 2006 dalla Com-missione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS di cui all'articolo 8, comma 1, del medesimo decreto. Nella trattazione dei procedimenti di sua competenza ai sensi della normativa vigente, la Commissione di cui al presente comma dà precedenza, su ogni altro progetto, agli interventi di cui al citato Allegato IV an-nesso al decreto-legge n. 77 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 108 del 2021.*

*La disposizione ha carattere di semplificazione procedurale e, pertanto, non si hanno osservazioni da formulare.*

### **Articolo 13 – Misure di agevolazioni per i Comuni**

La norma, al **comma 1**, non comporta ulteriori oneri poiché il finanziamento delle iniziative localizzate nei territori cui la misura agevolativa viene estesa graverà sull'attuale dotazione del Fondo (articolo 1, comma 16, del decreto-legge n. 91 del 2017) per un importo complessivo fino a 1.250 milioni di euro dei quali sono stati **erogati 515 milioni – dati Invitalia aggiornati a settembre 2021**.

Il possibile “assorbimento” della misura Resto al Sud da parte dei Comuni delle Isole minori del Centro-Nord Italia, identificati sulla base dell'elenco redatto dall'ANCIM (Associazione Nazionale Comuni Isole Minori), è stato stimato così come di seguito riportato:

1. Abitanti nei Comuni delle isole minori del Centro-Nord rientranti nella fascia di età (18-55 anni) eleggibile alle agevolazioni: 19.105 (dati ISTAT aggiornati al 1° gennaio 2020);
2. Stima delle domande che saranno presentate su base annua ed aventi ad oggetto iniziative imprenditoriali localizzate nei Comuni delle isole minori del Centro-Nord: 40 (160 in 4 anni);
3. Stima delle iniziative approvate su base annua a valere sulle suddette domande: 16 (64 in 4 anni);
4. Stima degli investimenti potenzialmente attivabili su base annua dalle iniziative di cui al punto 3): 1.120.000 € (4,48 €/Mln in 4 anni), cui si aggiungono complessivamente circa 280.000 € annui di contributo a copertura del fabbisogno di circolante (1.120.000 € in 4 anni);
5. Stima dell'ammontare necessario ad assicurare sostegno agevolativo ai predetti investimenti: 5.600.000 € in 4 anni.

Per giungere alla stima delle domande presentate (punto 2.) si è preso in considerazione il numero di istanze provenienti dai Comuni delle isole minori già rientranti nei territori obiettivo della Misura4 (205) e lo si è rapportato alla popolazione residente nei suddetti territori ed eleggibile alle agevolazioni (86.694 abitanti di età compresa tra i 18 ed i 55 anni). Ne è risultato un rapporto pari allo 0,24%, per una media annua dello 0,08%, che è stata poco più che raddoppiata (0,2%) nello stimare l'indice di pervasività dello strumento agevolativo nei Comuni delle isole minori del Centro-Nord in considerazione de:

---

<sup>4</sup> Anacapri, Barano d'Ischia, Capri, Casamicciola Terme, Forio, Ischia, Lacco Ameno, Procida e Serrara Fontana in Campania; Isole Tremiti in Puglia; Calasetta, Carloforte, La Maddalena, Porto Torres (Asinara) e Sant'Antioco in Sardegna; Favignana, Lampedusa e Linosa, Leni, Lipari, Malfa, Pantelleria, Santa Marina Salina e Ustica in Sicilia.



- l'ampliamento della platea dei potenziali fruitori della Misura, mediante l'innalzamento del limite di età da 45 a 55 anni, introdotto solo di recente con la Legge di bilancio 2021 -Legge n. 178 del 30/12/2020 (l'innalzamento del limite di età non ha ancora prodotto i suoi effetti, che non sono rintracciabili nel campione preso in esame);
- la più marcata propensione imprenditoriale nei territori del Centro-Nord;
- il trend crescente di domanda (considerata la recente estensione della Misura agli over 45 e, soprattutto, l'innalzamento del fondo perduto dal 35% al 50%);
- la forte attrattiva turistica dei territori in oggetto, in grado di catalizzare investimenti imprenditoriali anche da parte di soggetti non residenti.

La stima degli investimenti attivabili (punto 4.) sono la risultante di un'ipotesi di importo medio dei programmi di spesa agevolati pari a € 70.000, sostanzialmente in linea con quello attuale.

***Il possibile impatto dell'estensione della misura Resto al Sud ai Comuni delle Isole minori lagunari e lacustri (in tutto circa 30 con una popolazione complessiva di circa 15.000 abitanti) è stato stimato così come di seguito riportato:***

- 1. Abitanti nei Comuni delle isole minori del Centro-Nord rientranti nella fascia di età (18-55 anni) eleggibile alle agevolazioni: circa 6.000***
- 2. Stima delle domande presentate su base annua ed aventi ad oggetto iniziative imprenditoriali localizzate nei Comuni delle isole minori del Centro-Nord: 20 (80 in 4 anni);***
- 3. Stima delle iniziative approvate su base annua a valere sulle suddette domande: 13 (52 in 4 anni);***
- 4. Stima degli investimenti attivati su base annua dalle iniziative di cui al punto 3): 650.000 € (2,6 €/Mln in 4 anni)***

***Per giungere alla stima delle domande presentate (punto 2.) si è preso in considerazione il numero di istanze provenienti dai Comuni delle isole minori già rientranti nei territori obiettivo della Misura<sup>1</sup> (205) e lo si è rapportato alla popolazione residente nei suddetti territori ed eleggibile alle agevolazioni (86.694 abitanti di età compresa tra i 18 ed i 55 anni). Ne è risultato un rapporto pari allo 0,24%, per una media annua dello 0,08%, che è stata poco più che raddoppiata (0,2%) nello stimare l'indice di pervasività dello strumento agevolativo nei Comuni delle isole minori del Centro-Nord in considerazione de:***

- ***l'ampliamento della platea dei potenziali fruitori della Misura, mediante l'innalzamento del limite di età da 45 a 55 anni, introdotto solo di recente con la Legge di bilancio 2021 -Legge n. 178 del 30/12/2020 (l'innalzamento del limite di età non ha ancora prodotto i suoi effetti, che non sono rintracciabili nel campione preso in esame);***
- ***la più marcata propensione imprenditoriale nei territori del Centro-Nord;***
- ***il trend crescente di domanda (considerata la recente estensione della Misura agli over 45 e, soprattutto, l'innalzamento del fondo perduto dal 35% al 50%);***
- ***la forte attrattiva turistica dei territori in oggetto, in grado di catalizzare investimenti imprenditoriali anche da parte di soggetti non residenti.***

***Per quantificare le domande finanziate si è tenuto conto dell'attuale tasso di approvazione dei progetti Resto al Sud (40%).***

Riassumendo: l'importo necessario per l'estensione della misura alle isole minori è pari a 1,4 milioni di euro l'anno per i prossimi quattro anni e per l'estensione alle Isole minori lagunari e lacustri è pari a 650.000 euro l'anno per i prossimi quattro anni.

Ciò posto, ai fini della copertura economica la dotazione ad oggi prevista (***superiore a 700 milioni di euro***) è ampiamente sufficiente a far fronte alle necessità finanziarie legate all'estensione territoriale della misura, senza necessità di ulteriore finanziamento.

***Il comma 1-bis apporta modifiche all'articolo 1, comma 10, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, al fine di estendere le misure***



*agevolative ivi previste a favore dei giovani imprenditori nel Mezzogiorno, denominata «Resto al Sud», anche alle attività del commercio, ivi compresa la vendita dei beni prodotti nell'attività di impresa.*

*Si stima verosimilmente un tiraggio pari a 50 milioni annui. In proposito, si è preso a riferimento il numero delle nuove imprese nascenti ogni anno e si è stimata, su tale flusso, una percentuale di imprese “ammissibili al finanziamento”. Tale percentuale è stata mutuata dall'andamento di “Resto al sud” nel settore artigianato. Da dati Movimprese-Infocamere risulta, infatti, che le nuove imprese artigiane iscritte ogni anno nelle regioni del Mezzogiorno sono pari a circa 15.000 (dunque in numero anche inferiori a quelle del settore commercio). Siffatto flusso ha generato 2.000 domande finanziate con un totale di 50 milioni di euro annui. Ammontare che si presume ragionevole stimare anche per il settore del commercio, giusto quanto sopra osservato. Si ribadisce, in ogni caso, che l'estensione avverrà nei limiti delle risorse già stanziare, incidendo solo sulla velocità di assorbimento.*

*Considerato che la procedura di erogazione delle risorse è quella dello sportello aperto sino ad esaurimento delle risorse, la disposizione non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Inoltre, il tiraggio stimato in conseguenza dell'estensione è compatibile con la dotazione disponibile, indicata al comma 1.*

Il **comma 2**, non comporta ulteriori oneri finanziari, in quanto le somme previste a favore dei comuni beneficiarie sono già state accantonate. Scopo della disposizione in esame è infatti quello di concedere ai comuni il tempo per reperire i materiali, attualmente irreperibili o reperibili a costi molto elevati rispetto al normale valore di mercato, necessari per realizzare gli interventi oggetto dei contributi statali.

*In sede di conversione i termini originariamente fissati al 15 ottobre 2021 e al 15 novembre 2021 sono stati, rispettivamente differiti al 31 dicembre 2022 e al 31 gennaio 2023.*

*E' stato inoltre previsto che a decorrere dall'anno 2022, almeno il 40 per cento delle risorse è assicurato agli enti locali delle regioni del Mezzogiorno. Trattasi di mera riserva di risorse che non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

*Il comma 2-bis introduce modifiche al comma 140 e al comma 141 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, prevedendo un differimento dei termini ivi previsti.*

*La disposizione ha carattere ordinamentale e non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

*Il comma 2-ter introduce modifiche all'articolo 39, comma 3, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, prevedendo un differimento dei termini ivi previsti.*

*La disposizione ha carattere ordinamentale e non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

**Articolo 13-bis (Proroga dell'utilizzo delle risorse straordinarie connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19)**

*La disposizione proroga l'utilizzo delle risorse straordinarie connesse all'emergenza Covid-19, per cui le variazioni di bilancio riguardanti le risorse trasferite agli enti locali possono essere deliberate sino al 31 dicembre 2021 con deliberazione dell'organo esecutivo, fatte salve in ogni caso le specifiche limitazioni di utilizzo previste dalle norme di riferimento.*

*La disposizione non comporta effetti negativi per la finanza pubblica.*

**Articolo 13-ter. (Disposizioni in materia di protezione civile nelle isole minori)**



*La disposizione reca misure in materia di protezione civile nelle isole minori, prevedendo al comma 1 la possibilità, da parte dei sindaci dei comuni dei predetti territori insulari, di istituire un organismo consultivo, anche in forma intercomunale, per l'esercizio delle funzioni di protezione civile ai sensi dell'articolo 6 del decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1.*

*La norma prevede che nell'ambito dell'organismo consultivo, i sindaci possano designare i rappresentanti delle rispettive amministrazioni ed essere supportati nelle predette attività da soggetti dotati di competenze scientifiche tecniche e amministrative dirette alla identificazione degli scenari di rischio connessi con i rispettivi territori. La disposizione specifica espressamente che ai componenti dei predetti organismi non spetta alcun compenso, indennità, gettone di presenza, rimborso spese o altro emolumento comunque denominato.*

*Al comma 2 viene prevista la possibilità di costituire un fondo, per favorire il tempestivo intervento in visto o in occasioni di eventi emergenziali di cui all'articolo 7 del Codice della protezione civile, finalizzato alle attività di protezione civile di competenza comunale di cui all'articolo 2 del medesimo decreto legislativo. Come precisato al successivo comma 4, all'eventuale costituzione del fondo i Comuni provvedono nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente nei rispettivi bilanci.*

*Il comma 3 reca una disposizione di carattere ordinamentale, prevedendo che, entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, i comuni delle isole minori che non vi abbiano ancora provveduto predispongono il piano di protezione civile, con il supporto della regione competente.*

*Il comma 5 reca anch'esso una disposizione ordinamentale, prevedendo che i sindaci dei comuni delle isole minori, il cui territorio ricade in ambiti interessati dal rischio vulcanico, sentite le Autorità di Protezione Civile nazionale e regionale e le locali Autorità marittime, in caso di crisi vulcaniche possono regolamentare ovvero contingentare l'accesso alle stesse, al fine di assicurare le condizioni di sicurezza dei cittadini, anche in riferimento alle capacità di accoglienza delle isole e dei rispettivi ambiti portuali.*

*Al comma 6 è prevista infine una clausola d'invarianza finanziaria, disponendo espressamente che all'attuazione delle disposizioni dell'articolo in esame si provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

#### **Articolo 14 - Cabina di regia edilizia scolastica**

La disposizione mira ad includere nella Cabina di Regia per il monitoraggio dello stato di realizzazione dei singoli progetti di costruzione, ristrutturazione e riqualificazione di edifici di proprietà dei comuni destinati ad asili nido e scuole dell'infanzia, istituita dalla legge 27 dicembre 2019, n. 160, il Ministro per il Sud e la coesione territoriale.

La norma ha natura ordinamentale e non comporta oneri per il bilancio dello Stato.

#### **Articolo 15 – Disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale**

La disposizione novella i commi da 1 a 1-*sexies* dell'articolo 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42, in materia di perequazione infrastrutturale al fine di accelerare l'attività di ricognizione delle infrastrutture e semplificare le modalità di individuazione delle iniziative necessarie, nonché di assegnare le risorse.

In particolare, si prevede che, entro il 30 novembre 2021, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le amministrazioni competenti e le strutture tecniche del Ministro per il sud e la coesione territoriale, effettui, limitatamente alle infrastrutture statali, la ricognizione del numero e della classificazione funzionale delle strutture sanitarie, assistenziali e scolastiche, nonché del numero e dell'estensione, con indicazione della relativa classificazione funzionale, delle



infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali e aeroportuali Per quanto riguarda, invece, le medesime infrastrutture non di competenza statale, la ricognizione è effettuata dalle regioni e dalle province autonome di Trento e di Bolzano, nonché dagli enti locali e dagli altri soggetti pubblici e privati competenti, anche avvalendosi del supporto tecnico-amministrativo dell’Agenzia per la coesione territoriale . La ricognizione effettuata dagli enti locali e dagli altri soggetti pubblici e privati è trasmessa alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano entro il 30 novembre 2021 che la trasmettono, unitamente a quella di propria competenza, nei successivi cinque giorni, alla Conferenza delle regioni e delle province *autonome e all’Agenzia per la coesione territoriale*. *Questa* predispone, *senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica*, il documento di ricognizione conclusivo da comunicare, entro e non oltre il 31 dicembre 2021, al Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri. La disposizione prevede la possibilità che il Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri possa stipulare apposita convenzione, ai sensi degli articoli 5 e 192 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n 50, per il supporto tecnico - operativo alle attività di competenza nel limite massimo di 200.000 euro per l’anno 2021. A tali oneri si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all’articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n 190.

Conclusa la ricognizione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri sentiti il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, il Ministro dell’economia e delle finanze, il Ministro per gli affari regionali e le autonomie, il Ministro per il Sud e la coesione territoriale, da adottarsi entro il 31 marzo 2022, sono stabiliti i criteri di priorità, le azioni per il recupero del divario risultante dalla ricognizione predetta, avuto riguardo alle carenze infrastrutturali, anche con riferimento agli aspetti prestazionali e qualitativi, sussistenti in ciascun territorio, con particolare attenzione alle aree che risentono di maggiori criticità nei collegamenti infrastrutturali con le reti su gomma e su ferro di carattere e valenza nazionale della dotazione infrastrutturale di ciascun territorio, all’estensione delle superfici territoriali e alla specificità insulare e delle zone di montagna e delle aree interne, nonché dei territori del Mezzogiorno, alla densità della popolazione e delle unità produttive. I criteri di priorità per la specificità insulare devono tener conto di quanto previsto dall’articolo 1, comma 690, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e degli esiti del tavolo tecnico-politico sui costi dell’insularità di cui al punto 10 dell’accordo in materia di finanza pubblica fra lo Stato e la regione Sardegna del 7 novembre 2019, purché sia comunque assicurato il rispetto dei termini previsti dalla disposizione. Con il medesimo DPCM si individuano i Ministeri competenti e la quota di finanziamento con ripartizione annuale, tenuto conto di quanto già previsto dal PNRR e dal Piano complementare di cui al decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, **convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101**, a valere sulle risorse del fondo di cui al comma 1-ter. Entro 30 giorni dalla data di *entrata in vigore* del descritto DPCM, ciascun Ministero competente assegnatario delle risorse individua, da adottare *con decreto del Ministro competente, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze*, anche sulla base di una proposta non vincolante della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, in un apposito Piano, gli interventi da realizzare, corredati di CUP, che non devono essere già oggetto di integrale finanziamento a valere su altri fondi nazionali **o dell’Unione europea**, l’importo del relativo finanziamento, i soggetti attuatori, in relazione al tipo e alla localizzazione dell’intervento, il cronoprogramma della spesa, con indicazione delle risorse annuali necessarie per la loro realizzazione, nonché le modalità di revoca e di eventuale riassegnazione delle risorse in caso di mancato avvio nei termini previsti dell’opera da finanziare. I Piani sono comunicati alla Conferenza unificata di cui all’articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

Inoltre si prevede che l’attività di monitoraggio della realizzazione degli interventi è effettuata attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche e di verifica dell’utilizzo dei



finanziamenti nei tempi previsti, classificando gli interventi sotto la voce “Interventi per il recupero del divario infrastrutturale legge di bilancio 2021”.

Per il finanziamento delle infrastrutture di cui trattasi, viene confermato quanto già previsto dal comma 815 della legge di bilancio per l'anno 2021, ovvero l'istituzione nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze del 'Fondo perequativo infrastrutturale' con una dotazione complessiva di 4.600 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2033, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 300 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, 500 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2028 al 2033. Al predetto Fondo non si applica l'articolo 7-bis (principi per il riequilibrio territoriale) del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243, recante: “interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno”.

### **Articolo 16 - Disposizioni urgenti in materia di Commissari straordinari**

L'articolo 1 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130 - in relazione al crollo di un tratto del viadotto Polcevera, noto come ponte Morandi, avvenuto il 14 agosto 2018 - prevede la nomina, con apposito decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di un Commissario straordinario al fine di garantire, in via d'urgenza, le attività per la demolizione e lo smaltimento dei materiali di risulta, nonché per la progettazione, l'affidamento e la ricostruzione dell'infrastruttura e il ripristino del connesso sistema viario.

La durata dell'incarico del Commissario straordinario è di dodici mesi e può essere prorogata o rinnovata per non oltre un triennio dalla prima nomina.

Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 4 ottobre 2018 è stato nominato il Commissario straordinario per la ricostruzione di cui al citato comma 1, con una durata di dodici mesi. Con due successivi DPCM la nomina è stata prorogata per ulteriori due anni. Pertanto, l'incarico si concluderà il 3 ottobre 2021.

Il citato articolo 1 dispone che al Commissario straordinario sia attribuito un compenso non superiore alla misura indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge n. 98 del 2011. In base a tale comma 3, il compenso è composto da una parte fissa (che non può superare i 50 mila euro annui) e da una parte variabile strettamente correlata al raggiungimento degli obiettivi ed al rispetto dei tempi di realizzazione degli interventi ricadenti nell'oggetto dell'incarico commissariale (e anch'essa non può superare i 50 mila euro annui).

Per l'esercizio dei compiti assegnati, il Commissario straordinario si avvale di una struttura di supporto posta alle sue dirette dipendenze, composta da un contingente massimo di personale pari a venti unità (di cui una unità di livello dirigenziale generale, fino ad un massimo di cinque unità di livello dirigenziale non generale e la restante quota di unità di personale non dirigenziale).

Quanto alla durata della struttura di supporto, essa cessa alla scadenza dell'incarico del Commissario straordinario.

Inoltre, il Commissario straordinario può nominare, con proprio provvedimento, in aggiunta al predetto contingente di venti unità, fino a due subcommissari, il cui compenso è determinato in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge n. 98 del 2011.

Al fine di espletare la suddetta attività è autorizzata l'apertura di una apposita contabilità speciale intestata al Commissario straordinario.

Per gli oneri relativi alla struttura di supporto ed agli eventuali sub-commissari, l'articolo 1, comma 2, ultimo periodo del d.l. 109/2018 ha autorizzato la spesa di 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2018, 2019 e 2020.

Al Commissario straordinario gli articoli 6 e 9 bis (come modificato dal comma 72 dell'articolo 1 della legge n. 160/2019 - legge di Bilancio 2020) è stato, inoltre, affidata l'approvazione del “programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo



*Colombo con la Città di Genova nonché per la messa in sicurezza idraulica e l'adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro”.*

Orbene al fine di consentire il completamento di detti interventi, il **comma 1** apporta una modifica all'articolo 1 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, prevedendo la proroga del regime commissariale “*comunque non oltre il termine del 31 dicembre 2024*”.

Il comma 1 comporta oneri a carico della finanza pubblica indicati dal **comma 2** e derivanti dalla proroga, pari a complessivi euro 4.875 000, di cui euro 375.000 per l'anno 2021 (3 mesi) e ad euro 1.500.000 per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024. Ai relativi oneri pari a 375.000 euro per l'anno 2021 e a 1.500.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024, si provvede:

a) quanto a 375.000 euro per l'anno 2021 e a 1.500.000 euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. ***Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio;***

b) quanto a 1.500.000 euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

***Il comma 2-bis introduce modifiche all'articolo 7 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, al fine di prevedere l'individuazione di ulteriori siti retroportuali , prevedendo, inoltre, che, entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro per le infrastrutture e la mobilità sostenibile, su proposta delle regioni interessate, può provvedersi all'individuazione di ulteriori siti retroportuali. La proposta è corredata da un piano di sviluppo strategico che specifica la delimitazione delle zone interessate, in coerenza con le zone portuali.***

***La norma non produce oneri per il bilancio dello stato, trattandosi dell'estensione territoriale del regime di semplificazione amministrativa previsto dal comma 2 dell'articolo 7 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109.***

Al **comma 3**, Si dispone l'abrogazione del comma 8 dell'articolo 10 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, La norma in questione non riveste alcun rilievo sotto il profilo finanziario; la fattispecie che si abroga disponeva che la concessione del contributo è annotata nei registri immobiliari, su richiesta del Commissario straordinario, in esenzione da qualsiasi tributo o diritto, sulla base del titolo di concessione, senza alcun'altra formalità”.

La prevista esenzione– trattandosi di formalità di natura straordinaria è stata a suo tempo rilevata come di rinuncia a maggior gettito.

Ne consegue che il venir meno di tale obbligo non determina, conseguentemente, alcun effetto finanziario negativo.

***I commi 3-bis, 3-ter, 3-quater e 3-quinquies, sono finalizzati ad assicurare la tempestiva realizzazione entro il 31 dicembre 2024 degli interventi di adeguamento della pista olimpica di bob e slittino “Eugenio Monti” di Cortina d’Ampezzo.***

***Per la realizzazione di tali interventi, il comma 3-bis prevede la nomina a commissario straordinario dell'amministratore delegato della società «Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.». Si precisa, al riguardo, che al Commissario non spetta alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso di spese.***

***Il comma 3-ter rimanda ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, l'individuazione della***



*quota percentuale del quadro economico degli interventi di adeguamento da destinare eventualmente alle spese di supporto tecnico e la tipologia delle spese ammissibili. Il Commissario può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle Regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196; i relativi oneri sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare nell'ambito della percentuale stabilita con il suddetto decreto ministeriale. Anche il compenso dell'eventuale sub-commissario, da determinare in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111 che può essere nominato dal Commissario straordinario, è posto a carico del quadro economico dell'intervento da realizzare, sempre nell'ambito della quota percentuale individuata dal decreto sopra richiamato. Pertanto, la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Sul punto, si rappresenta che l'imputazione di tali risorse al quadro economico dell'intervento non incide in alcun modo sulla realizzazione dell'opera, alla luce dell'entità delle somme stimate come a disposizione della stazione appaltante.*

*Al riguardo, si evidenzia che l'importo complessivo dell'attività di progettazione e di realizzazione dell'intervento di cui al comma 3- bis ammonta a circa 60,75 milioni di euro, di cui circa 38 milioni di euro per lavori (37,1 milioni di euro per spese di costruzione dell'impianto e circa 900 mila euro per oneri di sicurezza), a cui si aggiungono i costi relativi all'attività di rigenerazione delle aree dismesse e le somme a disposizione.*

*Con specifico riguardo ai costi da sostenere per la costruzione della pista, si sono considerate le demolizioni dell'attuale impianto con il conferimento dei rifiuti speciali alle discariche, la realizzazione del nuovo percorso con annessi cunicoli per servizi e le varie tipologie di protezioni per il pubblico e l'operatività della pista.*

*Di seguito, la descrizione della tipologia di interventi necessari per la costruzione della pista.*

Descrizione lavorazioni	Importo stimato	Totali
<b>RICOSTRUZIONE PISTA</b>		
Allestimento e mobilitazione cantiere, demolizioni e movimenti terra	3.389.000,00 €	
Opere in calcestruzzo armato	17.642.000,00 €	
Opere di protezione pista e pubblico	1.185.000,00 €	
Impianti elettrici e speciali	1.593.000,00 €	
Impianto di refrigerazione e idrico	5.655.000,00 €	
Rinverdimenti e piantumazioni	345.000,00 €	29.809.000,00 €
<b>INFRASTRUTTURE</b>		
Allestimento e mobilitazione cantiere, movimenti terra ed opere stradali	1.747.000,00 €	
Allestimenti per il pubblico	306.000,00 €	
Impianti elettrici e speciali	947.000,00 €	
Smaltimento acque, rinverdimenti e piantumazioni	60.000,00 €	3.060.000,00 €
<b>FABBRICATI DI SERVIZIO</b>		
Edifici di partenza ed arrivo	2.152.000,00 €	
Restauro Cabina "S"	1.164.000,00 €	
Locale Tecnico e cabina di trasformazione	934.000,00 €	4.250.000,00 €
<b>IMPORTO TOTALE DEI LAVORI (esclusa I.V.A.)</b>		<b>37.119.000,00 €</b>

*Le somme a disposizione della stazione appaltante sono state quantificate in circa 22,7 milioni di euro.*

*Di seguito, si riporta il dettaglio del quadro economico complessivo dell'intervento.*



<b>QUADRO ECONOMICO OPZIONE "1"</b>			
<b>A) LAVORI</b>			
A.1.1 - Lavori a corpo	€	32.363.000,00	
A.1.2 - Lavori a misura	€	4.756.000,00	
A.1.3 - Lavori in economia	€	0,00	
<b>A.1 - Sommano lavori soggetti a ribasso d'asta</b>	€		<b>37.119.000,00</b>
A.2 - Oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso d'asta	€		928.000,00
<b>TOTALE LAVORI</b>	<b>€</b>		<b>38.047.000,00</b>
<b>B) SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE</b>			
B.1 - Lavori in economia previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, ivi inclusi i rimborsi previa fattura	€		550.000,00
B.2 - Rilievi, accertamenti, indagini	€		155.000,00
B.3 - Allacciamenti ai pubblici servizi	€		60.000,00
B.4 - Imprevisti	€		3.500.000,00
B.5 - Acquisizione aree o immobili e pertinenti indennizzi.	€		200.000,00
B.6 - Accantonamento accordi bonari (3% di A).	€		1.141.000,00
B.7 - Spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze dei servizi, alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità - comprensive di oneri previdenziali			5.470.000,00
B.8 - spese per attività tecnico amministrative connesse alla progettazione, di supporto al RUP e di verifica e validazione	€		300.000,00
B.9 - Eventuali spese per commissioni giudicatrici	€		50.000,00
B.10 - Spese di pubblicità	€		100.000,00
B.11 - Spese per accertamenti di laboratorio, di verifiche tecniche previste dal CSA, collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici	€		475.000,00
B.12 - I.V.A. su voce A, B.1, B.4		22,00%	€ 9.261.340,00
B.13 - I.V.A. su B.2, B.7, B.8, B.9, B.10, B.11		22,00%	€ 1.441.000,00
<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>€</b>		<b>22.703.340,00</b>
<b>IMPORTO DELL'OPERA A+B</b>	<b>€</b>		<b>60.750.340,00</b>

*Viene, infine, specificato che il quadro economico, nonché le ulteriori informazioni di tipo anagrafico, finanziario, fisico e procedurale, devono essere desumibili dal sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Gli interventi devono essere identificati dal codice unico di progetto*

*Il comma 3-quater individua le norme da applicare alle controversie relative alle procedure di progettazione, approvazione e realizzazione degli interventi, rimandando alle previsioni dell'articolo 3, comma 12-ter, del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, che prevede l'applicazione dell'articolo 125 del codice del processo amministrativo, di cui all'allegato 1 al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104, in ogni caso senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

*Il comma 3-quinquies, prevede che per l'avvio dell'attività di progettazione e di realizzazione dell'intervento di cui al comma 3-bis è riconosciuto un contributo pari a complessivi 24,5 milioni di euro, di cui euro 500.000 per l'anno 2021 ed euro 12 milioni per ciascuno degli anni 2022 e 2023, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 773, della legge 30 dicembre 2020, n. 178. Si rappresenta che il citato comma 773, al fine di*



*accelerare e di garantire sotto il profilo ambientale, economico e sociale la realizzazione delle opere connesse agli impianti sportivi delle Olimpiadi invernali 2026 nei territori della regione Lombardia, della regione Veneto e delle province autonome di Trento e di Bolzano e di incrementare l'attrattività turistica dei citati territori, autorizza, con riferimento a tutte le aree olimpiche la spesa di 45 milioni di euro per l'anno 2021 e di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023. Tenuto conto della natura acceleratoria delle disposizioni, viene infine previsto che il Dipartimento per lo sport della Presidenza del Consiglio dei ministri ponga in essere le iniziative necessarie a garantire il completamento del finanziamento degli interventi di cui al comma 3-bis entro il 30 giugno 2022.*

*Il comma 3-sexies introduce misure in favore dei lavoratori dipendenti da imprese del territorio della Provincia di Savona, impossibilitati a prestare attività lavorativa, in tutto o in parte, a seguito della frana verificatasi lungo l'impianto funiviario di Savona, in concessione alla società Funivie S.p.a.*

*La legge 24 aprile 2020, n. 27, ha introdotto l'articolo 94-bis che, al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dalla diffusione del contagio da COVID-19 e di consentire la ripresa economica dell'area della Provincia di Savona, ha previsto che la Regione Liguria, nel limite delle risorse disponibili destinate alla medesima Regione ai sensi dell'articolo 44, comma 11-bis, del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148, possa erogare nell'anno 2020, nel limite di spesa di 1,5 milioni di euro, un'indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa e degli assegni per il nucleo familiare (ANF), per la durata massima di dodici mesi, in favore dei lavoratori dipendenti da imprese del territorio della Provincia di Savona, impossibilitati a prestare attività lavorativa, in tutto o in parte, a seguito della frana verificatasi lungo l'impianto funiviario di Savona, in concessione alla società Funivie S.p.a., in conseguenza degli eccezionali eventi atmosferici del mese di novembre 2019.*

*Successivamente, l'articolo 49 del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 273, ha previsto l'estensione anche per l'anno 2021 dello stesso trattamento.*

*Il comma 3-sexies prevede la possibilità di riconoscimento da parte dell'INPS, per la durata massima di dodici mesi (dicembre 2021 – novembre 2022), un'ulteriore indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa, in continuità con l'indennità di cui al comma 1 dell'articolo 94-bis del decreto – legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27. Entro il limite di durata massima di dodici mesi, l'indennità può essere erogata anche in caso di sopravvenuta risoluzione del rapporto di lavoro dovuta alla cessazione dell'attuale concessione. Al contempo, si precisa che la misura è incompatibile con i trattamenti di integrazione salariale, compresi quelli a carico dei fondi di solidarietà di cui al titolo II del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148 e con l'indennità NASpI di cui al decreto legislativo 4 marzo 2015, n. 22.*

*La circolare di riferimento INPS con le istruzioni contabili per il pagamento delle indennità nell'anno 2020 è la n. 121 del 20 ottobre 2020: in essa viene indicato che l'importo medio orario dell'indennità, pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, è pari a euro 10,26, comprensivo di contribuzione figurativa e ANF, e tale costo è quello utilizzato per il calcolo della stima dell'onere di ogni singolo decreto emanato dalla Regione Liguria. Alla data odierna per l'anno 2020 non risultano ancora contabilizzati pagamenti da parte dell'Istituto per tale prestazione.*

*È previsto per l'anno 2022 il medesimo limite di spesa di 1,5 milioni già previsto per il 2020 e per il 2021.*

*Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 187.500 euro per l'anno 2021 e ad 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse finanziarie*



*disponibili a legislazione vigente nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili missione 13“Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto”, programma 6 “Sviluppo e sicurezza della mobilità locale” in particolare le risorse disponibili a legislazione vigente sul capitolo n. 1325 - destinate alle sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, funivie ed ascensori in servizio pubblico ed autolinee non di competenza delle regioni - che risultano libere ed in relazione alle quali non sono in corso provvedimenti che ne determinano l'impegno e, pertanto, dalla disposizione non derivano maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

*Nella tabella seguente si riporta il dettaglio del capitolo 1325 con l'evidenza delle somme disponibili.*

ANNO	CAPITOLO 1325 STANZIAMENTO	Art. 65-bis, decreto legge 77/2021 Domodossola Locarno	Risorse a copertura della disposizione	RESIDUO
2021	€ 8.498.357,00	€ 2.898.356,12	€ 90.000,00	€ 5.510.000,88
2022	€ 8.498.357,00	€ 2.898.356,12	€ 2.000.000,00	€ 3.600.000,88
2023	€ 8.498.357,00	€ 2.898.356,12	€ 5.600.000,00	€ 0,88
2024	€ 8.498.357,00	€ 2.898.356,12	€ 5.600.000,00	€ 0,88
2025	€ 8.498.357,00	€ 2.898.356,12		€ 5.600.000,88
2026	€ 8.498.357,00	€ 2.898.356,12		€ 5.600.000,88
2027	€ 8.498.357,00	€ 2.898.356,12		€ 5.600.000,88
2028	€ 8.498.357,00	€ 2.898.356,12		€ 5.600.000,88
2029	€ 8.498.357,00	€ 2.898.356,12		€ 5.600.000,88
2030	€ 8.498.357,00	€ 2.898.356,12		€ 5.600.000,88
2031	€ 8.498.357,00	€ 2.898.356,12		€ 5.600.000,88

*Al riguardo si rappresenta che il danneggiamento di alcuni piloni di sostegno delle linee funiviarie, riguardanti la funivia di Savona, a causa di un eccezionale nubifragio che ha coinvolto l'impianto, ha determinato il fermo delle attività di esercizio funiviario.*

*Infine, la mancata realizzazione delle coperture dei parchi-deposito del carbone ha determinato la sospensione dell'erogazione delle quote residue di contributo statale da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (l'ultima rata di contributo liquidata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in favore della società Funivie Spa è relativa all'annualità 2018).*

*Il comma 3-septies è finalizzato a semplificare le procedure per la realizzazione di opere pubbliche di grande rilevanza per la ripresa economica e per il fabbisogno infrastrutturale del Paese. Tali modifiche incidono sull'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, riguardante l'intervento “Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.” e sull'articolo articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, (il comma 3-ter) rubricato “Semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto”.*

*In particolare, le modifiche del citato articolo 3 del decreto-legge n. 16 del 2020 sono volte a prevedere alla lettera a) che al collegio sindacale della società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A. non si applicano le previsioni di cui all'articolo 2397, primo comma, secondo periodo, del codice civile, il quale stabilisce che debbano essere nominati due sindaci supplenti.*



*Al riguardo si precisa che, in considerazione del fatto che il numero dei membri del collegio sindacale è fissato in cinque, i relativi oneri sono correlati all'esercizio effettivo della funzione di componente. Pertanto, nel caso di nomina di altro componente effettivo – in sostituzione di quello inizialmente nominato – il compenso a carico della società rimane immutato senza nuovi o maggiori oneri.*

*Inoltre, si dettano disposizioni finalizzate alla lettera b) a consentire che le somme previste nei quadri economici destinate ai servizi di ingegneria e architettura restino nella disponibilità della suddetta società che può svolgere direttamente i suddetti servizi o affidarli a soggetti terzi, secondo le procedure previste dal codice dei contratti pubblici; alla lettera c) a prevedere che con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con l'Autorità di Governo competente in materia di sport, possono essere individuati gli interventi, tra quelli ricompresi nel piano predisposto dalla sopra citata società, caratterizzati da elevata complessità progettuale o procedurale, sottoposti alla procedura di cui all'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108.*

*Al riguardo, si precisa che, nel caso di affidamento a soggetti terzi, dei servizi di ingegneria e architettura, gli stessi saranno coperti con le somme indicate nel quadro economico, non determinando l'insorgenza di nuovi o maggiori oneri.*

*Il comma 3-octies apporta integrazioni all'articolo 44 del citato decreto-legge n. 77 del 2021 e prevede che:*

- le disposizioni contenute al comma 11 in materia di verifiche e approvazione dei progetti si applichino sul progetto da porre a base della procedura di affidamento;*
- le procedure di affidamento di progettazione ed esecuzione dei relativi lavori anche sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica, previste all'articolo 48, comma 5, primo, terzo e quarto periodo, si applicano anche per la realizzazione degli interventi previsti dal medesimo articolo 44.*

*Le suddette disposizioni sono di carattere ordinamentale e pertanto non determinano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

*Il comma 3-novies chiarisce che, in materia di revisioni prezzi, le lavorazioni nelle quali sono state utilizzati i materiali risultino annotate, sotto la responsabilità del direttore dei lavori, nel libretto delle misure di cui agli articoli 14 e 15 del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 7 marzo 2018, n. 49, nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il 30 giugno 2021. La disposizione è di natura ordinamentale e dunque non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

*Articolo 16-bis-(Misure urgenti per il completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna)*

*L'articolo proroga dal 31 dicembre 2021 al 31 dicembre 2022 i termini previsti dall'articolo 3, comma 3-bis, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164 per la verifica delle condizioni di appaltabilità e di cantierabilità per il progetto relativo al completamento della S.S. 291 in Sardegna.*

*Trattasi di disposizione già prorogata in precedenza che non comporta nuovi e maggiori oneri per la finanza pubblica, trattandosi di interventi già finanziati dal citato articolo 3, del decreto-legge n. 133/2014 ed i cui impatti sui saldi di finanza pubblica risultano già scontati a legislazione vigente.*

*Il termine del 31 dicembre 2021 precedentemente individuato non può essere rispettato a causa delle lunghe tempistiche previste per le procedure di valutazione ambientale di verifica attuativa del progetto esecutivo presso la Commissione tecnica VIA del MiTE. Si prevede che la verifica delle condizioni di appaltabilità e di cantierabilità potrà avvenire entro dicembre 2022.*



Si riportano nella tabella seguente i dettagli dell'intervento e il Codice unico di progetto.

DM 82/2015 ATTUATIVO DEL D.L. 133/2014 ART. 3, COMMA 2, LETT. C)

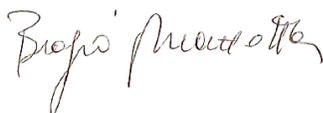
SETTORE	OPERA	CUP	SOGGETTO ATTUATORE	ADEMPIMENTO	SCADENZA	STATO DI ATTUAZIONE
Strade	Completamento SS 291	F11B05000490001	ANAS 150.062.329,82 (80,55 mln Sblocca Italia + 19 mln CdP 2015 ANAS + 25 mln FSC 2014-2020 + . 25.512.329,82 Fondo unico ANAS)	Trasmissione ad STM di elaborati progettuali idonei  Pubblicazione bando di gara entro il 31 dicembre 2018*	30/04/2015  <b>Prorogato al 31 dicembre 2021</b>  <b>Si chiede una ulteriore proroga al 31 dicembre 2022</b>	Progetto definitivo approvato con Delibera CIPE n. 53/2020 del 29 Settembre 2020  <b>I termini precedentemente individuati non possono essere rispettati a causa delle lunghe e complesse procedure di verifica attuativa del progetto esecutivo presso la Commissione tecnica VIA del MiTE. Si prevede che la pubblicazione del bando potrà avvenire entro i nuovi termini richiesti.</b>

*Articolo 16-ter (Modifica all'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108)*

*L'articolo è finalizzato a garantire una maggiore trasparenza in relazione a procedure di gara per le quali non è prevista la pubblicazione di gara prevedendo che le stazioni appaltanti diano evidenza dell'avvio delle procedure negoziate tramite pubblicazione di un avviso nei rispettivi siti internet istituzionali. La previsione avendo natura ordinamentale non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi dell'art. 17 comma 3, della Legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito **positivo**  negativo

02/11/2021 Il Ragioniere Generale dello Stato  
Firmato digitalmente *Biagio Mazzotta*




Decreto legge n. 121 del 2021- Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e di ANSFISA, nonché misure per il contrasto alla corruzione																	
Articolo	Comma	Lettera	Descrizione Norma	Spesa/Entrata	Natura	Saldo netto da finanziare				Fabbisogno				Indebitamento netto			
						2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
1	5 bis		Contributo a titolo di rimborso delle spese sostenute per il conseguimento della patente e delle abilitazioni per la guida di veicoli per attività di autotrasporto merci per conto terzi a favore degli under 35 anni che percepiscono il reddito di cittadinanza o ammortizzatori sociali	s	c		1,00	0,00	0,00		1,00				1,00		
1	5 quarter		Utilizzo Fondo di parte corrente alimentato dalle risorse finanziarie rivenienti dal riaccertamento dei residui passivi perenti, di cui all'articolo 34-ter, comma 5 legge n.196/2009 - MIMS	s	c		-1,00	0,00	0,00		-1,00				-1,00		
1	6		Avvio delle attività delle commissioni esaminatrici negli esami di abilitazione degli ispettori che svolgono i controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi	s	c	0,20				0,20						0,20	
1	6		Riduzione Tabella A MIT	s	c	-0,20				-0,20						-0,20	
1	6 quater		Fondo per facilitare la trasformazione digitale dei servizi di motorizzazione resi a cittadini e imprese dagli uffici del MIMS e la sicurezza cibernetica dei dati	s	k		25,00	25,00	25,00		25,00	25,00	25,00		25,00	25,00	25,00
1	6 quater		Riduzione Tab B - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti	s	k		-25,00	-25,00	-25,00		-25,00	-25,00	-25,00		-25,00	-25,00	-25,00
2	2 ter		Trasferimento ad i ANAS S.p.a. Per acquisto di progetti elaborati dalla Società Austrada tirrenica S.p.a. per l'intervento viario Tarquinia - San Pietro in Palazzi	s	k	36,50				36,50						36,50	
2	2 quater		Riduzione Tab B - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti	s	k	-35,80				-35,80						-35,80	
2	2 quater		Riduzione autorizzazione di spesa relativa - interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa di cui L. 296/2006 art. 1, comma 1016	s	k	-0,70				-0,70						-0,70	
2	2 quinquies		Contributo a favore di ANAS S.p.a. destinato alla redazione della progettazione di fattibilità tecnico-economica per la messa in sicurezza della strada statale 1 Via Aurelia tra i Comuni Sanremo e Ventimiglia	s	k		3,00	5,00			3,00	5,00			3,00	5,00	
2	2 quinquies		Riduzione Tab B - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti	s	k		-3,00	-5,00			-3,00	-5,00			-3,00	-5,00	
2	2- quinquiesde dies		Costituzione di una società, interamente controllata dal ME e soggetta al controllo analogo del MIMS per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti in house- Partecipazione del MEF al capitale sociale	s	k	2,00	10,00	20,00	20,00		2,00	10,00	20,00	20,00		2,00	10,00
2	2- quinquiesde dies		Versamento all'entrata del bilancio dello Stato, della somma iscritta in conto residui Patrimonio destinato di cui all'articolo 27, comma 17, del DL n. 34/2020	e	ext	2,00											
2	2- quinquiesde dies		Minore spesa derivante dal versamento all'entrata del bilancio dello Stato, della somma iscritta in conto residui Patrimonio destinato di cui all'articolo 27, comma 17, del DL n. 34/2020	s	k												-2,00



**Decreto legge n. 121 del 2021- Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e di ANSFISA, nonché misure per il contrasto alla corruzione**

Articolo	Comma	Lettera	Descrizione Norma	Spesa/Entrata	Natura	Saldo netto da finanziare					Fabbisogno					Indebitamento netto			
						2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	2021	2022
2	2- quinquiesde dies		Utilizzo Fondo di parte capitale alimentato dalle risorse finanziarie rinvenienti dal riaccertamento dei residui passivi perenti, di cui all'articolo 34-ter, comma 5, legge n.196/2009 - MIMS	s	k		-10,00	-20,00	-20,00	-20,00		-10,00	-20,00	-20,00		-10,00	-20,00	-20,00	
3	1		Istituzione del Fondo per finanziare i costi di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario European Rail Traffic Management System (ERTMS)	s	k		60,00	60,00	60,00	60,00		60,00	60,00	60,00		60,00	60,00	60,00	
3	4		Riduzione autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 86 legge n.266/2005-contributi in conto impianti a Ferrovie dello Stato Spa	s	k		-60,00	-60,00	-60,00	-60,00		-60,00	-60,00	-60,00		-60,00	-60,00	-60,00	
3	5		Proroga Fondo per la formazione del personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria, di cui all'articolo 47 comma 11, quinquies D.L. n.50/2017	s	c	2,00					2,00					2,00			
3	5		Riduzione autorizzazione di spesa di cui all'articolo 12, comma 18 D.L. n.109/2018-Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali ( ANSFISA)	s	c	-2,00					-2,00					-2,00			
3	9 bis		Utilizzo da parte dell'Autorità di regolamentazione dei trasporti della quota non vincolata dell'avanzo di amministrazione a compensazione dei minori introiti connessi al contributo per il funzionamento della medesima Autorità	s	c							3,70				3,70			
3	9 bis		Riduzione del fondo per l'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del DL n. 154/2008	s	k							-3,70				-3,70			
4	1 quater		Acquisto e ammodernamento della componente informatica, per il progressivo trasferimento in Sogesi, al fine di assicurare protocolli e misure di cybersecurity del sistema informatico	s	k		8,00	8,00	8,00	8,00		8,00	8,00	8,00		8,00	8,00	8,00	
4	1 quinquies		Riduzione Tab B - Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti	s	k		-8,00	-12,00	-12,00	-12,00		-8,00	-12,00	-12,00		-8,00	-12,00	-12,00	
4	3		Assegnazione all'Autorità del sistema portuale dello Stretto di risorse finalizzate alla realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari per aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina, nonché i servizi ai	s	k	2,00	30,00	5,00	5,00	5,00	2,00	30,00	5,00	5,00	2,00	30,00	5,00	5,00	
4	3		Riduzione Fondo per il riaccertamento straordinario dei residui passivi perenti di conto capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5 della legge n. 196/2009 MIMS	s	k	-2,00	-30,00	-5,00	-5,00	-5,00	-2,00	-30,00	-5,00	-5,00	-2,00	-30,00	-5,00	-5,00	
4	3 ter		Contribuzione al rinnovo, per l'acquisto di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa alla circolazione di veicoli a motore delle categorie M2 ed M3 da adibire ai servizi di trasporto pubblico locale	s	k		5,00	7,00	7,00	7,00		5,00	7,00	7,00		5,00	7,00	7,00	
4	3 quinquies		Riduzione Tab B - Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti	s	k		-5,00	-7,00	-7,00	-7,00		-5,00	-7,00	-7,00		-5,00	-7,00	-7,00	



Decreto legge n. 121 del 2021- Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e di ANSFISA, nonché misure per il contrasto alla corruzione																	
Articolo	Comma	Lettera	Descrizione Norma	Spesa/Entrata	Natura	Saldo netto da finanziare				Fabbisogno				Indebitamento netto			
						2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
4	4 ter		Potenziamento del servizio pubblico di navigazione sui Laghi Maggiore, di Garda e di Como	s	k	2,50				2,50				2,50			
4	4 ter		Riduzione del contributo trasferito alle Regioni per adeguare l'ordinamento nazionale ai principi comunitari in materia di liberalizzazione delle rotte marittime di cui art. 19-ter, comma 23, DL 135/2009.	s	k	-2,50				-2,50				-2,50			
4	5 bis		Contributo a favore dei soggetti fornitori di lavoro portuale del Mar Ligure occidentale in relazione ad ogni giornata di lavoro prestata in meno nell'anno 2020 rispetto all'anno 2019	s	c	1,00				1,00				1,00			
4	5 ter		Riduzione Tab.A - Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti	s	c	-1,00				-1,00				-1,00			
4	6 bis		Estensione del Fondo per gli eredi dei lavoratori vittime dell'amianto di cui all'articolo 1, comma 278 decòda legge n. 208/2015	s	c	10,00	10,00			10,00	10,00			10,00	10,00		
4	6 bis		Riduzione Fondo sociale per l'occupazione e la formazione	s	c	-15,00	-15,00			-10,00	-10,00			-10,00	-10,00		
5	1-2		Istituzione presso il MIMS del ruolo separato dei ricercatori e dei tecnologi e istituzione del Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI) - spese di personale	s	c	0,66	1,98	1,98	1,98	0,66	1,98	1,98	1,98	0,66	1,98	1,98	1,98
5	1-2		Istituzione presso il MIMS del ruolo separato dei ricercatori e dei tecnologi e istituzione del Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI) - effetti riflessi	e	t/c					0,32	0,96	0,96	0,96	0,32	0,96	0,96	0,96
5	1-2		Istituzione presso il MIMS del ruolo separato dei ricercatori e dei tecnologi e istituzione del Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI) - spese di consulenza	s	c	0,05	0,14	0,14	0,14	0,05	0,14	0,14	0,14	0,05	0,14	0,14	0,14
5	1-2		Istituzione presso il MIMS del ruolo separato dei ricercatori e dei tecnologi e istituzione del Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI) - spese di funzionamento	s	c	0,03	0,11	0,11	0,11	0,03	0,11	0,11	0,11	0,03	0,11	0,11	0,11
5	3		Riduzione Tabella A MIT	s	c	-0,74	-2,23	-2,23	-2,23	-0,74	-2,23	-2,23	-2,23	-0,74	-2,23	-2,23	-2,23
5	4	lettera a)	Integrazione del Comitato speciale istituito dall'articolo 45 del DL 777/2021 presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici con un rappresentante del Ministero della difesa	s	c		0,04	0,04	0,04		0,04	0,04	0,04		0,04	0,04	0,04
5	5		Riduzione Tabella A MIT	s	c		-0,04	-0,04	-0,04		-0,04	-0,04	-0,04		-0,04	-0,04	-0,04



Decreto legge n. 121 del 2021 - Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e di ANSFISA, nonché misure per il contrasto alla corruzione																	
Articolo	Comma	Lettera	Descrizione Norma	Spesa/Entrata	Natura	Saldo netto da finanziare				Fabbisogno				Indebitamento netto			
						2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
5	6		Modifica all'articolo 22 dlgs n.50/2016- Riconoscimento rimborso spese forfettario ai componenti della Commissione nazionale per il dibattito pubblico	s	c	0,02	0,04	0,04	0,04	0,02	0,04	0,04	0,04	0,02	0,04	0,04	0,04
5	7	lettera a)	Incremento indennità di amministrazione personale di ruolo Mims	s	c	1,99	5,96	5,96	5,96	1,99	5,96	5,96	5,96	1,99	5,96	5,96	5,96
5	7	lettera a)	Incremento indennità di amministrazione personale di ruolo Mims- effetti riflessi	e	t/c					0,96	2,89	2,89	2,89	0,96	2,89	2,89	2,89
5	7	lettera b)	Incremento fondo risorse decentrate personale Mims	s	c	2,45	7,34	7,34	7,34	2,45	7,34	7,34	7,34	2,45	7,34	7,34	7,34
5	7	lettera b)	Incremento fondo risorse decentrate personale Mims- effetti riflessi	e	t/c					1,19	3,56	3,56	3,56	1,19	3,56	3,56	3,56
5	8	lettera a)	Incremento fondi per la retribuzione di posizione e la retribuzione di risultato personale di livello dirigenziale generale Mims	s	c	0,20	0,61	0,61	0,61	0,20	0,61	0,61	0,61	0,20	0,61	0,61	0,61
5	8	lettera a)	Incremento fondi per la retribuzione di posizione e la retribuzione di risultato personale di livello dirigenziale generale Mims- effetti riflessi	e	t/c					0,10	0,30	0,30	0,30	0,10	0,30	0,30	0,30
5	8	lettera b)	Incremento fondi per la retribuzione di posizione e la retribuzione di risultato personale di livello dirigenziale non generale Mims	s	c	0,84	2,53	2,53	2,53	0,84	2,53	2,53	2,53	0,84	2,53	2,53	2,53
5	8	lettera b)	Incremento fondi per la retribuzione di posizione e la retribuzione di risultato personale di livello dirigenziale non generale Mims- effetti riflessi	e	t/c					0,41	1,23	1,23	1,23	0,41	1,23	1,23	1,23
5	9		Riduzione Tabella A MIT	s	c	-5,50	-16,48	-16,48	-16,48	-5,50	-16,48	-16,48	-16,48	-5,50	-16,48	-16,48	-16,48
6	1 e 5	1 lettera e) ed f)	Trasferimento del personale MIMS nei ruoli di ANSFISA ed istituzione di una posizione di livello dirigenziale generale presso ANSFISA	s	c						1,36	1,36	1,36		1,36	1,36	1,36
6	1 e 5	1 lettera e) ed f)	Trasferimento del personale MIMS nei ruoli di ANSFISA ed istituzione di una posizione di livello dirigenziale generale presso ANSFISA - effetti riflessi	e	t/c						0,66	0,66	0,66		0,66	0,66	0,66
6	7		Riduzione del fondo per l'attuazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del DL n. 154/2008	s	k						-0,70	-0,70	-0,70		-0,70	-0,70	-0,70



Decreto legge n. 121 del 2021- Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e di ANSFISA, nonché misure per il contrasto alla corruzione																		
Arti colo	Comma	lettera	Descrizione Norma	Spesa/ Entrata	Natura	Saldo netto da finanziare					Fabbisogno				Indebitamento netto			
						2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	
12	1		PCM- istituzione del " Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale"	s	k	16,15	145,36			16,15	145,36			16,15	145,36			
12	1		Riduzione Fondo per lo sviluppo e coesione - programmazione 2021-2027 di cui all'articolo 1, comma 177 della legge n. 178/2020	s	k	-16,15	-145,36			-16,15	-145,36			-16,15	-145,36			
15	1		Stipula di una convenzione tra il Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri per il supporto tecnico per la ricognizione del numero e della classificazione funzionale delle strutture sanitarie, assistenziali e	s	c	0,20				0,20				0,20				
15	1		Riduzione Fondo esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200 della legge n. 190/2014	s	c	-0,20				-0,20				-0,20				
16	2		Proroga al 31 dicembre 2024 dell' attività del Commissario straordinario per la ricostruzione del Ponte Morandi	s	c	0,38	1,50	1,50	1,50	0,38	1,50	1,50	1,50	0,38	1,50	1,50	1,50	
16	2	a)	Riduzione Tabella A MIT	s	c	-0,38		-1,50	-1,50	-0,38		-1,50	-1,50	-0,38		-1,50	-1,50	
16	2	b)	Riduzione Fondo riaccertamento residui perenti del MIMS di cui art.34-ter, c.5, L.n.196/2009	s	c		-1,50				-1,50				-1,50			
16	3 bis		Realizzazione degli interventi di progettazione ed adeguamento della pista olimpica di bob e slittino "Eugenio Monti" di Cortina d'Ampezzo	s	k	0,50	12,00	12,00		0,50	12,00	12,00		0,50	12,00	12,00		
16	3 quinquies		Riduzione dell'autorizzazione di spesa relativa alla realizzazione delle opere connesse agli impianti sportivi delle Olimpiadi Invernali 2026 nei territori della regione Lombardia, della regione Veneto e delle province autonome di Trento e di Bolzano di cui	s	k	-0,50	-12,00	-12,00		-0,50	-12,00	-12,00		-0,50	-12,00	-12,00		
16	3 sexies		Trasferimento all'Imps per garantire il livello occupazionale ai lavoratori della Funtivia Savona- San Giuseppe di Cairo	s	c	0,19	1,00			0,19	1,00			0,19	1,00			
16	3 sexies		Riduzione delle sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, funivie ed ascensori in servizio pubblico ed autostrade non di competenza delle Regioni	s	c	-0,19	-1,00			-0,19	-1,00			-0,19	-1,00			
TOTALE ENTRATE						e	2,00	0,00	0,00	0,00	2,98	9,59	9,59	2,98	9,59	9,59		
TOTALE SPESE						s	-3,00	-5,00	-4,00	-4,00	0,00	-3,34	-3,34	0,00	-9,34	-23,34	-23,34	
TOTALE GENERALE ARTICOLATO							5,00	5,00	4,00	4,00	2,98	8,93	12,93	2,98	18,93	32,93	32,93	

