

## RELAZIONE TECNICA

### DISPOSIZIONI URGENTI PER LE INFRASTRUTTURE E GLI INVESTIMENTI DI INTERESSE STRATEGICO, PER IL PROCESSO PENALE E IN MATERIA DI SPORT

#### CAPO I

#### INFRASTRUTTURE DI INTERESSE STRATEGICO

##### *Art. 1 (Disposizioni urgenti in materia di concessioni autostradali)*

La norma, al **comma 1**, introduce una disposizione volta a regolare la disciplina di aggiornamento dei piani economico-finanziari relativi alle società concessionarie con periodo regolatorio quinquennale in scadenza nel corso dell'anno 2024, prevedendo che il relativo *iter* debba essere perfezionato entro il 31 dicembre 2024, atteso che in relazione alle società concessionarie con periodo regolatorio quinquennale scaduto **entro il 31 dicembre 2023**, trova applicazione l'articolo 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 2019, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, come da ultimo modificato dall'articolo 8 del decreto-legge 30 dicembre 2023, n. 215, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 febbraio 2024, n. 18;

Per quanto precede, la disposizione prevede che:

- (a) entro il **31 luglio 2024**, le società concessionarie per le quali è intervenuta la scadenza del periodo regolatorio quinquennale nel corso dell'anno 2024 presentano le proposte di aggiornamento dei piani economico-finanziari predisposti in conformità alle delibere dall'Autorità di regolazione dei trasporti, nonché alle disposizioni emanate dal concedente;
- (b) entro il **31 dicembre 2024**, si perfeziona l'aggiornamento dei piani economico-finanziari.

**La misura opera in invarianza finanziaria per le concessionarie autostradali e non comporta oneri per la finanza pubblica.**

Al **comma 2**, si introducono modifiche all'articolo 2, comma 2-ter, del decreto-legge 10 settembre 2021 n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, al fine di ridurre i tempi di realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, di cui all'articolo 35, comma 1-ter, quarto periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8. Trattasi di disposizione di carattere ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, intervenendo esclusivamente al fine di semplificare la procedura per la quantificazione dei progetti dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi.

In particolare, si precisa che le spese per l'affidamento a una società di revisione abilitata al rilascio della certificazione di bilancio dell'attività di quantificazione del corrispettivo da corrispondere all'Autostrada tirrenica S.p.a. per la cessione ad ANAS S.p.A. della documentazione progettuale sviluppata in relazione all'intervento di cui trattasi, sono a carico della medesima ANAS S.p.A.

Il costo di tale attività di consulenza finalizzata alla quantificazione del progetto di cui trattasi si attesta tra i 40.000 e i 100.000 euro e sarà sostenuto da ANAS S.p.A.

**Tali oneri sono ascrivibili a spese operative e conseguentemente sono riconducibili a oneri di gestione a carico del bilancio di ANAS S.p.A. senza ulteriori aggravii per la finanza pubblica.**



*I commi da 2-bis a 2-quinquies sono finalizzati alla conclusione della procedura di affidamento e all'equilibrio economico finanziario nella fase transitoria del rapporto concessorio nelle more dell'individuazione del nuovo concessionario.*

*A tal fine, vengono introdotte delle modifiche all'articolo 2 del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121. Nel dettaglio, si modifica il comma 1-bis prevedendo che la pubblicazione del bando per la procedura di affidamento debba avvenire entro il 31 dicembre 2024 (prorogando il termine del 30 novembre 2023 previsto dall'articolo 2, comma 1-bis del decreto-legge n. 121 del 2021).*

*Il comma 2-ter prevede che la società Autostrada del Brennero S.p.A. versi all'entrata del bilancio dello Stato, a integrale adempimento di quanto dovuto dalla medesima Società a titolo di maggiori introiti, per il periodo di gestione dal 1° maggio 2014 al 31 dicembre 2022, una somma pari a 232.776.612 euro, somma a cui concorre quanto già versato a titolo di acconto dalla concessionaria in forza del comma 1-bis dell'articolo 2 del decreto-legge n. 121 del 2021 (pari a 70 milioni). La disposizione in esame precisa che l'accettazione di tale importo, da sottoscrivere con un atto aggiuntivo alla Convenzione, costituisce condizione per la conclusione della procedura di affidamento secondo le modalità di cui al comma 1-bis.*

*La somma che la società dovrà versare a titolo di maggiori introiti per le annualità successive al 31 dicembre 2022 è quantificata nella percentuale del 27,25% del margine operativo lordo desunto dai bilanci di esercizio della società regolarmente approvati.*

*L'importo di euro 232.776.612 è stato determinato dal Ministero concedente come somma forfettaria sulla base dei conteziosi in essere, delle relative richieste del ricorrente e del livello stimato del "rischio soccombenza", quale ammontare dei benefici finanziari consuntivati dal concessionario Società Autostrada del Brennero S.p.A. nel periodo transitorio (pari ad 8,66 anni) decorrente dalla data di scadenza della concessione del 30 aprile 2014 alla data del 31 dicembre 2022. Si è, poi, proceduto ad individuare una metodologia anche per recuperare gli extraprofiti per i futuri anni 2023 e 2024, prendendo a riferimento il periodo ante COVID-2019 (dal 01 maggio 2014 al 31 dicembre 2019).*

*Nel dettaglio, per la quantificazione dei benefici finanziari consuntivati dalla Società Autostrada del Brennero S.p.A. nei periodi successivi al 2022 è stato assunto come parametro di calcolo un indice finanziario dato dal rapporto tra il beneficio finanziario medio annuo conseguito dalla Società nel periodo 2014-2019 e il Margine operativo lordo medio annuo rilevato nel periodo transitorio. Tale indice assume un valore pari a 27,25%.*

*Si precisa, inoltre, che resta fermo quanto previsto dall'articolo 13-bis, comma 2, del citato decreto-legge n. 148 del 2017 e, pertanto, la società Autostrada del Brennero S.p.A. continuerà a trasferire all'entrata del bilancio dello Stato le risorse accantonate in regime di esenzione fiscale fino alla data del 9 novembre 2021 nel fondo di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, mediante versamenti rateizzati di pari importo, da effettuare con cadenza annuale entro il 15 dicembre di ciascun anno fino al 2028. Le risorse versate dalla società Autostrada del Brennero S.p.A. sono riassegnate allo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze e trasferite alla società Rete ferroviaria italiana Spa. Le ulteriori quote annuali da accantonare ai sensi del medesimo articolo 55, comma 13, della legge n. 449 del 1997 sono versate dal concessionario dell'infrastruttura A22 Brennero-Modena con le predette modalità entro trenta giorni dall'approvazione del bilancio dell'anno di riferimento. Le risorse versate ai sensi del presente comma sono utilizzate per le finalità di cui al citato articolo 55, comma 13, della legge n.*



*449 del 1997, nell'ambito del contratto di programma - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la RFI Spa.*

*Il comma 2-quater individua le modalità di versamento della somma di cui al comma 2-ter, primo periodo, (i.e. 232.776.612,00 euro) modulate in modo da assicurare un versamento costante di somme all'entrata del bilancio dello Stato. Nel dettaglio, si prevede che la Società versi 70 milioni di euro entro il 20 novembre 2024 e la parte rimanente, al netto dell'acconto già versato pari a 70 milioni di euro dalla concessionaria in forza del comma 1-bis dell'articolo 2 del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, nella misura di 41.592.204 euro entro il 15 dicembre 2025, e nella misura di 51.184.408 euro entro il 15 dicembre 2026. Si prevede che il versamento della somma di cui al comma 2-ter, secondo periodo, è effettuato dalla suddetta società per l'anno di esercizio 2023 entro il 28 febbraio 2025, per le annualità 2024 e 2025 entro il 31 ottobre 2026 e per le annualità successive entro un mese dall'approvazione del bilancio di esercizio della medesima società.*

*Il comma 2-quinquies individua, quali condizioni cui è subordinata l'efficacia liberatoria rispetto alle somme dovute dalla Società a titolo di acconto ai sensi dell'articolo 2, comma 1-bis, del decreto-legge n. 121 del 2021, il pagamento da parte di Autostrada del Brennero S.p.A. dell'importo di cui al comma 2-ter e il deposito da parte della medesima società, presso le sedi competenti, a definitiva e completa tacitazione di ogni diritto e pretesa nei confronti del concedente e di ogni altro soggetto pubblico, degli atti di rinuncia a tutti i giudizi pendenti e alle relative domande, a qualunque titolo dedotte e deducibili, nonché ai giudizi cautelari connessi e ad eventuali azioni future relative al rapporto concessorio fino alla data di entrata in vigore della disposizione, con compensazione delle spese, ad esclusione di ogni diritto e ogni contenzioso, anche futuro, in relazione alle risorse del fondo di cui all'articolo 55, comma 13 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, e ai relativi interessi, maturati a vario titolo.*

*Le disposizioni in esame non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Esse, peraltro, consentono il recupero degli extraprofiti maturati dalla concessionaria Autostrada del Brennero S.p.A. secondo modalità definite in modo da assicurare un versamento costante di somme all'entrata del bilancio dello Stato.*

*Infine, il comma 2-sexies definisce una procedura volta ad autorizzare la concessionaria dell'A22 Brennero Modena all'accantonamento, sulla base del proprio piano economico-finanziario, di una quota, anche prevalente, dei propri proventi in un fondo di accumulo destinato al finanziamento di interventi riguardanti, tra l'altro, la viabilità, anche ordinaria, di adduzione all'autostrada medesima, finalizzati a migliorare il sistema viabilistico di adduzione all'asse autostradale nell'ambito territoriale di riferimento. Si specifica che l'utilizzo delle disponibilità del fondo avviene in base ad apposite convenzioni da stipularsi tra la società concessionaria e gli enti locali di volta in volta territorialmente competenti, che mantengono la responsabilità e la titolarità della realizzazione degli interventi. Infine, si precisa che la convenzione di concessione relativa alla tratta autostradale A22 Brennero Modena definisce i contenuti delle convenzioni, l'elenco degli interventi da finanziare e i criteri per l'individuazione di eventuali interventi alternativi da approvare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.*

*Le disposizioni in esame configurano così un meccanismo analogo a quello già previsto dall'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, il quale ha autorizzato la società titolare della concessione di costruzione e gestione dell'autostrada del Brennero ad accantonare, in base al proprio piano finanziario ed economico, una quota anche prevalente dei proventi in un fondo destinato al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero ed alla*



*realizzazione delle relative gallerie nonché dei collegamenti ferroviari e delle infrastrutture connesse.*

*Le disposizioni in esame hanno carattere ordinamentale e non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Invero, al finanziamento degli interventi infrastrutturali in questione si farà fronte nell'ambito e nei limiti delle risorse del fondo di accumulo alimentato dalla concessionaria.*

***Art. 2 (Disposizioni urgenti per garantire l'operatività della società concessionaria di cui all'articolo 1 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158)***

*Le disposizioni sono finalizzate a chiarire il perimetro applicativo di alcune disposizioni del decreto-legge n. 35 del 2023 in tema di attività propedeutiche alla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria.*

In particolare:

- la modifica di cui al **comma 1, lettera a), numero 1.1.)** al mero fine di un allineamento formale alle disposizioni vigenti, chiarisce le modalità di approvazione degli atti aggiuntivi alla convenzione di concessione, prevedendo che a questa si proceda con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentite **la Regione siciliana e la regione Calabria;**
- la disposizione di cui al **comma 1, lettera a), numero 1.2)** al fine di ottimizzare e ridurre i tempi di attuazione del progetto, è volta ad aggiornare le modalità di approvazione del progetto esecutivo, specificando che la medesima può avvenire anche per fasi costruttive;
- la disposizione di cui al **comma 1, lettera a) numero 2)** è necessaria al fine di esplicitare che il costo del progetto, come determinato ai sensi dell'art. 2, commi 8-bis, ter, quater e quinquies del DL 35/2023, deve comunque risultare coerente con le risorse disponibili a legislazione vigente per la realizzazione dell'intervento, ivi incluse quelle acquisite dalla società a titolo di aumento di capitale sociale nel corso del 2023.

Con le disposizioni di cui al **comma 1, lettera a), numeri 3.1) e 3.2)** si intende esclusivamente precisare le modalità di applicazione del meccanismo definito dall'articolo 2, comma 8-quater, del decreto-legge n. 35 del 2023, alla luce della struttura dei tariffari in uso da parte delle società RFI S.p.A. e ANAS S.p.A. e della circostanza che i progetti individuati in base al meccanismo indicato dalla norma sono stati sviluppati in parte sulla base di detti tariffari (che devono essere considerati ai fini dell'applicazione della norma) e in parte sulla base di nuovi prezzi determinati *ad hoc* (che, invece, tenuto conto dell'effetto distorsivo che diversamente si verrebbe a determinare nel calcolo dell'indice di riequilibrio contrattuale, non devono essere considerati ai fini dell'applicazione della norma in esame). In particolare, tale chiarimento si rende necessario per evitare l'effetto distorsivo che diversamente si verrebbe a determinare nel calcolo dell'indice di riequilibrio contrattuale, applicando al Ponte sullo stretto dinamiche di incremento dei prezzi non riferibili ai prezziari 2021-2023, ma riferibili appunto a prezzi speciali appositamente definiti per altre opere che, in quanto tali:

- 1) non sono soggetti agli aggiornamenti annuali ordinariamente previsti per i tariffari, e quindi non sono idonei a rappresentare i valori correnti di mercato;



2) non sono comunque rilevanti per l'opera, perché in larga misura riguardano lavorazioni non riscontrabili nel progetto del Ponte sullo Stretto;

- con le disposizioni di cui al **comma 1, lettera a), numero 4)** si intende, per finalità di trasparenza, prevedere che la quantificazione dell'importo aggiornato del contratto con il contraente generale, determinato secondo i criteri di aggiornamento contrattuale fissati dal decreto-legge n. 35 del 2023, nel rispetto dei limiti alle modifiche dei contratti previste dalla disciplina euro-unitaria, sia sottoposto ad asseverazione da parte di uno o più soggetti di adeguata esperienza e qualificazione professionale, individuati, in qualità di concedente, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al quale è anche attribuita la copertura degli oneri derivanti dall'affidamento dell'incarico;
- le disposizioni di cui al **comma 1, lettera b)** precisano che l'approvazione, da parte del CIPESS, delle osservazioni, richieste e prescrizioni acquisite nella conferenza di servizi e ritenute assentibili dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, delle eventuali prescrizioni formulate all'esito del procedimento di valutazione di impatto ambientale, del progetto definitivo e la relazione con la relativa relazione di aggiornamento, del piano economico-finanziario, della relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che indichi l'integrale copertura finanziaria dei costi di realizzazione dell'intervento dovrà avvenire entro il 31 dicembre 2024;
- *le disposizioni di cui al comma 1, lettera b-bis), introducono all'articolo 3-bis del decreto-legge n. 35 del 2023 i commi da 3-bis a 3-sexies, concernenti previsioni speciali in tema di procedure espropriative che consentano di assicurare una particolare tutela del diritto all'abitazione e degli operatori economici interessati dalla realizzazione del collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e continente ed opere connesse, considerato l'obiettivo strategico di pervenire ad una celere realizzazione dell'intervento qualificato dall'art. 1 comma 487 della legge del 29 dicembre 2022 n. 197 come opera prioritaria e di preminente interesse nazionale ai sensi dell'articolo 4 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158;*
- la modifica di cui al **comma 1, lettera c)** è volta a specificare che la società concessionaria può avvalersi di distacchi di personale da parte delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, fino a un contingente massimo elevato a centocinquanta unità, anche ai fini dello svolgimento dell'attività di direzione lavori da parte della medesima Stretto di Messina S.p.A.

**Con particolare riferimento ai profili finanziari, in relazione alle lettere a), b), b-bis) e c), appare opportuno rilevare che:**

- quanto alle disposizioni di cui al comma 1, lettera a), numero 2 il quadro delle risorse finalizzate alla realizzazione dell'opera è il seguente:
  - autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, commi 272 e 273 della legge n. 213/2023 per complessivi 11.630 milioni di euro;
  - operazione di aumento di capitale sociale avvenuta il 30 novembre 2023 di 370 milioni di euro, di cui 320 milioni di euro con le risorse autorizzate ai sensi dell'art. 4, c. 9 del DL 35/2023 e 50 milioni di quelle di cui all'art. 1, c. 493 della legge 197/2022.
- quanto alle disposizioni di cui al comma 1, lettera a), numeri 3.1) e 3.2) la norma non ha impatti sulla finanza pubblica, essendo volta esclusivamente a precisare le modalità di applicazione del meccanismo di cui all'articolo 2, comma 8-quater, del citato decreto-legge n. 35 del 2023. La disposizione in esame intende, quindi, chiarire che il confronto



dell'incremento tariffario 2021/2023 dovrà essere operato solo rispetto ai lavori remunerati con i predetti tariffari, escludendo quindi dal calcolo dell'incremento quelle lavorazioni, previste dai progetti individuati, che non trovano corrispondenza nei tariffari in vigore, in quanto associate a “nuovi” prezzi non parametrati ai tariffari vigenti.

Si conferma pertanto che i predetti chiarimenti interpretativi non determinano effetti finanziari sull'autorizzazione di spesa disposta dall'articolo 1, commi 272 e 273 della legge 30 dicembre 2023, n. 213 (legge di bilancio 2024) e sull'integrale copertura finanziaria dell'opera. In particolare, si conferma che le novelle in esame, in quanto finalizzate esclusivamente a chiarire dal punto di vista normativo le modalità di applicazione dei criteri di aggiornamento del prezzo dell'opera già definiti dal decreto-legge n. 35 del 2023, sono idonee a consentire il finanziamento del valore aggiornato del contratto a valere sulle risorse già stanziata dalla legge di bilancio 2024, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e consentire l'approvazione del progetto definitivo dell'opera da parte del Cipess nell'anno 2024;

- quanto alla disposizione di cui al comma 1, lettera a), numero 4) agli oneri derivanti dall'affidamento dell'incarico di asseverazione provvederà il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a valere sulle risorse disponibili a legislazione vigente, utilizzando, allo scopo, quelle allocate sul capitolo 1080 “Spese per il funzionamento e lo svolgimento dei compiti istituzionali della Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza”, che presenta le necessarie disponibilità;
- quanto alla disposizione di cui al comma 1, lettera b), si tratta di un chiarimento del termine di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPESS coerente con quanto previsto dall'articolo 1, comma 272 della legge 30 dicembre 2023, n. 213.
- quanto alla disposizione di cui al comma 1, lettera c), la Società Stretto di Messina è autorizzata ad avvalersi delle risorse umane delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane disponibili a legislazione vigente e che gli oneri per il distacco di tali unità di personale, comprensivi del trattamento economico fondamentale e accessorio, sono già nella disponibilità della concessionaria.

Alla luce di quanto sopra evidenziato, dalle disposizioni in esame non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

*Con riferimento alla lettera b-bis), il comma 3-bis autorizza l'autorità espropriante (la società Stretto di Messina S.p.a. ovvero il contraente generale) a stipulare con i proprietari e con gli usufruttuari delle unità immobiliari individuate dal piano particellare di esproprio relativo all'opera, entro trenta giorni dalla dichiarazione di pubblica utilità della stessa, l'atto di cessione del bene o del diritto reale con gli effetti di cui all'articolo 45, comma 3, del DPR n. 327/2001. La norma individua, inoltre, alcune semplificazioni di carattere procedurale in relazione a tali atti, consistenti nella disapplicazione degli obblighi di menzione e allegazione previsti per gli atti notarili dalla vigente normativa in materia edilizia, urbanistica e energetica nonché sulla conformità catastale oggettiva – considerato il venir meno dell'esigenza di garanzia che tali previsioni assolvono alla luce della finalità della cessione a Stretto di Messina S.p.A. – nonché dell'estensione dell'effetto liberatorio rispetto a vincoli e gravami insistenti sull'immobile che consegue ai sensi dell'art. 25 del DPR n. 327/2001 al decreto di esproprio. Nel caso di infruttuoso decorso del termine per la sottoscrizione dell'atto di cessione volontaria l'autorità espropriante si procede con l'emanazione del decreto di esproprio, sulla base delle risultanze della*



*documentazione catastale e all'immediata redazione del verbale di immissione in possesso ai sensi dell'art. 24 del d DPR n. 327/2001.*

*Il comma 3-ter prevede a favore dei pieni proprietari da almeno dodici mesi alla data di entrata in vigore della presente disposizione, che hanno stipulato gli atti di cessione di cui al comma precedente, la corresponsione di un'indennità quantificata tenendo conto del valore venale dell'immobile maggiorato del 15 per cento. Per il caso specifico di cessione di un immobile adibito ad abitazione principale è riconosciuta un'indennità aggiuntiva di ricollocazione abitativa, fino ad un importo massimo di 40.000 euro, che dovrà essere quantificata sulla base delle circostanze del caso concreto, per tenere conto delle spese per l'acquisto degli arredi e di ogni altra spesa accessoria per la ricollocazione abitativa. Si prevede, inoltre, che all'indennità aggiuntiva di ricollocazione abitativa hanno diritto anche i locatari che comprovino il relativo titolo con un contratto di locazione regolarmente registrato da almeno dodici mesi alla data di entrata in vigore della presente disposizione. In ogni caso, ai fini del riconoscimento dell'indennità aggiuntiva di ricollocazione abitativa prevista dalla norma, gli aventi diritto dovranno comunque dimostrare la residenza nell'immobile da almeno dodici mesi dalla suddetta data; in caso contrario, al fine di evitare comportamenti strumentali, la stessa è ridotta a 10.000 euro.*

*Il successivo comma 3-quater individua le modalità di quantificazione dell'indennità in caso di usufruttuario, con corrispondente diminuzione della quota liquidata al nudo proprietario, facendo riferimento ai coefficienti indicati dal decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 21 dicembre 2023. Resta fermo quanto previsto al comma 3-ter, per quanto riguarda il riconoscimento dell'indennità di ricollocazione abitativa.*

*Il comma 3-quinquies prevede l'estensione del medesimo meccanismo previsto dai commi 3-bis, 3-ter e 3-quater anche per gli immobili indicati dal piano particellare di esproprio relativo all'opera che ospitano la sede operativa di imprese, quantificando in tale specifica ipotesi l'indennità di cui al comma 3-ter, primo periodo tenendo conto del valore venale dell'immobile maggiorato del 9 per cento per le aree coperte e del 3 per cento per le aree scoperte. Inoltre, per assicurare la ripresa delle attività economiche, alle imprese che rientrano nell'ambito di applicazione della previsione è inoltre corrisposta un'indennità per ristorare la perdita delle attrezzature, dei macchinari e dei materiali aziendali ovvero la spesa per il loro recupero e trasferimento. Tale indennità è quantificata caso per caso sulla base di una perizia giurata che attesti l'entità e la congruità della spesa, anche tenuto conto dei valori residui di ammortamento; il relativo importo deve essere versato dall'Autorità espropriante entro 30 giorni dal deposito di detta perizia.*

*Infine, si precisa, al comma 3-sexies, che ai maggiori oneri di cui commi 3-bis, 3-ter, 3-quater e 3-quinquies si provvede con risorse del bilancio della Stretto di Messina S.p.A. che sono diverse rispetto a quelle acquisite con l'aumento di capitale realizzato a novembre 2023 per 370 milioni di euro. Ciò in quanto dette risorse concorrono a determinare l'ammontare delle risorse disponibili di 12 miliardi di euro che costituisce anche il tetto massimo ai fini dell'aggiornamento del costo complessivo dell'opera ai sensi dell'articolo 2, comma 8-bis, del decreto- legge n. 35/2023, come riformulato ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 89/2024.*

*In particolare, si prevede che ai maggiori oneri derivanti dai commi 3-bis, 3-ter, 3-quater e 3-quinquies, nel limite massimo di 40 milioni di euro per l'anno 2024, si provvede con risorse del bilancio della Stretto di Messina S.p.A., non destinate alla copertura finanziaria del costo complessivo dell'opera, che vengono agli scopi vincolate e utilizzate entro il 31 dicembre 2024.*

*Al riguardo, si precisa che la Società, antecedentemente all'acquisizione dei richiamati 370 milioni di euro aveva disponibilità liquide proprie per 116 milioni di euro (come peraltro indicato nel bilancio della Società al 31 dicembre 2023).*





***Art. 3 (Disposizioni urgenti in materia di commissari straordinari)***

La disposizione in esame reca previsione relative alle gestioni commissariali, al fine di razionalizzarne il relativo operato nonché di prevedere una nuova finestra temporale per la nomina di commissari straordinari per specifiche opere.

In particolare, il **comma 1**, prevede, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto, l'adozione di un piano di razionalizzazione delle funzioni attribuite ai commissari straordinari (i) nominati per la realizzazione degli interventi infrastrutturali prioritari, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, e (ii) nominati ai sensi di specifiche normative di settore, come individuati dall'Allegato I.

Inoltre, la disposizione al **comma 2** individua i criteri per la predisposizione del piano di razionalizzazione. Nel dettaglio:

- a) riduzione del numero dei commissari nominati ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, tenuto conto dell'omogeneità del settore di intervento, dell'ambito territoriale di riferimento, della rilevanza economica degli interventi e delle esigenze di razionalizzazione delle strutture di supporto. Tale criterio, infatti, persegue i precisi fini di efficienza ed economicità, assicurando una gestione ottimale delle opere commissariate;
- b) individuazione di eventuali lotti funzionali aggiuntivi dotati di copertura finanziaria da affidare alla competenza del commissario straordinario, tenuto conto dello stato di avanzamento dell'opera e delle specifiche caratteristiche di complessità progettuale, difficoltà esecutiva o attuativa, complessità delle procedure tecnico-amministrative o impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale, dei predetti lotti;
- c) revoca dei commissari nominati sulla base di decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, tenuto conto dei risultati e degli obiettivi raggiunti, nonché del carico amministrativo loro attribuito, e nomina di nuovi commissari, sulla base di esigenze di razionalizzazione dell'azione amministrativa dei commissari straordinari.

Al **comma 3** si precisa, altresì, che, qualora si rendano necessarie modifiche al decreto di adozione del piano di razionalizzazione, è possibile procedere, nel rispetto dei criteri e con le modalità sopra illustrate, anche oltre il termine di novanta giorni individuato dal comma 1.

Con particolare riferimento ai profili finanziari, il **comma 4** precisa che **dall'attuazione dei commi 1, 2 e 3 non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.**

Il **comma 5**, in continuità con quanto previsto dal DL 32/2019, prevede l'adozione, entro il 31 dicembre 2025, di uno o più decreti del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, per l'individuazione delle opere relative ai progetti di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto legislativo 10 luglio 2023, n. 101 nonché delle relative opere connesse o strumentali per la cui realizzazione o il cui completamento si renda necessaria la nomina di uno o più commissari straordinari.

La disposizione in esame prevede, in un'ottica di razionalizzazione dei commissariamenti in essere, la possibilità di affidare ai nuovi commissari straordinari per le opere TEN-T le funzioni commissariali già affidate ai commissari nominati a legislazione vigente in relazione a singoli interventi ricompresi nelle predette reti di trasporto.



Si precisa, altresì, che, qualora si rendano necessarie modifiche ai decreti di individuazione delle opere, di eventuali lotti funzionali aggiuntivi dotati di copertura finanziaria, ovvero di sostituzione dei Commissari, è possibile procedere, nel rispetto dei criteri e con le modalità sopra illustrate, anche oltre il termine del 31 dicembre 2025.

Al riguardo, la disposizione in oggetto precisa, inoltre, che ai commissari straordinari nominati ai sensi del primo periodo si applicano le disposizioni di cui all'articolo 4, commi 1, quarto, quinto e sesto periodo, 2, ad esclusione del quinto periodo, 2-bis, 3, 3-bis, e 4, primo periodo, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55.

Con particolare riferimento ai profili finanziari, si rappresenta quanto segue.

Con riferimento all'individuazione dei commissari straordinari, **questi sono individuati nell'ambito del personale dirigenziale di RFI S.p.a. e ANAS S.p.A. dotati di comprovata esperienza nel settore, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.**

Inoltre, la disposizione precisa che i commissari straordinari nominati ai sensi del primo periodo possono avvalersi delle strutture della società di provenienza e delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e degli altri enti territoriali, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Si precisa che, peraltro, gli stessi non percepiscono compensi o emolumenti aggiuntivi né rimborsare spese a carico della finanza pubblica ovvero del quadro economico di progetto. Si prevede che **le amministrazioni e gli enti interessati provvedano agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.**

Quanto alla disciplina applicabile, il rinvio all'articolo 4, comma 2, del predetto decreto-legge cd. sblocca cantieri prevede che i commissari straordinari provvedono all'eventuale rielaborazione e approvazione dei progetti non ancora appaltati operando in raccordo con i Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, anche mediante specifici protocolli operativi per l'applicazione delle migliori pratiche; sul punto si precisa che **tale attività rientra tra quelle istituzionali previste dai provveditorati e, di conseguenza, si provvederà con le risorse umane e strumentali previste a legislazione vigente.**

I predetti commissari straordinari sono autorizzati ad avviare le procedure di affidamento della progettazione o dell'esecuzione dei lavori soltanto nel caso in cui le risorse finalizzate **a ciascuno degli interventi** oggetto di commissariamento siano sufficienti alla sua realizzazione.

***Infine, l'ultimo periodo del comma 5 prevede che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti trasmetta alle Camere una relazione annuale sull'attività svolta dai commissari straordinari in argomento.***

Il **comma 6** istituisce, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Osservatorio sui commissariamenti infrastrutturali, con il compito di coordinare l'attività dei Commissari, di monitorare la realizzazione delle relative opere commissariate, nonché di predisporre il piano di razionalizzazione da adottarsi con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

Il **comma 7** precisa che la composizione dell'Osservatorio, le modalità di funzionamento, la nomina dei componenti e gli eventuali compensi saranno definiti con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto-legge. Si prevede, altresì, che l'Osservatorio possa avvalersi di esperti, consulenti e stipulare convenzioni di collaborazione con enti pubblici e privati nonché delle risorse umane, strumentali e finanziarie del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti disponibili a legislazione vigente. A tal fine, viene autorizzata la spesa



nel limite massimo di euro 250.000 per l'anno 2024 e di euro 500.000 annui a decorrere dall'anno 2025.

Quanto alla copertura finanziaria degli oneri derivanti dal comma 7, euro 250.000 per l'anno 2024 e di euro 500.000 annui a decorrere dall'anno 2025, il **comma 8** dispone che si provveda mediante corrispondente riduzione *dello stanziamento* del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2024-2026, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze *per l'anno 2024*, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che presenta le necessarie disponibilità.

*Il comma 8-bis introduce una modifica all'articolo 27-bis, comma 1, del decreto-legge 9 agosto 2022, n. 115 convertito, con modificazioni, dalla legge 21 settembre 2022, n. 142, finalizzata ad assicurare l'approvazione, da parte del Commissario straordinario, del master plan del centro merci di Alessandria Smistamento e il coordinamento, mediante accordo di programma, delle attività per la realizzazione del medesimo master plan.*

*Per lo svolgimento delle summenzionate attività al Commissario straordinario non è riconosciuto alcun compenso, gettone di presenza, rimborso spese o altro emolumento. Viene, altresì, disposto che la realizzazione degli interventi del Masterplan dovrà essere finanziata esclusivamente con risorse di investitori privati secondo le modalità di cui all'articolo 193 del codice dei contratti pubblici, ferma restando l'applicazione delle regole di Eurostat ai fini dell'invarianza degli effetti dell'operazione sui saldi di finanza pubblica. Premesso quanto esposto, la disposizione non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

**Art. 4 (Disposizioni urgenti per il rafforzamento della capacità tecnica e amministrativa dell'Autorità per la Laguna di Venezia e della Fondazione lirico-sinfonica Petruzzelli e Teatri di Bari nonché della Fondazione Teatri di Piacenza)**

La norma reca disposizioni urgenti per l'avvio dell'operatività dell'Autorità per la Laguna di Venezia e per rafforzare l'operatività istituzionale della Fondazione lirico-sinfonica Petruzzelli e Teatri di Bari.

Si evidenzia che, in fase di prima applicazione, la norma autorizza il Presidente dell'Autorità per la Laguna di Venezia, istituita dall'articolo 95 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito con modificazioni con legge 13 ottobre 2020, n. 126, a conferire gli incarichi di livello generale previsti dall'articolo 95, comma 10, del medesimo decreto-legge, anche in deroga alle percentuali di cui all'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n.165; a stipulare un numero massimo di otto contratti di collaborazione, della durata massima di un anno e di importo annuo non superiore a euro 40.000,00 al lordo dei contributi previdenziali e degli oneri fiscali a carico dell'amministrazione per ciascun incarico; a deliberare il primo bilancio finanziario, previo parere del Collegio dei revisori dei conti, nelle more della costituzione degli organi dell'Autorità; ad avviare procedure straordinarie di mobilità volontaria di cui all'articolo 30 del decreto legislativo n. 165 del 2001, in misura non superiore al cinquanta per cento del contingente di cui al comma 10 dell'articolo 95 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104.

**La copertura finanziaria degli oneri derivanti dall'attuazione di cui ai commi 1 e 2 è individuata al comma 3, il quale dispone che si provveda a valere sulle risorse autorizzate dall'articolo 95, comma 16, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito con modificazioni con legge 13 ottobre 2020, n. 126.**



Per quanto concerne gli incarichi da conferire ai due direttori generali, è stato prudenzialmente considerato un costo lordo complessivo annuo pari a euro 480.000,00 (240.000,00 ciascuno), mentre per gli incarichi di collaborazione è stato stimato un costo complessivo pari a euro 320.000,00 (pari a euro 40.000,00 per n. 8 incarichi della durata massima di un anno).

L'articolo 95, comma 16, del citato decreto-legge dispone che gli oneri derivanti dai commi da 1 a 15 del medesimo articolo, sono quantificati in euro 1,5 milioni per l'anno 2020 ed euro 5 milioni a decorrere dall'anno 2021. **Le relative risorse sono stanziare sul capitolo 1264, P.G. 1 e P.G. 2, dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (M/P/A 14/10/4). Sul medesimo capitolo di spesa 1264, P.G. 4, sono iscritte risorse ulteriori da destinare al funzionamento dell'Autorità, pari a 3 milioni di euro a decorrere, autorizzate con la legge di bilancio per l'anno 2021 (legge n. 178 del 2020).**

Si specifica che le somme per il funzionamento dell'Autorità saranno erogate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti secondo i termini previsti dall'articolo 3 del decreto-legge n. 323 del 1996, come modificato dall'articolo 4 del decreto legislativo n. 29 del 2018.

*Inoltre, il comma 1-bis consente al Presidente dell'Autorità di avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, del supporto del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia, nell'ambito del quale operano prevalentemente professionalità tecniche.*

*Al riguardo, si precisa che il Provveditorato fornirà supporto al Presidente nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente e, pertanto, la disposizione in esame non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

*Tale avvalimento del Provveditorato, in via transitoria, in quanto esclusivamente finalizzato a consentire l'avvio delle attività prodromiche all'operatività dell'Autorità per la Laguna di Venezia e di predisporre gli atti necessari al funzionamento della stessa, rimane pertanto escluso dalla copertura prevista al comma 3 dell'articolo 4 che reca la copertura finanziaria degli oneri derivanti dai precedenti commi 1 e 2 sulle risorse autorizzate dall'articolo 95, comma 16, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104.*

*Si ricorda che all'attualità il Provveditorato già svolge le attività che, ai sensi del comma 2 del citato articolo 95 del decreto-legge n. 104 del 2020, saranno poi trasferite all'Autorità e, pertanto, la disposizione consente temporaneamente al Presidente di avvalersi per gli atti necessari all'effettivo avvio delle attività di competenza della medesima Autorità del Provveditorato, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto tale supporto sarà effettuato dal Provveditorato nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.*

Il **comma 4**, al fine di rafforzarne l'operatività istituzionale, in linea con le iniziative di rivitalizzazione socio-culturale e di promozione e diffusione di iniziative artistiche e culturali del territorio di riferimento, prevede per l'anno 2024, a favore della Fondazione lirico-sinfonica Petruzzelli e Teatri di Bari un contributo straordinario di euro 750.000.

Si precisa che la Fondazione Petruzzelli e Teatri di Bari è quella di più recente costituzione tra le quattordici fondazioni liriche italiane, ai sensi della legge 11 novembre 2003, n. 310.

Il contributo in questione è altresì correlato al percorso di rinnovo (attualmente l'ultimo ccnl risale al 2003) del contratto collettivo nazionale di lavoro del settore lirico-sinfonico.



Si evidenzia, in particolare, che nella “*Ipotesi di rinnovo CCNL*” sottoscritta da ANFOLS e dalle OO.SS. maggiormente rappresentative in data 30 novembre 2023, all’articolo 4 – rubricato “*Trasferimento quota aziendale*” – è previsto che “*A far data dalla validazione del presente CCNL viene trasferita una quota economica di euro 150,00 da aggiungere al minimo tabellare, parametrata al livello 3 B dell’Area tecnica, dai diversi contratti aziendali al contratto nazionale (allegato C)*”, seguito da apposita dichiarazione delle parti recante “*Qualora il contratto aziendale non consenta l’integrale copertura di tale misura, si procederà con un supplemento negoziale in sede nazionale, da avviare entro un mese dalla validazione del presente CCNL, atto a trovare una soluzione valida*”.

Sul punto, anche all’esito di interlocuzioni con le Istituzioni territoriali che concorrono alla Fondazione in argomento, è emersa l’esigenza - pur in presenza di un importante aumento del contributo FNSV destinato al Teatro Petruzzelli dal 2016 al 2023 e pur in presenza di costi di personale già oggi più contenuti rispetto alle altre fondazioni liriche - di individuare eventuali risorse aggiuntive per far fronte alle difficoltà lamentate dalla Fondazione Petruzzelli e Teatri di Bari.

Pertanto, nelle more della revisione dal 2025 del meccanismo di finanziamento delle fondazioni lirico sinfoniche, al fine di sostenere nel 2024 la Fondazione Petruzzelli e Teatri di Bari, anche in relazione al percorso di rinnovo del CCNL di settore, è stata ravvisata l’effettiva necessità di assegnare un contributo straordinario in favore della Fondazione Petruzzelli e Teatri di Bari quantificato in euro 750.000.

Agli oneri derivanti dal **comma 4** si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo istituito nello stato di previsione del Ministero della cultura di cui all’articolo 1, comma 632, della legge 29 dicembre 2022, n. 197 che presenta le necessarie disponibilità.

***Il comma 4- bis, al fine di rafforzarne l’operatività istituzionale ed in continuità con le iniziative di rivitalizzazione socio-culturale e di promozione e diffusione di iniziative artistiche e culturali del territorio di riferimento, con particolare riguardo alla promozione del teatro musicale verdiano, concede alla Fondazione teatri di Piacenza un contributo straordinario di 500.000 euro per l’anno 2024. L’onere derivante dalla disposizione in esame trova copertura mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2024-2026, nell’ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell’economia e delle finanze per l’anno 2024, allo scopo parzialmente utilizzando l’accantonamento relativo al Ministero della cultura, che presenta le necessarie disponibilità.***

#### ***Art. 5 (Disposizioni urgenti per il completamento di interventi infrastrutturali)***

Il **comma 1** della disposizione in esame prevede autorizza una spesa complessiva di 393 milioni di euro, al fine di fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione e di consentire il celere avvio dei lavori di realizzazione del collegamento autostradale Cisterna-Valmontone. Nel dettaglio, trattasi di un’autorizzazione di spesa pari a:

- 155 milioni di euro per l’anno 2024;
- 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2031;
- 22 milioni di euro per l’anno 2032;
- 38 milioni di euro per ciascuno degli anni 2033 e 2034.

Con particolare riferimento alla copertura finanziaria, si precisa che si provvede:



1. quanto a 153 milioni di euro per l'anno 2024 mediante versamento all'entrata del bilancio dello Stato delle disponibilità in conto residui del Fondo di cui all'articolo 1-septies, comma 8, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106,
2. e quanto a 2 milioni per l'anno 2024, 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2031, 22 milioni di euro per l'anno 2032 e 38 milioni di euro per ciascuno degli anni 2033 e 2034 mediante riduzione delle risorse destinate al completamento del tratto autostradale Roma-Latina, autorizzate ai sensi dell'articolo 4, comma 176 della legge 24 dicembre 2003, n. 350 come da ultimo rifinanziata dalla legge 30 dicembre 2020, n. 178 (sezione seconda).

Al riguardo, con particolare riferimento ai profili finanziari, si segnala che il costo aggiornato del collegamento autostradale Cisterna-Valmontone è stimato in un importo pari a circa 850 milioni di euro, già parzialmente coperto per un importo pari a 400 milioni di euro:

Pertanto, al fine di fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione e di assicurare una dotazione finanziaria adeguata a garantire il celere avvio dei lavori di realizzazione del collegamento autostradale Cisterna-Valmontone, la disposizione in esame prevede un'apposita autorizzazione di spesa per un importo complessivo pari a 393 milioni di euro.

Nel dettaglio, **per quanto concerne gli oneri pari a 155 milioni di euro per l'anno 2024 si provvede, quanto a 153 milioni di euro per l'anno 2024, mediante versamento all'entrata del bilancio dello Stato delle disponibilità in conto residui del "Fondo per l'adeguamento dei prezzi" di cui all'articolo 1-septies, comma 8, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, allocato nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - capitolo 7006 piano gestionale 1** quanto a per 2 milioni di euro per l'anno 2024, 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2031, 22 milioni di euro per l'anno 2032 e 38 milioni di euro per ciascuno degli anni 2033 e 2034 mediante riduzione delle risorse destinate al completamento del tratto autostradale Roma-Latina, autorizzate ai sensi dell'articolo 4, comma 176 della legge 24 dicembre 2003, n. 350 come da ultimo rifinanziate con la legge **30 dicembre 2020, n. 178 (sez. II) che presenta le necessarie disponibilità.**

Infine, la disposizione in esame prevede che le predette somme, pari ad un totale di 393 milioni di euro, vengano **versate nella** contabilità speciale del Commissario straordinario autorizzata dall'articolo 1, comma 475, della legge 29 dicembre 2022, n. 197.

Il **comma 2** della disposizione in esame è volta a fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione e a consentire l'avvio delle procedure di affidamento per il progetto di messa in sicurezza e di ammodernamento del sistema idrico del Peschiera, di cui all'allegato IV, n. 8, annesso al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, disponendo un'autorizzazione di spesa a favore dell'opera che rappresenta la principale adduzione idropotabile a servizio del territorio metropolitano di Roma.

Nel dettaglio, l'intervento, costituito da un unico lotto funzionale, è stato previsto nel Programma degli Interventi approvato dalla Conferenza dei Sindaci dell'Ambito Territoriale Ottimale n. 2, Lazio Centrale - Roma, il 30 novembre 2022. Il Progetto Definitivo è stato redatto in ottemperanza a quanto disposto dall'articolo 23, comma 7 del Codice dei Contratti (D. Lgs. 50/2016) e a quanto indicato nel Quadro Esigenziale (QE) e nel successivo Documento di Indirizzo alla Progettazione (DIP) e relativo Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica. In relazione a tale Progetto Definitivo è stato ottenuto il parere del CSLP in data 14 ottobre 2020, ed è stato acquisito in data 14 maggio 2021 il parere di



competenza della Soprintendenza Archeologica territorialmente competente. Per l'acquisizione di ulteriori autorizzazioni necessarie in data 29 dicembre 2022 è stato avviato l'iter autorizzativo di cui all' articolo 44, comma 1-bis, del decreto-legge n. 77 del 2021.

In particolare, la Stazione Appaltante ha indetto la conferenza dei servizi, con scadenza fissata per il giorno 29 marzo 2023, e ha presentato istanza ai fini dell'espressione della valutazione di impatto ambientale. La pubblicazione da parte del MASE della procedura VIA è intervenuta in data 17 gennaio 2023.

Le risorse finanziarie per la copertura dell'intervento, allo stato, sono previste tramite fondi pubblici per 700 milioni di euro, stanziati dall'articolo 1, comma 519, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, e per la restante parte mediante ricorso alla tariffa come stabilito nel predetto vigente Programma degli Interventi, a fronte di un Q.E. stimato pari a euro 1.188.190.662, che sarà quantificato definitivamente all'esito delle attività di approvazione del progetto, al momento in avanzata fase procedurale. Si evidenzia che il Programma degli Interventi viene aggiornato con cadenza biennale, anche al fine di adeguare la copertura a carico della tariffa alle variazioni del costo effettivo dell'opera, al netto dei fondi pubblici assentiti, conformemente e nei limiti delle disposizioni della regolazione applicabile. Il progetto è attualmente in fase di approvazione.

Per la realizzazione dell'intervento in argomento, denominato "Messa in sicurezza del sistema acquedottistico del Peschiera "Nuovo Tronco Superiore dell'acquedotto del Peschiera dalle Sorgenti alla Centrale di SALISANO" (CUP – G33E17000400006), è previsto l'esperimento di una procedura pubblica per affidamento mediante appalto integrato sul Progetto Definitivo e con progettazione esecutiva da svilupparsi a cura dell'aggiudicatario.

Ciò premesso, il comma in esame dispone un'autorizzazione di spesa di 150 milioni di euro per l'anno 2024 per la messa in sicurezza del sistema acquedottistico del Peschiera, aggiuntiva rispetto alle risorse autorizzate dal citato articolo 1, comma 519, della legge n. 197 del 2022,. Ciò, in ragione dell'incremento eccezionale dei costi di realizzazione delle opere pubbliche, per fare fronte al quale, a seguito di una attenta valutazione delle coperture finanziarie del progetto, si ritiene necessario implementare ulteriori 150 milioni di euro, al fine di consentire l'avvio delle procedure di affidamento dei lavori.

Si prevede che agli oneri derivanti dalla presente disposizione si provveda mediante versamento all'entrata del bilancio dello Stato delle disponibilità in conto residui pari a 150 milioni del "Fondo per l'adeguamento dei prezzi" di cui all'articolo 1-septies, comma 8, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, allocato nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - capitolo 7006 piano gestionale 1.

Infine, la proposta in esame prevede che la predetta somma di 150 milioni di euro venga riversata direttamente sulla contabilità speciale del Commissario straordinario autorizzata dal citato articolo 3, comma 7-bis, del decreto-legge n. 39 del 2023.

***Inoltre, il comma in esame, al fine di consentire una più celere realizzazione del progetto di messa in sicurezza e di ammodernamento del sistema idrico del Peschiera, di cui all'allegato IV, n. 8, annesso al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, opera un rafforzamento della capacità amministrativa del Commissario straordinario.***

***Preliminarmente, occorre ricordare che, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 16 aprile 2021, emanato ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019, è stato nominato***



*L'Ingegnere Massimo Sessa quale Commissario straordinario per la realizzazione dell'intervento 'Messa in sicurezza del sistema acquedottistico del Peschiera, opera qualificata come intervento caratterizzato da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale.*

*Si ricorda che da ultimo, la legge 30 dicembre 2023, n. 213, ai commi 289 e 290-bis, ha previsto, tra l'altro, che, per il supporto tecnico, il Commissario straordinario per l'intervento relativo alla messa in sicurezza del sistema acquedottistico del Peschiera può avvalersi di un numero massimo di sette esperti o consulenti, scelti anche tra soggetti estranei alla pubblica amministrazione e anche in deroga a quanto previsto dall'articolo 7 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e dall'articolo 5, comma 9, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, i cui oneri sono posti a carico del Q.E. dell'intervento nel limite dello 0,7 per cento.*

*Ciò premesso, al fine garantire il rafforzamento della capacità amministrativa del Commissario straordinario, si prevede che questo possa avvalersi, in aggiunta ai componenti della struttura di supporto già previsti dalla normativa vigente, di un numero massimo di tre esperti o consulenti, in possesso di documentate elevate competenze e professionalità, scelti anche tra soggetti estranei alla pubblica amministrazione e anche in deroga a quanto previsto dall'articolo 7 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, relativamente alle disposizioni sulla gestione delle risorse umane, e dall'articolo 5, comma 9, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, al fine di consentire l'attribuzione di incarichi di studio e di consulenza a soggetti già lavoratori privati o pubblici collocati in quiescenza.*

*Si evidenzia che la previsione prevede un ulteriore supporto tecnico oltre a quello già previsto a legislazione vigente in considerazione della complessità e della strategicità del progetto di cui trattasi che afferisce alla realizzazione di un'opera in linea della lunghezza di quasi 27,5 km, per il trasporto di 10 mc/sec di acqua potabile, in terreno fortemente sismico.*

*Emerge come tale intervento sia caratterizzato da massima complessità tecnica, amministrativa ed economico-finanziaria:*

- complessità tecnica, in quanto prevede la realizzazione di scavi in galleria nei territori interessati, come detto, da forte sismicità, per diametri che arrivano a 7,5 mt e lunghezze di svariati chilometri;*
- complessità amministrativa, in relazione alle procedure di approvazione del progetto, di esproprio dei terreni, di relazione con gli enti e le istituzioni nazionali e locali, nonché con gli organismi territoriali competenti;*
- complessità economico-finanziaria in rapporto alla dimensione della spesa prevista, 1.450 mln di euro, ed alle conseguenti attività di vigilanza, monitoraggio e controllo su tutte le procedure e gli atti di spesa effettuati dalla S.A.*

*Tale il contesto in cui si deve collocare l'organizzazione dell'ufficio commissariale che, nel pieno rispetto del limite di spesa approvato con il quadro normativo vigente (limite massimo della spesa per il supporto tecnico pari a 0,7% del Q.E.) necessita dell'apporto di professionalità di comprovata qualificazione e specializzazione e con le molteplici competenze richieste dal complesso delle attività da svolgere.*



*Da quanto sopra emerge la coerenza del numero delle persone previste a supporto del commissario, con le numerose e diversificate incombenze connesse al mandato. In particolare, i tre esperti sono riferiti specificamente all'esigenza di disporre di figure con esperienza e competenza adeguate a coordinare le attività principali, relative agli oneri di vigilanza e controllo dell'operato della S.A. sul piano tecnico, economico e contabile, considerata la dimensione dei fondi pubblici previsti per il finanziamento dell'opera.*

*Da qui la previsione di avvalersi, in aggiunta con quanto previsto a legislazione vigente, di un numero massimo di tre professionisti dotati di profilo in linea con le suddette necessità.*

*Si conferma, anche per tali figure, il limite massimo di 70.000 euro annui per ogni esperto o consulente, in analogia a quanto previsto dall'articolo 1, comma 290-bis, della legge n. 213/2023*

*Si prevede che il compenso da attribuire a tali professionalità sia definito dal Commissario con oneri a carico del Gestore del servizio idrico integrato Acea Ato 2 Spa, in qualità di stazione appaltante, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Ciò in quanto tale soggetto non rientra nel perimetro delle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato individuate ai sensi dell'articolo 1, comma 3 della legge 31 dicembre 2009, n. 196.*

*Al riguardo si precisa che il Metodo Tariffario (MTI-4) emanato dall'Autorità Nazionale (ARERA) prevede il recupero integrale dei costi sostenuti dal gestore del S.I.I., in ottemperanza al principio del Full Cost Recovery di cui alla vigente normativa di origine comunitaria e nazionale (d. lgs. 152 del 2006).*

*L'intervento in questione, "NUOVO TRONCO SUPERIORE DELL'ACQUEDOTTO DEL PESCHIERA dalle Sorgenti alla Centrale di Salisano", oltre ad essere parte del programma commissariale per la "Messa in sicurezza e ammodernamento del sistema idrico del Peschiera" di cui alla L. n. 108/2021, ex DL n. 77/2021, è inserito nel Programma degli Interventi del S.I.I. nell'ATO2, approvato con la delibera della Conferenza dei Sindaci dell'ATO2 n. 13-22 del 30 novembre 2022.*

*Pertanto, tutti gli oneri connessi alla realizzazione del suddetto intervento, non coperti da finanziamenti pubblici, sono anticipati dal gestore Acea ATO2 e recuperati da questo attraverso l'applicazione della tariffa del S.I.I. secondo le modalità stabilite dal vigente Metodo Tariffario Idrico (ora MTI-4).*

*In ogni caso, la disposizione precisa che resta fermo quanto previsto dall'articolo 1, comma 489, della legge 27 dicembre 2013, n. 147 (in materia di limiti ai trattamenti economici onnicomprensivi cumulabili con il trattamento pensionistico), e dagli articoli 14, comma 3 (trattamento pensionistico "quota 100"), e 14.1, comma 3 ("pensione anticipata flessibile"), del decreto-legge 28 gennaio 2019, n. 4, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2019, n. 26.*

*Si forniscono di seguito i dettagli del progetto.*

**CUP G33E17000400006**

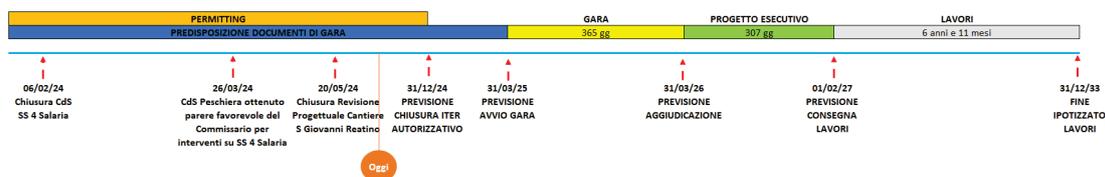
*Il quadro economico aggiornato ad ottobre 2023:*



NUOVO TRONCO SUPERIORE ACQUEDOTTO DEL PESCHIERA		
PROGETTO DEFINITIVO		
QUADRO ECONOMICO		
<b>A</b>	<b>IMPORTI A BASE D'APPALTO:</b>	
a1	LAVORI A CORPO E A MISURA	€ 1.071.500.000,00
a2	COSTI DELLA SICUREZZA NON SOGGETTI A RIBASSO D'ASTA	€ 71.200.000,00
a3	SPESE PER PROGETTAZIONE ESECUTIVA	€ 15.840.000,00
	<b>TOTALE A)</b>	<b>€ 1.158.540.000,00</b>
<b>B</b>	<b>SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE:</b>	
b1	LAVORI IN AMMINISTRAZIONE DIRETTA PREVISTI IN PROGETTO ED ESCLUSI DALL'APPALTO, IVI INCLUSI I RIMBORSI PREVIA FATTURA	€ -
b2	RILIEVI, ACCERTAMENTI E INDAGINI	€ 1.190.000,00
b3	-	
b4	OPERE DI COMPENSAZIONE O MITIGAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE E SOCIALE, NON PREVISTE IN PROGETTO	€ 27.070.500,00
b5	IMPREVISTI	€ 87.656.900,00
b6	ACCANTONAMENTI IN RELAZIONE ALLE MODIFICHE DI CUI ALL'ARTICOLO 106, COMMA 1 LETTERA A) DEL CONTO	€ -
b7	ACQUISIZIONE AREE O IMMOBILI, INDENNIZZI PER ESPROPRI O SERVITU'	€ 19.500.000,00
b8	SPESE TECNICHE:	€ 85.050.000,00
b9	SPESE PER LA STRUTTURA DEL RUP, LA VERIFICA DELLA PROGETTAZIONE, COSTI INTERNI E CONSULENZE ESTERNE	€ 38.030.000,00
b10	INCENTIVI PER FUNZIONI TECNICHE	€ -
b11	EVENTUALI SPESE PER COMMISSIONI GIUDICATRICI	€ 200.000,00
b12	SPESE PER PUBBLICITÀ	€ 500.000,00
b13	SPESE PER PROVE DI LABORATORIO, ACCERTAMENTI E VERIFICHE TECNICHE OBBLIGATORIE O SPECIFICAMENTE PREVISTE DAL CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO, NONCHÉ PER L'EVENTUALE MONITORAGGIO SUCCESSIVO ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA, OVE PRESCRITTO	€ 600.000,00
b14	SPESE PER COLLAUDO TECNICO-AMMINISTRATIVO, COLLAUDO STATICO ED ALTRI EVENTUALI COLLAUDI SPECIALISTICI	€ 18.700.000,00
b15	SPESE PER LA VERIFICA PREVENTIVA DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO	€ 58.000,00
b16	ONERI RELATIVI AL FUNZIONAMENTO DEL COLLEGIO CONSULTIVO TECNICO	€ 5.000.000,00
b17	EVENTUALI SPESE PER GESTIONI COMMISSARIALI, SECONDO LE NORME VIGENTI	€ 5.000.000,00
b18	SPESE PER L'ESAME DEL PROGETTO DA PARTE DEL C.S.LL.PP.	€ 493.000,00
b19	IMPORTO RELATIVO ALL'ALiquota PER L'ATTUAZIONE DI MISURE VOLTE ALLA PREVENZIONE E REPRESSIONE DELLA CRIMINALITÀ E TENTATIVI DI INFILTRAZIONE MAFIOSA	€ 1.000.000,00
b20	CONTRIBUTO ANAC PER LA VIGILANZA SUI CONTRATTI PUBBLICI DI LAVORI, SERVIZI E FORNITURE.	€ -
	<b>TOTALE B)</b>	<b>€ 290.048.400,00</b>
<b>A+B</b>	<b>TOTALE GENERALE (SENZA IVA)</b>	<b>€ 1.448.588.400,00</b>

### Cronoprogramma tecnico e finanziario

*Il cronoprogramma progettuale prevede la chiusura dell'iter autorizzativo entro il mese di dicembre 2024*



*Secondo le assunzioni sopra riportate l'avvio dell'esecuzione dei lavori avverrà all'inizio del mese di febbraio 2027 per concludersi dopo 6,9 anni (83 mesi), a fine dicembre 2033. Tale durata tiene conto delle indicazioni della Regione Lazio che dispongono la minimizzazione del disturbo in fase di cantiere e mitigazione degli effetti negativi all'interno della "Piana di S. Vittorino – Sorgenti del Peschiera", con richiesta evitare le lavorazioni nel periodo compreso dal 31 marzo al 31 luglio.*

*Per la realizzazione dell'intervento è previsto l'esperimento di procedura pubblica per affidamento mediante appalto integrato ovvero altre modalità previste dalla normativa, ove funzionali alla migliore esecuzione dei lavori.*

*Il comma 2-bis differisce dal 31 dicembre 2024 al 31 dicembre 2025 il termine finale, previsto dall'articolo 9, comma 9-bis del decreto-legge 30 dicembre 2016, n. 244, per la gestione operante sulla contabilità speciale n. 5440.*

*La disposizione si pone in linea ed in continuità con quanto previsto dall'articolo 10, comma 3-undecies del decreto-legge 30 dicembre 2021, n. 228 convertito con modificazioni dalla L. 25 febbraio 2022, n. 15, il quale ha disposto, al fine di consentire il completamento di tutti gli interventi ricompresi nel CIS per la realizzazione dell'itinerario Sassari-Olbia, il differimento del termine al 31 dicembre 2024 fissato dall'art. 9, comma 9-bis, del D.L. 244/2016.*

*La disposizione specificava che il differimento del mantenimento in esercizio della suddetta gestione operante sulla contabilità speciale n. 5440 viene disposto ricorrendo i presupposti di cui all'articolo 44-ter, comma 4, della legge 196/2009. In particolare, l'art. 44-ter, introdotto nella legge 196/2009 dal D.lgs. 90/2016 di completamento della riforma della struttura del bilancio dello Stato, prevede la progressiva eliminazione delle gestioni contabili operanti a valere su contabilità speciali o conti correnti di tesoreria, le quali vengono quindi ricondotte all'interno del regime di contabilità ordinaria. Il comma 4, in particolare, esclude dal processo di progressiva eliminazione previsto dalla norma le seguenti gestioni contabili: la gestione relativa alla Presidenza del Consiglio dei ministri; le gestioni fuori bilancio nell'ambito delle Amministrazioni dello Stato istituite ai sensi della legge n. 1041/1971; le gestioni fuori bilancio autorizzate per legge; i programmi comuni tra più amministrazioni, enti, organismi pubblici e privati; i casi di urgenza e necessità.*

*Con la proroga del termine ivi previsto, si intende garantire la continuità delle modalità operative accelerate già poste in essere nel corso della gestione commissariale.*

*Ciò anche in considerazione dell'aumento del costo dei materiali che hanno rallentato notevolmente l'iter realizzativo, non consentendo la conclusione dei lavori entro il termine del 31 dicembre 2024 previsto dall'art. 9, comma 9-bis del decreto-legge n. 244/2016, come modificato dal decreto-legge 30 dicembre 2021, n. 228 convertito con modificazioni dalla L. 25 febbraio 2022, n. 15.*

*Infine, al comma 2-ter si prevede che entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge sono trasmessi al Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato gli interventi e le relative spese che saranno effettuati nel corso dell'anno 2024.*

*La disposizione in esame, prevedendo una mera proroga del termine per la gestione operante sulla contabilità speciale n. 5440, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

Il **comma 3** introduce delle disposizioni volte a fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione e assicurare il celere avvio dei lavori afferenti alla Realizzazione del I lotto



funzionale della nuova sede dei reparti di eccellenza dell'Arma dei Carabinieri - I lotto - (PI) - D51B21004330001, di cui al D.P.C.M. n. 1831 del 9 maggio 2022.

In particolare, l'intervento infrastrutturale per la realizzazione della sede del Gruppo intervento speciale, del 1° Reggimento Carabinieri paracadutisti «Tuscania» e del Centro cinofili, in Pisa - area Coltano, è stato individuato quale «opera destinata alla difesa nazionale», cui si applicano le misure di semplificazione procedurale previste dall'art. 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 dal comma 1, dall'articolo 1, comma 1 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 14 gennaio 2022.

La citata opera è stata individuata, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge n. 32 del 2019, tra gli interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico - amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio - economico a livello nazionale, regionale o locale, per la cui realizzazione o il cui completamento si è reso necessario procedere alla nomina di un Commissario straordinario con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 09 maggio 2022, n. 1831.

Pertanto, la proposta in esame, in primo luogo, autorizza il menzionato commissario straordinario all'apertura di una contabilità speciale presso la Tesoreria dello Stato per le spese di funzionamento e di realizzazione, in conformità con le procedure di cui all'articolo 4, comma 3-bis, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, e, in secondo luogo, autorizza la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2024, cui si provvede mediante versamento all'entrata del bilancio dello Stato delle disponibilità in conto residui del "Fondo per l'adeguamento dei prezzi" di cui all'articolo 1-septies, comma 8, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, (allocato nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - capitolo 7006/piano gestionale 1) al fine di fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione e di consentire l'avvio dei lavori.

***Il comma 3-bis reca disposizioni in materia di proroga del termine per l'adozione dei decreti di esproprio relativi al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina e del collegamento autostradale Cisterna-Valmontone.***

***L'articolo 7-bis, comma 4, del decreto legge 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, al fine di consentire la realizzazione di specifici interventi infrastrutturali, nelle more della definizione del procedimento per l'affidamento di detti interventi, ha disposto la proroga di ulteriori due anni, fino al 3 agosto 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal Comitato interministeriale per la programmazione economica con delibera 88 del 2010, concernente il completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, tratta autostradale Roma (Tor de' Cenci) – Latina nord (Borgo Piave) e del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, nonché la proroga di ulteriori due anni, fino al 10 dicembre 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con delibera n. 51 del 2013, relativa al collegamento A12-Appia - Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci).***

***La disposizione in esame è volta a differire di ulteriori due anni, dal 2024 al 2026, i termini in argomento.***



*Quanto ai profili finanziari, il vigente articolo 7-bis, comma 4, già stabilisce che agli eventuali oneri aggiuntivi derivanti dai provvedimenti di esproprio si provvede a valere sulle risorse assegnate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 2, comma 2-terdecies, ultimo periodo, del decreto-legge n. 121 del 2021, che risultano tuttora nella disponibilità del predetto Dicastero. Si tratta delle risorse già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale e liberate a seguito dello scioglimento delle società che non hanno provveduto ad avviare o a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale.*

*La disposizione in esame, pertanto, ha carattere ordinamentale e dalla stessa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto, da un lato, trattasi di intervento normativo che comporta un mero differimento dei termini per consentire l'adozione dei decreti di esproprio, e, dall'altro, le aree che saranno interessate dalle citate procedure di esproprio risultano già puntualmente individuate.*

**Comma 4:** si introduce una disposizione finalizzata a differire di sei mesi il termine per l'aggiudicazione degli interventi finanziati a valere sulle risorse di cui all'articolo 1, comma 891, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 che, per la messa in sicurezza dei ponti esistenti e la realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali di sicurezza nel bacino del Po, ha istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo da ripartire, con una dotazione di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2023.

Al riguardo si precisa che la disposizione risulta analoga a quella prevista dall'articolo 10, comma 11-sexiesdecies del decreto-legge 29 dicembre 2022, n. 198, convertito, con modificazioni dalla legge di conversione 24 febbraio 2023, n. 14, che ha differito i suddetti termini al 30 giugno 2024. La disposizione ha carattere di neutralità finanziaria; ciò anche in considerazione del fatto che si dispone un differimento del termine ricadente all'interno dello stesso esercizio finanziario.

*Il comma 4-bis introduce disposizioni finalizzate alla celere realizzazione della piattaforma logistica intermodale con annesso scalo portuale del porto di Tremestieri, a tal fine prevedendo la nomina di un Commissario straordinario con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.*

*Si prevede che il Commissario straordinario operi con i poteri e le funzioni di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 e che allo stesso non spettino compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati. Si prevede, altresì, che il Commissario straordinario, entro sessanta giorni dall'adozione del decreto di nomina, invii al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze un cronoprogramma aggiornato dell'intervento.*

*Si prevede, inoltre, che il Commissario straordinario possa, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, avvalersi delle strutture delle amministrazioni territoriali interessate. La Regione Siciliana, il Comune di Messina e l'Autorità di sistema portuale assicureranno adeguato supporto al Commissario per la celere realizzazione dell'opera senza che ciò comporti nuovi o maggiori oneri.*

*L'opera rientra tra quelle individuate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'8 settembre 2006 con cui è stato dichiarato lo stato di emergenza ambientale determinatasi nel settore*



*del traffico e della mobilità nella città di Messina e, conseguentemente, con ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri del 5 dicembre 2007, n. 3633. Con tale decreto è stato individuato un Commissario Delegato per l'emergenza traffico e disposto che "il commissario delegato, anche avvalendosi di due soggetti attuatori, cui affidare specifici settori di intervento per materia o progetti determinati, sulla base delle sue direttive di volta in volta impartite, provvede: ... I) alla progettazione e realizzazione della piattaforma logistica intermodale di Tremestieri con annesso scalo Portuale".*

*Nell'elenco delle opere da realizzare in regime di urgenza ed emergenza ambientale contenuto nella predetta Ordinanza erano infatti stati ricompresi i "Lavori di realizzazione della piattaforma logistica intermodale di Tremestieri con annesso scalo portuale" per i quali il Commissario Delegato dispone, ai sensi dell'art. 3, comma 5, della citata Ordinanza 3633/2007, dei fondi di cui alla legge 1° agosto 2002 n. 166 assegnati all'allora Autorità Portuale di Messina.*

*A seguito dell'intervenuta crisi d'impresa dell'appaltatore individuato le attività relative alla realizzazione delle opere hanno subito forti rallentamenti.*

*La disposizione in esame, pertanto, è volta a consentire la celere realizzazione della piattaforma logistica intermodale con annesso scalo portuale del porto di Tremestieri, mediante la nomina di un Commissario straordinario che garantisca il coordinamento e la velocizzazione delle procedure per il completamento delle attività già avviate, anche mediante iter semplificati.*

*Si precisa, infine, che il Soggetto Attuatore è il Comune di Messina e il completamento dell'opera è finalizzato oltretutto al miglioramento della gestione del traffico dei mezzi pesanti sullo Stretto di Messina (con conseguente eliminazione dell'attraversamento della Città di Messina da parte di detti mezzi pesanti che tanti disagi e rischi comporta per la cittadinanza) anche al futuro supporto delle attività di funzionamento dei cantieri finalizzati alla realizzazione del ponte sullo Stretto. In ragione di ciò si ritiene necessario procedere alla nomina di un Commissario Straordinario al fine di poter dar seguito alle nuove attività contrattuali con la ditta appaltatrice e conseguentemente alla immediata ripresa dei lavori.*

*La disposizione in esame non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in considerazione del fatto che si prevede espressamente che il Commissario operi a titolo gratuito e che per il supporto tecnico e operativo allo svolgimento delle attività connesse alla realizzazione delle opere, il Commissario può avvalersi, di strutture dell'amministrazione territoriale interessata.*

*Al riguardo si ribadisce che tale avvalimento non determina impatti finanziari in quanto si prevede che le amministrazioni interessate dalla realizzazione dell'opera (Regione Siciliana, Comune di Messina e Autorità di sistema portuale) assicureranno adeguato supporto al Commissario per la celere realizzazione dell'opera senza che ciò comporti nuovi o maggiori oneri.*

*Il comma 4-ter si propone di incentivare il turn over delle risorse umane volto a favorire un rapido ricambio delle professionalità interne e il potenziamento delle capacità tecniche e amministrative del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con particolare riguardo alla effettiva digitalizzazione dell'intero ciclo dei contratti pubblici. Ciò al fine di consentire che il personale dipendente a tempo indeterminato della predetta amministrazione sia temporaneamente sostituito con personale in possesso di una formazione aggiornata e specializzata ("nativo digitale").*

*In tale direzione la disposizione, ai fini dell'effettivo turn over delle risorse umane, e nell'ambito delle più generali azioni tese al raggiungimento degli obiettivi PNRR, prevede espressamente che*



*tale sostituzione avvenga mediate le modalità individuate dell'articolo 3-ter, comma 1 del decreto-legge n. 44 del 2023.*

*La disposizione prevede la possibilità per il personale dipendente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di poter fruire dell'aspettativa di cui all'articolo 18, comma 1, della legge 4 novembre 2010, n. 183 per avviare o proseguire attività professionali e imprenditoriali. Si stabilisce che l'aspettativa si intende concessi decorsi trenta giorni dalla richiesta senza che l'amministrazione di appartenenza abbia opposto un motivato diniego o un differimento e si riconosce la possibilità per il dipendente di chiedere di rientrare in servizio non prima che siano decorsi due anni dalla decorrenza dell'aspettativa e comunque con un preavviso di sei mesi. Le vacanze create dalla fruizione del regime di aspettativa potranno essere immediatamente coperte con la sottoscrizione di contratti a tempo determinato nei limiti del dieci per cento delle facoltà assunzionali disponibili a legislazione vigente per la durata massima di trentasei mesi e, comunque, per un periodo non superiore all'effettiva durata dell'aspettativa, al fine di procedere al reclutamento di giovani laureati individuati su base territoriale in possesso di una formazione aggiornata e altamente specializzata per la realizzazione e gestione dei processi di trasformazione digitale.*

*Tali assunzioni a tempo determinato avverranno in coerenza col quadro programmatico del Piano del fabbisogno del personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*

*La disposizione in esame non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica in quanto prevede espressamente che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti possa stipulare contratti a tempo determinato e/o di apprendistato in forza delle autorizzazioni ad assumere già in capo al medesimo Ministero ai sensi della legislazione vigente e nei limiti e con le modalità di cui al citato articolo 3-ter, comma 1, del decreto-legge 2 aprile 2023, n. 44.*

*Al riguardo si evidenzia che la disposizione non è suscettibile di introdurre nuovi o ulteriori oneri a carico della finanza pubblica in quanto stabilisce:*

- *la durata minima di due anni del periodo di aspettativa;*
- *il preavviso di almeno 6 mesi per il rientro in servizio;*
- *la previsione espressa che il contratto del personale "subentrante" sia condizionato alla effettiva durata dell'assenza del titolare;*
- *la previsione espressa che il contratto del personale "subentrante" si intende risolto alla data di rientro in servizio del personale collocato in aspettativa.*

*Non occorre alcuna verifica a consuntivo, pertanto, proprio in considerazione che il collocamento in aspettativa preclude il rientro prima che siano decorsi due anni.*

*Si evidenzia, infine, che le previsioni della disposizione sono rivolte in maniera specifica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in considerazione della rilevanza e dell'entità dei progetti PNRR che afferiscono alle competenze del medesimo Ministero, anche con particolare riguardo alla effettiva digitalizzazione dell'intero ciclo dei contratti pubblici.*

*Ai fini del completamento delle opere di consolidamento delle sponde e il recupero funzionale dell'idrovia Pisa-Livorno, nota come Canale dei Navicelli, il comma 4-quater è volto a concedere un contributo straordinario di 10 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026 a favore del Comune di Pisa, che provvederà alla realizzazione delle opere attraverso la società Port Authority di Pisa S.r.l., partecipata totalmente pubblica del Comune di Pisa.*



*Il canale navigabile Pisa-Livorno ha inizio dal bacino di evoluzione del porto di Livorno e si snoda, nella piena agibilità, fino all'area portuale della Darsena Pisana. Il tracciato planimetrico è costituito da lunghi rettifili raccordati con poche ampie curve per una lunghezza complessiva di circa 17 Km. La sezione trasversale dell'idrovia, così come conservata nei tratti in buone condizioni, presenta un profilo teorico d'alveo con tratto centrale della larghezza di 20 metri, misura questa che tende a ridursi notevolmente per il continuo apporto di sedimenti dalla rete di canali e fossi affluente.*

*Le difese di sponda, invero, rappresentano storicamente il maggior punto di vulnerabilità del canale, sia per la loro concezione originaria (il transito era prevalentemente riservato solo a piccole e lente imbarcazioni a vela o trainate dalle vie alzaie, cosiddetti "Navicelli" da cui trae il nome) sia per l'attraversamento di terreni geologicamente non favorevoli. Infatti, gran parte delle sponde erano franate nel dopo guerra ma negli anni sono stati effettuati una serie di lavori di consolidamento. Tra gli anni 1991 e 1923 sono stati consolidate circa 23.000 metri complessivi su entrambe le sponde. Attualmente, su una lunghezza complessiva del canale di circa 17 Km, il fabbisogno complessivo di nuove difese ammonta a 10.730 metri (6.605 in destra e 4.125 in sinistra idraulica).*

*Nel dettaglio, a seguito del rilievo effettuato sulle sponde del canale dei navicelli nel mese di luglio 2023 sono emerse le seguenti necessità: a) installazione di palancole a difesa della sponda su tratti completamente inesistenti; b) sostituzione di palancole in cemento armato di 3-4 metri ammalorate; c) ripristino di palancole in acciaio prive di cordolo di sommità. Il rilievo ha riguardato entrambe le sponde del canale dove in alcuni punti vengono segnalate situazioni di erosione che si spingono fino alle vie alzaie, provocandone il rischio crollo. Come anticipato, le necessità di intervento con nuove palancolate riguardano metri lineari 6.605 sulla sponda destra, guardando verso lo sbocco sullo scolmatore e metri lineari 4.125 sulla sponda sinistra, per complessivi metri 10.730.*

*Il potenziamento e il recupero funzionale della capacità di navigazione della via d'acqua è quanto più importante considerata la vicinanza della Darsena Pisana agli svincoli autostradali e di grande comunicazione terrestre (Fi-Pi-Li), la stretta connessione alla rete ferroviaria attraverso binario dedicato, il collegamento breve e diretto alle infrastrutture aeroportuali G. Galilei attraverso un binario dedicato, che fanno della darsena Pisana un autentico snodo nevralgico interportuale.*

*Si riporta, di seguito, il quadro economico dell'intervento:*





Ministero della Cultura

## QUADRO ECONOMICO

INTERVENTO DI CONSOLIDAMENTO DELLE SPONDE - COMPLETAMENTO

		Prezzario RT	Con ANALISI PREZZI
LAVORI	€.	<b>32.190.000,00</b>	<b>26.825.000,00</b>
SOMME A DISPOSIZIONE			
Spese tecniche 2,6%	€.	<b>836.940,00</b>	<b>697.450,00</b>
Imprevisti 4%	€.	<b>1.287.600,00</b>	<b>1.073.000,00</b>
Contrib.ANAC	€.	880,00	880,00
Prove geot.e di laboratorio	€.	40.000,00	40.000,00
IVA 22% (SU Lav. E Sp. Tecn.)		7.274.726,80	6.063.739,00
Totale somme a disposizione	€.	<b>9.440.146,80</b>	<b>7.875.069,00</b>
<b>IMPORTO TOTALE</b>	€.	<b>41.630.146,80</b>	<b>34.700.069,00</b>

*Quanto alla copertura finanziaria, agli oneri di cui alla presente disposizione, pari a 10 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale in conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2024-2026, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2024, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti», che presenta le necessarie disponibilità.*

*Il comma 4-quinquies, al fine di accelerare gli interventi infrastrutturali finalizzati alla realizzazione del polo di alta formazione coreutica della fondazione «Accademia d'arti e mestieri dello spettacolo Teatro alla Scala» di Milano, autorizza la spesa di 7 milioni di euro per l'anno 2024. La disposizione in esame trova copertura mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2024-2026, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2024, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'università e della ricerca, che presenta le necessarie disponibilità.*

*Il comma 4-sexies modifica l'articolo 4, comma 6-quater, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55.*

*Tale norma prevede, al fine di assicurare la piena fruibilità degli spazi costruiti sull'infrastruttura del Ponte di Parma denominato "Nuovo Ponte Nord", che la regione Emilia-Romagna, la provincia di Parma e il comune di Parma, verificata la presenza sul corso d'acqua principale su cui insiste la medesima infrastruttura di casse di espansione o di altre opere idrauliche a monte del manufatto idonee a garantire un franco di sicurezza adeguato rispetto al livello delle piene, possono adottare i necessari provvedimenti finalizzati a consentirne l'utilizzo permanente attraverso l'insediamento di attività di interesse collettivo sia a scala urbana che extraurbana, anche in deroga alla pianificazione vigente, nel rispetto della pianificazione di bacino e delle relative norme di attuazione. La disposizione citata precisa, altresì, che "Tale utilizzo costituisce fattispecie unica e straordinaria. I costi per l'utilizzo di cui al presente comma gravano sull'ente*



*incaricato della gestione e non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica”.*

*Orbene, al fine di consentire l'intervento di adeguamento dell'infrastruttura del Ponte di Parma denominato “Nuovo Ponte Nord” e il recupero e l'utilizzo degli spazi costruiti sulla medesima infrastruttura, la disposizione, da un lato modifica il citato articolo 4, comma 6-quater del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, al fine di semplificare le procedure di approvazione del progetto per assicurare la realizzazione degli interventi, dall'altro concede al comune di Parma un contributo di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026.*

*Ai relativi oneri, pari a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2024-2026, nell'ambito del Programma "Fondi di riserva e speciali" della Missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2024, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che presenta le necessarie disponibilità ai fini della copertura degli oneri recati dalla disposizione.*

*Il progetto, frutto della collaborazione tra l'Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po e il Comune di Parma, prevede il recupero funzionale del ponte e la sua trasformazione in un polo attrattivo per la città e all'attualità risulta redatto il progetto di fattibilità da parte del Comune di Parma.*

*Al riguardo, e con specifico riferimento alle semplificazioni introdotte dalla disposizione in esame, che prevedono, da un lato, la soppressione della previsione dell'attribuzione del costo dell'utilizzo dell'opera a carico dell'ente gestore, e dall'altro l'eliminazione dell'interesse collettivo, si rappresenta quanto segue.*

*La norma originaria con il termine “ente gestore” fa riferimento all'Autorità di bacino distrettuale che ha, di fatto, nel tempo, rinunciato alla gestione dell'intervento in quanto non più interessata al progetto e non più disponibile a mettere a disposizione risorse proprie.*

*L'eliminazione del riferimento “di interesse collettivo” risulta necessaria per dare la possibilità di individuare un soggetto gestore dell'infrastruttura anche tra operatori privati al fine di consentire l'utilizzo permanente attraverso l'insediamento di attività sia a scala urbana che extraurbana.*

*Il contributo di cui alla presente disposizione risulta necessario, da un lato per garantire le necessarie opere di manutenzione del Ponte per la sua effettiva ristrutturazione e riqualificazione ai fini sopra descritti e già previsti a legislazione vigente, e, dall'altro, per poter completare i sistemi di raffreddamento e riscaldamento per un costo complessivo di 6 milioni di euro.*

*Quanto al comma 4-septies, va premesso che, come noto, la legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022), all'articolo 1, comma 437, ha promosso il “Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare” (PINQuA), con la finalità di riqualificare e incrementare il patrimonio destinato all'edilizia residenziale sociale, rigenerare il tessuto socio-economico, incrementare l'accessibilità, la sicurezza dei luoghi e la rifunionalizzazione di spazi e immobili pubblici, nonché migliorare la coesione sociale e la qualità della vita dei cittadini, in un'ottica di sostenibilità e densificazione, senza consumo di nuovo suolo e secondo i principi e gli indirizzi adottati dall'Unione europea, secondo il modello urbano della città intelligente, inclusiva e sostenibile (Smart City).*



*Successivamente il PINQuA è stato finanziato dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), nell'ambito della Missione 5 "Coesione e inclusione", componente 2, investimento 2.3.*

*Tra i progetti più qualificanti ammessi al PINQuA e ricompresi nel PNRR vi è il programma innovativo di rigenerazione urbana "Restart Begato" (CUP: C39J21003050001), promosso dalla Regione Liguria, dal Comune di Genova con il supporto di A.R.T.E.- Azienda regionale territoriale per l'edilizia della provincia di Genova, per il quartiere della Diga di Begato, costruito negli anni 80 (inizialmente con la Diga Rossa con 276 appartamenti e in seguito con la Diga Bianca, con altri 245 alloggi) con criteri strutturali e impiantistici, che, nel tempo, hanno dimostrato gravi limiti e indotto ad avviare di recente una intensa fase di demolizione.*

*Il nuovo progetto, ricompreso nella M5C2I2.3.1 del PNRR con una dotazione di 14.999.985,83 di euro, prevede sia la costruzione di nuove edificazioni di dimensioni più contenute rispetto all'edilizia del secolo scorso, sia interventi puntuali e di ricucitura del territorio capaci di innescare un progetto virtuoso di rigenerazione. Invero, il complesso sarà dotato di un sistema organico di servizi di qualità, tra i quali si annoverano il Parco dell'Energia, la Piazza Diamante e numerosi spazi per l'aggregazione, finalizzati a incentivare l'incontro e la condivisione dei cittadini. Inoltre, sempre ponendo l'attenzione ai temi della crescita collettiva, sono previsti la Casa della Cultura per lo svolgimento di attività culturali collettive e ampi spazi verdi per il tempo libero e lo sport.*

*Pertanto, tale intervento di rigenerazione urbana è di importanza strategica per la Regione Liguria e il Comune di Genova, per ridurre i gravi fenomeni di marginalità sociale che da decenni interessano il quartiere di Begato.*

*Al 31 dicembre 2023, il progetto è stato aggiudicato al 50%. Tuttavia, al fine di raggiungere i target previsti e l'esecuzione del secondo stralcio dell'intervento, è necessario assicurare nell'immediato nuove disponibilità per 2 milioni di euro per l'anno 2024, al fine di compensare gli extracosti determinati dagli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione e dei costi energetici.*

*A tale scopo, la disposizione è diretta a riconoscere un contributo di 2 milioni di euro al fine di coprire il fabbisogno finanziario derivante dall'aumento dei prezzi determinatosi al momento dell'avvio delle procedure di affidamento delle gare e così procedere con l'aggiudicazione dei lavori, non avendo l'intervento avuto accesso al Fondo per l'avvio di opere indifferibili (FOI).*

*Trattandosi pertanto di fabbisogno determinato ai sensi di quanto stabilito dai commi 369 e ss. della legge di bilancio 2023 e secondo i criteri dettati dal decreto del MEF del 10/2/2023 per la individuazione del fabbisogno emergente ammissibile, la copertura dell'onere mediante riduzione delle risorse del FOI, ed in particolare, sulle risorse effettivamente disponibili che risultano essere state liberate a seguito delle rinunce formali su interventi di titolarità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (amministrazione titolare anche dell'intervento oggetto della disposizione), e che ammontano a circa 2,6 milioni di euro, è coerente con le finalità per cui lo stesso Fondo è stato istituito.*

#### **Art. 6 (Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale)**

La proposta normativa in oggetto è volta ad assicurare ad alcuni Comuni o imprese - operanti nel settore del trasporto pubblico locale e regionale – di poter completare o porre in essere la realizzazione degli interventi di potenziamento delle ferrovie regionali e di sviluppo dei sistemi di trasporto rapido



di massa, per i quali hanno ottenuto un finanziamento dalla Cassa depositi e prestiti ai sensi dell'articolo 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, e della legge 26 febbraio 1992, n. 211.

In particolare, si prevede l'utilizzo delle somme residue relative ai mutui concessi dalla Cassa depositi e prestiti, che sono stati trasferiti al Ministero dell'economia e delle finanze in attuazione dell'articolo 5, commi 1 e 3 del D.L. 30 settembre 2003, n. 269, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2003 n. 326, per interventi di potenziamento delle ferrovie regionali e di sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa, il cui piano di rimborso è scaduto entro il 31 dicembre 2023 e che risultano a tale data non utilizzate dai soggetti mutuatari. In particolare, si dispone che le predette somme possono essere erogate da Cassa depositi e prestiti S.p.A. entro il 31 dicembre 2028 (anche successivamente alla scadenza dell'ammortamento dei predetti mutui), su richiesta dei soggetti mutuatari e previa autorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, rilasciata all'esito della verifica della rendicontazione delle spese funzionali alla realizzazione degli interventi ammessi a contributo.

La finalità di tale previsione risiede nell'opportunità concessa ai soggetti beneficiari dei menzionati mutui di poter ottenere l'erogazione delle somme residue al fine di consentire il completamento delle opere oggetto del finanziamento originario ovvero destinatarie dei mutui in virtù dell'articolo 1, comma 289 della legge 24 dicembre 2012, n. 228. La disposizione precisa altresì che i soggetti mutuatari possono trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per la relativa autorizzazione, eventuali richieste di variazione degli interventi ammessi a contributo durante il periodo di ammortamento, se coerenti con le finalità dei relativi programmi.

Al riguardo, si rappresenta che le somme residue relative ai mutui concessi dalla Cassa depositi e prestiti, trasferiti al Ministero dell'economia e delle finanze in attuazione dell'articolo 5, commi 1 e 3 del D.L. 30 settembre 2003, n. 269, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2003 n. 326, ammontano a euro 173.748.817,41. Le somme residue dei mutui, stipulati con contributi previsti dalle citate leggi n. 910 del 1986 e n. 211 del 1992, risultano presso Cassa depositi e prestiti.

Alla luce di quanto riportato, **la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.**

#### *Articolo 6-bis.*

*(Norma in materia di condizioni per la circolazione del materiale rotabile)*

*L'articolo 40-bis del decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, convertito, con modificazioni dalla legge 19 dicembre 2019, n. 157, prevede l'obbligo per le imprese ferroviarie di procedere, entro il 31 dicembre 2025, alla dismissione dei veicoli circolanti con toilette a scarico aperto, che, fino alla predetta data e ferme restando le consistenze individuate dal medesimo articolo, possono continuare a circolare senza alcuna restrizione. In particolare, il predetto articolo 40-bis prevede che il numero di veicoli circolanti con toilette a circuito aperto per ciascuna impresa ferroviaria non possa eccedere, al 31 dicembre di ciascun anno, le seguenti consistenze:*

- a) anno 2021: 40 per cento dei veicoli circolanti;*
- b) anno 2022: 30 per cento dei veicoli circolanti;*
- c) anno 2023: 20 per cento dei veicoli circolanti;*
- d) anno 2024: 10 per cento dei veicoli circolanti.*



*Il medesimo articolo 40-bis, prevede altresì, che, a decorrere dal 1° gennaio 2026, sulle reti ferroviarie nazionali e regionali non è consentita la circolazione di rotabili con toilette a scarico aperto adibiti al trasporto di passeggeri. Da tale divieto di circolazione sono esclusi i rotabili storici, come definiti dall'articolo 3, comma 1, della legge 9 agosto 2017, n. 128.*

*Orbene, con l'articolo in questione si prevede l'eliminazione del divieto di circolazione dei rotabili con toilette a scarico aperto adibiti al trasporto di passeggeri per i veicoli che abbiano compiuto, alla data di entrata in vigore della disposizione, il venticinquesimo anno dalla loro entrata in servizio.*

*Tale disposizione risponde a principi di opportunità ed economicità, dato che operare un ammodernamento per realizzare toilette a circuito chiuso su rotabili con più di 25 anni di anzianità risulta molto dispendioso e non funzionale al servizio.*

*In particolare, l'inserimento di elementi nuovi su strutture più vecchie può comportare delle complicazioni al loro funzionamento, con il rischio anche di gravare inutilmente sugli oneri previsti nei vari contratti di servizio per il trasporto pubblico.*

*Giova evidenziare che, per quanto riguarda Trenitalia, ad oggi risultano rispettate le percentuali di dismissione dei veicoli circolanti con toilette a scarico aperto previste dal comma 1 dell'art. 40-bis del DL n. 124/2019 sul totale del parco rotabili della società:*

	<i>Totale veicoli</i>	<i>Veicoli con toilette circuito chiuso</i>	<i>Veicoli con toilette circuito aperto</i>	<i>% toilette circuito aperto su totale</i>
<i>gen-20</i>	8850	4697	4153	47%
<i>gen-21</i>	8690	4801	3889	45%
<i>gen-22</i>	8386	5136	3250	39%
<i>gen-23</i>	7990	5670	2320	29%
<i>nov-23</i>	7830	6180	1650	21%

*Si tratta, quindi, di una percentuale minima di rotabili rispetto a quelli attualmente muniti di toilette a circuito chiuso, che nei prossimi anni saranno naturalmente dismessi alla scadenza della loro vita utile e per i quali, pertanto, non risulta utile né conveniente effettuare operazioni di ammodernamento particolarmente onerose e di elevata difficoltà tecnica. Invero, essendo materiale prossimo alla fine del proprio ciclo vita, non vi sarebbe neanche il tempo sufficiente ad un congruo ammortamento.*

*La disposizione risulta pienamente conforme alla rilevante normativa dell'UE contenuta nel Regolamento (UE) 1302/2014 (Specifica Tecnica di Interoperabilità "Materiale rotabile Locomotive e materiale rotabile per il trasporto passeggeri" cd. STI LOC&PAS).*

*In particolare, si precisa quanto segue:*



*- l'applicazione della STI in oggetto viene comunque fatta salva dal comma 1 dell'art. 40-bis e pertanto non viene derogata (né potrebbe esserlo per ovvie ragioni di gerarchia delle fonti) dalla norma proposta;*

*- la STI in oggetto non prescrive alcun obbligo di adeguamento dei veicoli già in esercizio.*

*A tale riguardo si riporta l'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento citato che dispone che:*

*“2. La STI non si applica al materiale rotabile in uso nel sistema ferroviario dell'Unione e che è già messo in servizio in tutta la rete ferroviaria (o parte della stessa) di qualsiasi Stato membro anteriormente al 1° gennaio 2015, tranne quando:*

*a) sia soggetto a rinnovo o ristrutturazione conformemente al punto 7.1.2 dell'allegato del presente regolamento, oppure*

*b) l'area d'uso sia estesa conformemente all'articolo 54, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2016/797, nel qual caso si applicano le disposizioni di cui al punto 7.1.4 dell'allegato del presente regolamento.”*

*La norma oggetto di modifica dispone pertanto, già nel suo testo attuale, una prescrizione più restrittiva della STI in quanto impone un obbligo di adeguamento progressivo. La disposizione - in tale ambito e, quindi, fermo restando l'obbligo comunitario - si limita a ridefinire la deroga alla normativa nazionale già prevista al secondo comma per il materiale rotabile storico.*

*Si precisa che il materiale rotabile di Trenitalia al quale concretamente si applicherebbe la deroga non rientra, ovviamente, nelle eccezioni previste alle lettere a) e b) del par. 2 dell'art. 3 della STI (già oggi, infatti, il materiale rotabile che rientrasse in queste casistiche dovrebbe essere adeguato ai sensi dell'applicazione diretta della STI).*

*Si tratta in particolare di (i) una porzione del materiale rotabile oggetto del Contratto di servizio IC e (ii) del materiale rotabile a vocazione turistica che, in entrambi i casi, non verrà sottoposto a rinnovo o ristrutturazione secondo i criteri del punto 7.1.2 dell'allegato alla STI e non necessita dell'estensione dell'area d'uso.*

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

## **ART. 7**

### **Art. 7 (Misure urgenti per accelerare l'attuazione di interventi di bonifica nel sito di interesse nazionale Cogoleto Stoppani)**

**L'articolo 7** reca misure urgenti per accelerare l'attuazione di interventi di bonifica nel sito di interesse nazionale Cogoleto Stoppani.

Con riferimento alle spese di personale, si rappresenta quanto segue.

Ai sensi del comma 1, al commissario viene corrisposto un compenso determinato ai sensi dell'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, in forza del quale il compenso è composto da una parte fissa e da una parte variabile; in particolare, la parte fissa non può superare l'importo di 50 mila euro annui, mentre



la parte variabile, strettamente correlata al raggiungimento degli obiettivi ed al rispetto dei tempi di realizzazione degli interventi ricadenti nell'oggetto dell'incarico commissariale, non può superare 50 mila euro annui, per un totale di euro 132.700 annui, al lordo dei contributi previdenziali e degli oneri fiscali a carico dell'amministrazione.

Il comma 3 richiama l'articolo 12, comma 1, del decreto-legge n. 27 del 2019, che prevede la facoltà di potersi avvalere di non oltre tre esperti, ai quali è corrisposta un'indennità mensile onnicomprensiva di euro 2.500/mese lordi, è individuato un costo su base annua pari a euro 90.000.

Relativamente al compenso del sub-commissario, il comma 4 prevede la corresponsione di un compenso pari al 50 per cento del compenso del commissario straordinario, pertanto, i relativi oneri annui ammontano a 66.350 euro.

Ai sensi del comma 5, secondo periodo, il commissario è autorizzato ad avvalersi fino ad un massimo di cinque unità di personale della pubblica amministrazione in posizione di comando o di distacco, il cui trattamento economico rimane a carico dell'amministrazione di appartenenza cui si aggiunge un compenso per lavoro straordinario nel limite di 50 ore mensili pro-capite a carico della struttura commissariale.

Per la quantificazione del costo orario dello straordinario, si tiene conto del CCNL funzioni centrali triennio 2019-2021 assimilabile al personale dell'area dei funzionari del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. Il costo unitario per ora di straordinario si riferisce al personale di Area III F1, come di seguito riportato:

<b>COMPENSO LAVORO STRAORDINARIO</b>						
<b>DIURNO FERIALE (ST01) lordo. dip.</b>	<b>DIURNO FERIALE (ST01) lordo amm.ne</b>	<b>N. ore max mensili ipotizzabili</b>	<b>Costo mensile lordo. dip.</b>	<b>Costo mensile lordo amm.ne</b>	<b>Costo annuo lordo dip. 11 mensilità</b>	<b>Costo annuo lordo amm.ne 11 mensilità</b>
15,78 €	<b>20,94 €</b>	50	789 €	<b>1.047 €</b>	8.679 €	<b>11.517 €</b>

Pertanto, stimando una spesa lorda annua massima di 11.517 euro per ciascuna unità di personale, per le cinque unità previste dal comma 5 il costo complessivo annuo massimo ammonta a 57.585 euro.

In conclusione, in relazione al costo annuo stimato per il commissario (132.700 euro), per il sub-commissario (66.350 euro), per i 3 esperti (€ 90.000,00) e per il compenso per lavoro straordinario per le cinque unità di personale di cui il commissario si può avvalere (57.585 euro) la spesa annua di personale ammonta ad euro 173.318 per l'anno 2024 e ad euro 346.635 per gli anni 2025 e 2026, cui si provvede come indicato al comma 10, con le risorse disponibili sulla contabilità speciale di cui all'articolo 12, comma 5, del decreto-legge n. 27 del 2019.



<b>TIPOLOGIA DI SPESA</b>	<b>IMPORTO PREVISTO ANNUO</b>
Compenso Commissario	132.700
Compenso subcommissario	66.350
Compenso tre esperti	90.000
Compenso straordinario per 5 unità	57.585
<b>TOTALE</b>	<b>346.635</b>

Tali oneri saranno posti a carico della contabilità speciale del commissario, analogamente a quanto attualmente previsto per la copertura delle spese del soggetto attuatore e del personale in distacco presso il Prefetto di Genova ai sensi del citato articolo 12 del decreto-legge n. 27 del 2019. Si precisa che precedentemente alla disciplina di cui all'articolo 12 del decreto-legge n. 27 del 2019 l'articolo 3, comma 4, dell'O.P.C.M. 5 dicembre 2006, n. 3554 "Disposizioni urgenti di protezione civile per fronteggiare la grave situazione di emergenza, determinatasi nello stabilimento Stoppani sito nel comune di Cogoleto. (Ordinanza n. 3554)" aveva posto in carico sulle risorse finanziarie assegnate al Commissario delegato per la bonifica del sito Stoppani gli oneri connessi al compenso del Commissario delegato (individuato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri), del soggetto attuatore (pari al 60 per cento di quello spettante al Commissario delegato), delle unità di personale nel numero massimo di cinque di cui il Commissario si può avvalere in posizione di comando o distacco cui viene riconosciuta la corresponsione del compenso per lavoro straordinario nel limite massimo di 70 ore mensili pro-capite e dei tre esperti in materie tecniche, giuridiche ed amministrative di cui il Commissario può avvalersi e per i quali era prevista un'indennità mensile onnicomprensiva (eccetto il trattamento di missione).

Il **comma 9** prevede un'autorizzazione di spesa pari a euro 7.015.000 per ciascuna delle annualità 2024, 2025 e 2026, necessari a consentire la prosecuzione degli interventi di messa in sicurezza della falda e di assicurare lo svolgimento delle attività commissariali. *Quanto alla copertura finanziaria, agli oneri di cui alla presente disposizione si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2024-2026, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2024, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, che presenta le necessarie disponibilità.*

#### **Art. 8 (Comitato per lo sviluppo della cattura e lo stoccaggio geologico di CO2)**

Si rappresenta che la norma prevede, nelle more della costituzione del Comitato CCS e della relativa Segreteria tecnica – al fine di garantire la continuità amministrativa delle procedure volte al rilascio delle autorizzazioni necessarie alla realizzazione di progetti in corso in materia di CCS – le relative competenze sono svolte, dal Comitato ETS i cui membri sono stati nominati con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica 16 aprile 2024 e il relativo supporto tecnico e operativo è



fornito dall'Ufficio nazionale minerario per gli idrocarburi e le georisorse (UNMIG), dall'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA) e dall'Istituto superiore di sanità (ISS), con le risorse umane e strumentali disponibili a legislazione vigente.

Una volta costituito il Comitato CCS, i costi per i compensi dei membri del medesimo Comitato della segreteria tecnica, graveranno sui proventi delle aste di cui all'articolo 23, comma 7 del decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47 per la quota che verrà assegnata al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

***Art. 9 (Rifinanziamento per interventi infrastrutturali della Regione Liguria e per il completamento della Scuola Politecnica – Polo Universitario di Ingegneria presso il Parco scientifico tecnologico di Genova Erzelli)***

La disposizione, al comma 1, prevede un'autorizzazione di spesa pari a 25 milioni di euro per l'anno 2025, 30 milioni di euro per l'anno 2026, 25 milioni di euro per l'anno 2027 e di 20 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2028 e 2029, finalizzata a:

- a) quanto a 25 milioni di euro per l'anno 2025, 30 milioni di euro per l'anno 2026 e a 15 milioni di euro per l'anno 2027 al completamento del Progetto Bandiera@Erzelli – strutture sanitarie e per la ricerca traslazionale, Scuola Politecnica – Polo Universitario di Ingegneria presso il Parco scientifico tecnologico di Genova Erzelli;
- b) quanto a 10 milioni di euro per l'anno 2027 e a 20 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2028 e 2029 a favore di interventi infrastrutturali della Regione Liguria.

Il comma 2 prevede la copertura degli oneri derivanti dal comma 1, pari a 25 milioni di euro per l'anno 2025, 30 milioni di euro per l'anno 2026, 25 milioni di euro per l'anno 2027 e 20 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2028 e 2029. In particolare, quanto a 20 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2025 al 2029, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 277 della legge 30 dicembre 2023 n. 213, limitatamente alle risorse di cui al terzo intervento dell'allegato V (Progetto Bandiera Erzelli) e quanto a 5 milioni di euro per l'anno 2025, 10 milioni di euro per l'anno 2026 e a 5 milioni di euro per l'anno 2027, mediante corrispondente riduzione delle risorse iscritte sullo stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze, destinate all'Agenzia del demanio per la realizzazione degli interventi infrastrutturali per l'edilizia pubblica, ai sensi dell'articolo 1, comma 140 della legge 11 dicembre 2016, n. 232, come specificato, rispettivamente, dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 29 maggio 2017, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 148 del 27 giugno 2017 e dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 luglio 2017, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 226 del 27 settembre 2017.

## CAPO II

### INVESTIMENTI DI INTERESSE STRATEGICO

#### ART. 10

***(Misure urgenti per il sostegno della presenza di imprese italiane nel continente africano e per l'internazionalizzazione delle imprese italiane)***



*I commi 1, 2 e 3 non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto le risorse finanziarie da destinare all'intervento di cui al comma 1 vengono determinate dal Comitato Agevolazioni di cui all'articolo 1, comma 270, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, nel limite massimo di 200 milioni di euro delle risorse del Fondo 394/81, che deve pertanto essere considerato come un tetto di spesa, ed il Fondo 394/81 e la quota di risorse del Fondo per la promozione integrata destinata ai cofinanziamenti a fondo perduto risultano già strutturalmente dotati di adeguate risorse finanziarie.*

*L'articolo 1, comma 49, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 (legge di bilancio 2022), ha rifinanziato il Fondo 394/81 per 1,5 miliardi di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026 - per un ammontare di risorse complessive disponibili per il quinquennio 2022-2026 pari a 7,5 miliardi di euro - e la quota di risorse del Fondo per la promozione integrata destinata ai cofinanziamenti a fondo perduto, di cui all'articolo 72, comma 1, lettera d), del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27 e s.m.i. per 150 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, per un ammontare di risorse complessive disponibili per il quinquennio 2022-2026 pari a 750 milioni di euro.*

*Successivamente l'articolo 39, comma 1, del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, ha disposto il definanziamento di 200 milioni di euro per l'anno 2022 del Fondo 394/81, con conseguente riduzione ad 1,3 miliardi di euro delle risorse del Fondo 394/81 disponibili per l'anno 2022 e riduzione delle risorse complessivamente previste per il quinquennio 2022-2026, a 7,3 miliardi di euro.*

*A tale definanziamento ha fatto seguito il rifinanziamento, pari a 545 milioni di euro per l'anno 2023, disposto dall'articolo 44, comma 3, del decreto-legge 4 maggio 2023, n. 48, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 luglio 2023, n. 85, da cui è conseguito un innalzamento a 2.045 milioni di euro delle risorse del Fondo 394/81 per l'anno 2023- rispetto agli 1,5 miliardi originariamente previsti - con conseguente innalzamento a 7.845 milioni di euro delle risorse complessivamente previste per il quinquennio 2022-2026 a valere sul Fondo 394/81.*

*Da ultimo, la Legge 30 dicembre 2023, n. 213 (legge di Bilancio 2024) - capitolo 7300 della Tabella MEF - a seguito del citato innalzamento disposto per l'anno 2023, ha registrato una riduzione delle risorse del Fondo 394/81 disponibili per l'anno 2024 a legislazione vigente, che risultano pari a 948.600.000 euro, mantenendo invariate le risorse previste per gli anni successivi, pari a 1,5 miliardi di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026.*

*Le risorse finanziarie del Fondo 394/81 disponibili al 30 aprile 2024, al netto degli impegni già assunti, sono pari a 3.046 milioni di euro. Al 30 aprile 2024 risultano in istruttoria domande per un importo complessivo pari a circa 733 milioni di euro a valere sul Fondo 394/81. L'assorbimento effettivo delle risorse disponibili potrà essere definito solo a seguito del completamento dell'istruttoria dei singoli finanziamenti a valere sulle domande pervenute.*

*Le risorse finanziarie del Fondo per la promozione integrata per i cofinanziamenti a fondo perduto disponibili al 30 aprile 2024, al netto degli impegni già assunti, sono pari a 714 milioni di euro, e al 30 aprile 2024 sono in istruttoria operazioni per circa 53 milioni di euro.*

*Pertanto, le risorse disponibili a legislazione vigente (che comprendono anche i rientri dei finanziamenti disposti in passato, stante la natura rotativa del Fondo 394/81) risultano capienti anche rispetto all'introduzione del nuovo intervento agevolativo a valere sulle risorse del Fondo 394/81 con connesso cofinanziamento a fondo perduto a valere sulle risorse del Fondo per la promozione integrata.*



*Con riferimento alla stima di nuovi potenziali impegni e rientri del Fondo 394/81 e di nuove domande per il fondo promozione integrata si evidenzia che nel periodo da luglio a dicembre del 2024 si stimano accoglimenti a valere sul Fondo 394/81 e sul fondo per la promozione integrata pari a 720 milioni di euro (di cui 634 a valere sul Fondo 394/81 e 86 a valere sul fondo per la promozione integrata) e rientri per 514 milioni di euro a valere sul Fondo 394/81.*

*Si precisa che il Comitato Agevolazioni, nella riunione del 3 ottobre 2023, ha deliberato una riserva pari a 200 milioni di euro a valere sulle risorse del Fondo 394/81 in favore delle imprese con iniziative riguardanti il continente africano. Tale riserva è stata deliberata a titolo prudenziale, per fare fronte agli oneri derivanti dal provvedimento normativo in esame e non è pertanto aggiuntiva rispetto a quanto disposto dal comma 2.*

*Si evidenzia infine che la misura introdotta dai commi 1, 2 e 3 è indirizzata esclusivamente a imprese italiane, dunque non esposte in via diretta sui rischi geopolitici e di instabilità macro-economica dell'area africana. Inoltre, per la misura viene applicato l'ordinario framework di presidio dei rischi previsto per il Fondo 394/81 e utilizzato dal gestore SIMEST: utilizzo del modello di rating Mediocredito Centrale, valutazione del rischio di credito, processi di monitoraggio e reporting, presidi e controlli a fronte dei rischi di compliance, frode, antiriciclaggio, reputazionali e sanzioni. Pertanto, la misura non è suscettibile di incrementare la rischiosità delle esposizioni del Fondo 394/81, già finalizzato al sostegno dei processi di internazionalizzazione delle imprese italiane in tutte le geografie.*

*Si evidenzia inoltre che la presente misura non è collegata alla Sub-Misura del PNRR MIC2-26 "Rifinanziamento e Ridefinizione del Fondo 394/81 gestito da SIMEST", conseguita e rendicontata alla Commissione europea. Pertanto, i requisiti previsti per la citata Sub-Misura del PNRR non si applicano né sono utilizzate le disponibilità finanziarie derivanti dal PNRR.*

*Quanto all'individuazione delle spese di investimento incluse nella presente misura, si evidenzia che il comma 1, prima periodo, delimita gli investimenti finanziabili: investimenti volti a rafforzare la solidità patrimoniale e la crescita, anche in chiave ESG, delle imprese italiane, al fine di favorirne la competitività sui mercati esteri., nonché investimenti digitali, ecologici, produttivi o commerciali (i.e. tecnologie hardware e software e digitali, acquisto/leasing finanziario di macchinari, apparecchiature ad uso produttivo, impianti e beni strumentali o potenziamento/riconversione di beni produttivi e strumentali esistenti, spese di investimento per l'acquisto di una nuova struttura/immobile/fabbricato anche produttiva in un Paese africano).*

*Per il comma 4, si rappresenta che il Fondo per la promozione integrata risulta strutturalmente dotato di adeguate risorse finanziarie, da ultimo stanziato dall'articolo 1, comma 49, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 (Legge di Bilancio 2022), che ha rifinanziato il Fondo per la promozione integrata per 150 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, per le finalità di cui alla lettera d).*

*Si evidenzia la necessaria correlazione, disposta dall'articolo 72, comma 1, lettera d), del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, dei cofinanziamenti a fondo perduto a valere sul Fondo per la promozione integrata con i finanziamenti agevolati a valere sul Fondo 394/81.*

*Si ribadisce che le risorse finanziarie del Fondo per la promozione integrata per i cofinanziamenti a fondo perduto disponibili al 30 aprile 2024, al netto degli impegni già assunti, sono pari a 714 milioni di euro, e risultano capienti per la misura.*



*Con riferimento all'operatività del Fondo 394/81, al 30 aprile 2024, sono in istruttoria operazioni per circa 733 milioni di euro. Con riferimento al Fondo per la promozione integrata, al 30 aprile 2024 sono in istruttoria operazioni per circa 53 milioni di euro. Il tasso di decadenza in istruttoria, prima della delibera di concessione dell'intervento, per le domande di finanziamento agevolato a valere sul Fondo 394/81 è del 30% circa.*

*Le disponibilità del Fondo per la promozione integrata risultano quindi pienamente sufficienti a garantirne l'operatività, come si evince dalla seguente tabella:*

<i>Risorse disponibili Fondo Promozione Integrata al 30.04.2024</i>	<i>714 mln</i>
<i>Operazioni attualmente in istruttoria a valere sul Fondo Promozione Integrata</i>	<i>(53 mln)</i>
<i>Risorse disponibili Fondo Promozione Integrata al netto delle operazioni attualmente in istruttoria</i>	<i>661 mln</i>

*Un innalzamento fino al 20 per cento della quota di cofinanziamento a fondo perduto per le domande riguardanti il continente africano presentate dalle imprese con sede nelle Regioni del Sud non pregiudica in alcun modo la possibilità di garantire i cofinanziamenti a fondo perduto nel limite del 10 per cento per le iniziative ordinarie del Fondo 394/81. Tenuto conto che al 30 aprile 2024, al netto degli impegni già assunti, sono disponibili sul fondo 394/81 3,046 miliardi di euro, anche una eventuale (remota) concentrazione di tutte le nuove domande su iniziative relative al continente africano proposte da imprese del Mezzogiorno consentirebbe di fare fronte all'erogazione di una quota del 20% a fondo perduto, in quanto 661 milioni sono una somma superiore al 20% delle residue disponibilità del fondo 394/81.*

*La riserva di 200 milioni disposta dal Comitato agevolazioni del 3 ottobre 2023 non riguarda la misura in esame, in quanto detta riserva (prevista, come sopra illustrato per la misura di cui ai commi 1, 2 e 3) riguarda le disponibilità del fondo 394/81 e non le disponibilità del fondo per la promozione integrata (iscritte sul capitolo 2320 dello stato di previsione del MAECI) oggetto del comma 4 in esame.*

*I commi da 5 a 10, al fine di sostenere iniziative e progetti promossi nell'ambito del Piano Mattei di cui all'articolo 1, del decreto-legge 15 novembre 2023, n. 161, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 gennaio 2024, n. 2, Cassa depositi e prestiti Spa è autorizzata a concedere finanziamenti sotto qualsiasi forma anche mediante strumenti di debito subordinato, a valere sulla gestione separata di cui all'articolo 5, comma 7, lettera a), del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2003, n. 326, per un importo di 500 milioni di euro. I finanziamenti di cui al presente comma sono concessi, anche congiuntamente al finanziamento bancario o di altre istituzioni finanziarie, prioritariamente a favore di imprese stabilmente operative in Stati del Continente africano*

Le esposizioni di Cassa depositi e prestiti Spa sono assistite dalla garanzia dello Stato in misura pari all'80% in relazione al singolo intervento.

A tal fine, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito un fondo di garanzia con una dotazione di 400 milioni di euro per l'anno 2024. Ai relativi oneri, pari a 400 milioni di euro per l'anno 2024, *si provvede mediante corrispondente versamento all'entrata del bilancio*



*dello Stato delle risorse della contabilità speciale di cui all'articolo 7-quinquies, comma 7, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, che restano acquisite all'erario. Per la gestione del Fondo è autorizzata l'apertura di un conto corrente di tesoreria centrale intestato alla Cassa depositi e prestiti.*

*Il comma 11 demanda a un DPCM, da adottarsi di concerto con il MAECI, la determinazione dell'orientamento strategico e delle priorità di investimento delle risorse del Fondo italiano per il clima, di cui all'articolo 1, commi 488 e seguenti della legge 30 dicembre 2021 n. 234, da destinare - anche in parte - a supporto delle finalità e degli obiettivi del Piano Mattei. In tal caso, le funzioni del Comitato di indirizzo e del Comitato direttivo del Fondo italiano per il clima, di cui al comma 496 dell'articolo 1 della legge n. 234/2021, sono svolte dal Comitato tecnico di cui al comma 7.*

*Il comma 12 reca il rifinanziamento per euro 50 milioni per l'anno 2024 del fondo rotativo per operazioni di venture capital di cui all'articolo 1, comma 932, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (di seguito "FVC"). Il rifinanziamento è disposto mediante versamento all'entrata e successiva riassegnazione al FVC delle disponibilità del conto corrente di tesoreria n. 22044 intestato a Simest SpA, a valere sulle risorse ivi confluite in base all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 49, lettera b), della legge 30 dicembre 2021, n. 234, con il quale è stato rifinanziato il fondo per la promozione integrata di cui all'articolo 72, comma 1, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 56.*

*Come indicato in relazione al comma 4, il fondo per la promozione integrata ha attualmente adeguate disponibilità. Inoltre, tenuto conto che mediante il fondo per la promozione integrata si erogano i cofinanziamenti a fondo perduto dei crediti agevolati erogati con il fondo 394/81, che la quota di cofinanziamento a fondo perduto non può eccedere il 10% di quella a credito (o 20% per le sole imprese del Mezzogiorno, a partire dall'entrata in vigore del comma 4 del presente articolo) e che le disponibilità attuali del fondo 394/81 sono pari a 3,046 miliardi di euro, la riduzione di 50 milioni delle disponibilità del fondo per la promozione integrata non compromette la funzionalità del fondo 394/81 e l'erogazione dei cofinanziamenti a fondo perduto, in quanto le disponibilità del fondo per la promozione integrata resteranno pari a circa il 20% delle disponibilità del fondo 394/81.*

### CAPO III

#### MISURE URGENTI PER L'EFFICIENZA DEL PROCEDIMENTO PENALE

##### *Art. 11 (Modifiche al codice di procedura penale per l'efficienza del procedimento penale)*

La norma interviene sugli articoli 610 e 611 del codice di procedura penale. L'imminente entrata in vigore della disciplina del processo penale di legittimità introdotta dal decreto legislativo 10 ottobre 2022, n. 150 (c.d. riforma Cartabia), a seguito del differimento disposto da ultimo con decreto-legge 30 dicembre 2023, n. 215, rende urgente un aggiustamento della disposizione di cui all'art. 611 c.p.p., nella parte in cui regola la possibilità per il procuratore generale presso la Corte di cassazione e per il difensore legittimato di chiedere che la decisione venga assunta in pubblica udienza o mediante trattazione in camera di consiglio con la partecipazione degli stessi. Il termine per presentare la richiesta, concesso in forza dell'art. 611 c.p.p. approvato con la riforma, in quanto decorrente dalla ricezione dell'avviso di fissazione dell'udienza, non appare, invero, funzionale alla effettiva possibilità per le parti di valutare i casi nei quali è necessaria la trattazione orale.

Allo stato è tuttora vigente la normativa emergenziale, che fissa diversamente il termine per la scelta. L'efficacia di tale normativa, tuttavia, avrà termine il 30 giugno 2024.



La mancata previsione, per le parti, della possibilità di valutare in prossimità dell'udienza la scelta di non procedere con rito cartolare rischia di pregiudicare un utilizzo virtuoso della procedura, portando ad un eccesso di richieste di trattazione orale, con vanificazione di uno strumento predisposto per la razionalizzazione dei giudizi di cassazione (anche ai fini degli obiettivi PNRR). Per tale motivo, con il decreto-legge si prevede che le richieste di trattazione in pubblica udienza o in udienza camerale partecipata siano presentate entro un termine computato a ritroso rispetto alla data dell'udienza (termine perentorio, rispettivamente, di venticinque o quindici giorni liberi). Tali modalità consentiranno alle parti di ponderare in prossimità dell'udienza la necessità di accedere alla trattazione orale e, quindi, nei soli casi in cui effettivamente la consistenza delle questioni giuridiche rimesse alla Corte di cassazione lo renda necessario.

Con l'occasione, evidenziata la necessità di un compiuto adeguamento alla complessiva disciplina introdotta dal d.lgs. 150 del 2022, si è ritenuto di chiarire il rapporto tra l'avviso di cui al comma 5 dell'art. 610 (sulla tipologia del procedimento) e la disciplina effettiva dell'udienza, che consegue al disposto dell'art. 611 c.p.p., e di collocare più correttamente nell'art. 610 c.p.p. i termini di comparizione anche per i procedimenti da trattare ex art. 127 c.p.p.

Il comma 3 disciplina l'ambito di applicazione delle modifiche apportate agli articoli 610 e 611 del codice, specificando che le stesse si applicano ai ricorsi proposti dopo il 30 giugno 2024, al fine di chiarire il passaggio dalla disciplina emergenziale, prorogata fino al 30 giugno, alle nuove disposizioni.

*Dal punto di vista finanziario si rappresenta la natura ordinamentale delle disposizioni in esame, inerente a compiti e adempimenti istituzionali, che non sono suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

## CAPO IV

### MISURE URGENTI IN MATERIA DI SPORT

#### *Art. 12 (Misure urgenti in materia di sport)*

La norma interviene sull'articolo 31 del decreto legislativo n. 36 del 202, che reca disposizioni in materia del c.d. "vincolo sportivo".

La norma reca una disposizione necessaria al fine di controllare gli impatti consistenti dovuti all'eliminazione del c.d. "vincolo sportivo", ad opera dello stesso articolo 31 del citato decreto legislativo, al 1° luglio 2023, per tutti i tesseramenti diversi da quelli che costituiscono rinnovi, senza soluzione di continuità, di precedenti tesseramenti. In questo contesto si rende, viceversa, urgente, consentire che per i tesseramenti che costituiscono rinnovi in continuità di precedenti, il predetto termine sia prorogato al 1° luglio 2025, al fine di tutelare i vivai giovanili e i relativi investimenti operati dalle associazioni e società sportive.

#### *Art. 13 (Entrata in vigore)*

L'articolo 13 reca l'entrata in vigore del provvedimento.





*Ministero  
dell'Economia e delle Finanze*

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO

**VERIFICA DELLA RELAZIONE TECNICA**

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito Positivo.

Il Ragioniere Generale dello Stato

Firmato digitalmente

