

XVIII legislatura

A.S. 2646:

"Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili"

Giugno 2022

n. 320



servizio del bilancio
del Senato



SERVIZIO DEL BILANCIO

Tel. 06 6706 5790 – SBilancioCU@senato.it –  @SR_Bilancio

Il presente dossier è destinato alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari.

Si declina ogni responsabilità per l'eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge.

I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

Servizio del bilancio, (2022). Nota di lettura, «A.S. n. 2646: "Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili"». NL320, giugno 2022, Senato della Repubblica, XVIII legislatura

INDICE

Articolo 1 (<i>Misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e il Giubileo 2025</i>)	1
Articolo 2 (<i>Misure urgenti in materia di costruzione, manutenzione e messa in sicurezza delle dighe, nonché di controllo sul loro esercizio</i>)	3
Articolo 3 (<i>Adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza</i>)	7
Articolo 4 (<i>Misure urgenti in materia di trasporto marittimo di passeggeri, di adeguamenti infrastrutturali portuali e per la laguna di Venezia</i>)	9
Articolo 5 (<i>Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'impianto funiviario di Savona</i>)	13
Articolo 6 (<i>Disposizioni in materia di trasporto aereo</i>)	19
Articolo 7 (<i>Disposizioni urgenti in materia di sicurezza e circolazione stradale e di infrastrutture autostradali</i>)	20
Articolo 8 (<i>Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale</i>)	26
Articolo 9 (<i>Interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</i>)	38
Articolo 10 (<i>Disposizioni urgenti in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, nonché per la funzionalità del Consiglio superiore dei lavori pubblici</i>)	50
Articolo 11 (<i>Disposizioni urgenti sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie</i>)	56
Articolo 12 (<i>Misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC</i>)	57

Articolo 1

(Misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e il Giubileo 2025)

Il comma 1, al fine di assicurare la realizzazione dei lavori e delle opere funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma, in relazione agli interventi indicati nel programma dettagliato dispone che le procedure di VIA siano svolte nei tempi e secondo le modalità della procedura accelerata prevista per i progetti PNRR-PNIEC. Pertanto la valutazione ambientale di tali progetti è affidata alla speciale “Commissione tecnica PNRR-PNIEC” e per la VIA sono previste modalità semplificate e termini ridotti. In particolare, la Commissione tecnica PNRR-PNIEC si esprime entro il termine di trenta giorni dalla conclusione della fase di consultazione e comunque entro il termine di centotrenta giorni dalla data di pubblicazione della documentazione allegata all’istanza di VIA predisponendo lo schema di provvedimento di VIA. Nei successivi trenta giorni, il direttore generale del Ministero della transizione ecologica adotta il provvedimento di VIA, previa acquisizione del concerto del competente direttore generale del Ministero della cultura entro il termine di venti giorni. Restano ferme:

- l'applicazione della disciplina generale di VIA recata dalla parte seconda del Codice dell'ambiente;
- la riduzione dei termini prevista dall’art. 4, comma 2, del decreto-legge n. 32 del 2019 (i termini dei procedimenti ambientali sono dimezzati e che per quelli relativi alla tutela di beni culturali e paesaggistici il termine di adozione dell'autorizzazione, parere, visto e nulla osta è fissato nella misura massima di sessanta giorni dalla data di ricezione della richiesta, decorso il quale, ove l'autorità competente non si sia pronunciata, detti atti si intendono rilasciati).

Il comma 2 dispone, per i progetti compresi nel programma dettagliato la riduzione da 60 a 45 giorni del termine, (previsto dall’art. 25, comma 3, del D.Lgs. 50/2016, per i progetti di grandi opere infrastrutturali o a rete) della richiesta per la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico.

Il comma 3, lettera a) integra il comma 427 della legge di bilancio 2022 che disciplina la costituzione e le funzioni della società «Giubileo 2025». In particolare, si dispone che:

- in relazione agli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade previsti dal programma dettagliato, la società Giubileo 2025 può sottoscrivere apposite convenzioni con la società ANAS S.p.a., in qualità di centrale di committenza, per l’affidamento degli interventi citati;
- limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di rilevanza europea indicate dall’art. 35 del Codice dei contratti pubblici, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS S.p.a. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell’ambito degli accordi quadro previsti dall’art. 54 del citato Codice, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l’aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dai commi 2, 3, 4, 5 e 6 del citato articolo 54;
- la società Giubileo 2025 è autorizzata a riconoscere ad ANAS S.p.A. – in relazione alle attività affidate alla stessa ANAS e a valere sulle risorse di cui al comma 420 della legge di bilancio 2022¹ destinate alla realizzazione di interventi di messa in sicurezza e manutenzione

¹ La norma prevede per la pianificazione e la realizzazione delle opere e degli interventi funzionali all'evento un capitolo nello stato di previsione del MEF con una dotazione di 285 milioni di euro per l'anno 2022, di 290 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, di 330 milioni di euro per l'anno 2025 e di 140 milioni di euro per l'anno 2026. Nel predetto stato di previsione è altresì istituito, per le medesime

straordinaria delle strade oggetto di convenzione – una quota, entro il limite del 9 per cento dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento (di cui all'art. 36, comma 3-*bis*, del decreto-legge n. 98 del 2011), sulla base delle risultanze della contabilità analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS S.p.a. per le attività di investimento.

La lettera b) del comma 3 inserisce, nel testo della legge di bilancio 2022, il comma 427-*bis* in base al quale, agli affidamenti per la realizzazione degli interventi e per l'approvvigionamento di beni e servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 si applicano le semplificazioni previste dall'art. 48 del decreto-legge n. 77 del 2021 per l'affidamento dei contratti pubblici PNRR-PNC. Si dispone altresì che la conferenza di servizi preliminare sul PFTE (prevista dall'art. 48, comma 5, del decreto-legge n. 77 del 2021) fissi il cronoprogramma vincolante da rispettare da parte degli enti preposti alla risoluzione delle interferenze e alla realizzazione delle opere mitigatrici, prevedendo, in caso di ritardo nell'esecuzione delle lavorazioni rispetto al predetto cronoprogramma, l'applicazione nei confronti dei citati enti di sanzioni commisurate alle penali di cui all'art. 113-*bis*, comma 4, del Codice dei contratti pubblici.

Il comma 4 autorizza Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale, tenuto conto di quanto previsto nel programma dettagliato degli interventi, a sottoscrivere, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato, apposite convenzioni con la società ANAS S.p.a., in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento:

- degli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione delle strade comunali di Roma Capitale;
- degli interventi per lo sviluppo e la riqualificazione funzionale delle strade di penetrazione e di grande collegamento di Roma Capitale e della Città metropolitana di Roma Capitale.

Inoltre, si dispone che limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie europee di cui all'art. 35 del D. Lgs. n. 50/2016 (Codice dei contratti pubblici), la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS S.p.a. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'art. 54 del Codice dei contratti pubblici, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla esecuzione degli appalti secondo le modalità previste dall'art. 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6 del Codice dei contratti pubblici.

Agli oneri finanziari derivanti dall'attuazione del comma in esame, si provvede a valere sulle risorse assegnate alla Città metropolitana di Roma Capitale con il decreto di cui all'art. 1, comma 406, della legge n. 234 del 2021, nonché sulle risorse dei rispettivi bilanci che Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale intendano destinare a tale finalità.

Il comma 5 prevede che, in relazione alle attività affidate ad ANAS S.p.a. ai sensi del comma 4, Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale sono autorizzate a riconoscere all'ANAS una quota a valere sulle risorse di cui al medesimo comma 4, la quale deve essere determinata:

- entro il limite di cui all'art. 36, comma 3-*bis*, del decreto-legge n. 98 del 2011;
- sulla base delle risultanze della contabilità analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte della medesima ANAS S.p.a. per le attività di investimento.

Il comma 6 stabilisce che, al fine di assicurare una celere e coordinata realizzazione degli interventi di viabilità comunale di competenza della Città metropolitana di Roma Capitale, le risorse relative agli interventi di competenza della Città metropolitana possono essere utilizzate anche per l'esecuzione di interventi di viabilità comunale in continuità con quelli della medesima Città metropolitana.

celebrazioni, un apposito capitolo per assicurare il coordinamento operativo e le spese relativi a servizi da rendere ai partecipanti all'evento, con una dotazione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, di 70 milioni di euro per l'anno 2025 e di 10 milioni di euro per l'anno 2026.

La RT in merito ai commi 1 e 2 afferma che le disposizioni hanno natura ordinamentale e non determinano effetti finanziari.

Con riferimento alla lettera a) del comma 3 la RT sottolinea che non si determinano effetti finanziari negativi in quanto gli oneri che ne derivano sono a carico delle risorse di cui al comma 420 della legge n. 234 del 2021, mentre relativamente alla lettera b) la RT specifica che la disposizione introduce norme procedurali che, in quanto tali, non generano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Per quanto riguarda il comma 4 la RT afferma che la disposizione non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in quanto utilizza risorse già previste a legislazione vigente.

Infine, in merito ai commi 5 e 6 la RT ribadisce che le disposizioni non determinano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al riguardo, atteso che la norma determina una semplificazione e accelerazione degli interventi per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e per il Giubileo 2025, andrebbe assicurato che tali disposizioni, relativamente alle risorse da utilizzare allo scopo e già previste a legislazione vigente, non determinino una diversa rappresentazione degli effetti finanziari sui saldi di finanza pubblica. Inoltre, andrebbe confermata la sostenibilità a carico della Commissione speciale PNR-PNIEC della valutazione degli interventi in esame così come di quelli di cui all'articolo 6 del presente decreto anche alla luce dello stanziamento in suo favore previsto all'articolo 12 del presente decreto.

Inoltre, in merito all'autorizzazione in favore della società Giubileo 2025 (società interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze) e di Roma Capitale e della Città metropolitana di Roma Capitale di affidare gli interventi stradali in esame mediante apposite convenzioni con ANAS Spa, con oneri anche a valere sui propri rispettivi bilanci, andrebbero fornite maggiori informazioni circa la sostenibilità finanziaria della misura a carico dei predetti enti, chiarendo la eventuale presenza di apposite risorse nell'ambito dei propri bilanci e l'assenza di pregiudizi nei confronti degli equilibri di bilancio.

Articolo 2

(Misure urgenti in materia di costruzione, manutenzione e messa in sicurezza delle dighe, nonché di controllo sul loro esercizio)

Il comma 1 provvede a sostituire il comma 1 dell'articolo 2 del decreto-legge n. 507 del 1994 (Misure urgenti in materia di dighe), al fine di prevedere l'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi previa intesa in sede di Conferenza unificata, per l'adozione di un regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione, l'esercizio e la dismissione delle dighe, contenente, in particolare, le seguenti disposizioni:

- a) modalità e termini per la presentazione dei progetti e della relativa documentazione, per l'istruttoria e l'approvazione tecnica, nonché per l'acquisizione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

- b) modalità, termini e contenuti dei provvedimenti dell'amministrazione relativamente a costruzione, esercizio sperimentale, collaudo speciale, esercizio ordinario e dismissione;
- c) potere di emanare atti generali contenenti norme tecniche, anche con riferimento alle modalità di esercizio degli invasi, di riqualificazione della sicurezza e di manutenzione delle opere;
- d) potere di prescrivere interventi di manutenzione, miglioramento e adeguamento finalizzati a migliorare le condizioni di sicurezza delle opere;
- e) potere di limitazione dell'esercizio per motivi di sicurezza;
- f) poteri ispettivi relativamente alla esecuzione, alla costruzione, all'esercizio e alla dismissione delle opere, alla conservazione e manutenzione degli impianti di ritenuta;
- g) classificazione degli impianti di ritenuta e delle opere di derivazione funzionalmente connesse all'invaso in classi di attenzione ai fini della vigilanza e del controllo;
- h) modalità e termini per la presentazione di una periodica perizia tecnica sullo stato di conservazione e di manutenzione delle opere;
- i) termini e modalità di coordinamento tra procedimenti di approvazione tecnica di cui alla lettera a) e procedimenti relativi al rilascio delle concessioni di derivazione di acqua pubblica da parte delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano.

Il comma 2 prevede, a decorrere dall'anno 2022, che una quota fino al 15 per cento, e comunque entro il limite massimo di 800.000 euro annui, delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006², confluiscono nel fondo risorse decentrate del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per essere destinate al riconoscimento di incentivi, nei limiti delle risorse effettivamente confluite nel medesimo fondo, in favore dei dipendenti di livello non dirigenziale in servizio nelle articolazioni di cui all'articolo 2, comma 171, del citato decreto-legge n. 262 del 2006, per lo svolgimento di specifiche funzioni di vigilanza tecnica sui lavori e sull'esercizio delle dighe e delle opere di derivazione, nonché di istruttoria di progetti e di valutazione della sicurezza. Gli incentivi corrisposti nel corso dell'anno al personale di cui al primo periodo sono comprensivi anche degli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'amministrazione e non possono superare l'importo del 15 per cento del trattamento economico complessivo annuo lordo.

Il comma 3 dispone che una quota fino al 4 per cento e, comunque, entro il limite massimo di 200.000 euro annui, delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del decreto-legge n. 262 del 2006, siano destinate alle spese di missione del personale di cui al comma 2 impegnato nello svolgimento delle relative funzioni.

La RT con riferimento al comma 1 afferma che si tratta di disposizione di carattere ordinamentale dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito ai commi 2 e 3 la RT ricorda che l'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, prevede che le spese occorrenti per il finanziamento delle attività prima svolte dal Registro italiano dighe e attualmente svolte dalla competente Direzione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono finanziate dalla contribuzione a carico degli utenti dei servizi, ai sensi dell'[articolo 12](#), comma 1, lettere b) e c), del regolamento di cui al [decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 2003, n. 136](#), nei modi previsti dalla legge, per la parte non coperta da

² L'art. 2, comma 172, del decreto-legge n. 262 del 2006 stabilisce che le spese occorrenti per il finanziamento delle attività già facenti capo al Registro italiano dighe siano finanziate dalla contribuzione a carico degli utenti dei servizi prevista dall'articolo 12, comma 1, lettere b) e c), del D.P.R. 136/2003, nei modi previsti dalla legge, per la parte non coperta da finanziamento a carico dello Stato, e affluiscono ad apposita unità previsionale di base inserita nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

finanziamento a carico dello Stato, e affluiscono ad apposita unità previsionale di base inserita nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture. Il medesimo comma 172 prevede che una quota degli introiti che affluiscono annualmente a titolo di contribuzione degli utenti dei servizi, pari ad euro 2.500.000 per l'anno 2012, pari a euro 2.673.000 per l'anno 2013, pari a euro 3.172.000 per l'anno 2014 e pari a euro 3.184.000 annui a decorrere dal 2015, resta acquisita al bilancio dello Stato. Nella medesima unità previsionale di base confluiscono gli stanziamenti finanziari attualmente iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture per le attività del Registro italiano dighe. Il successivo comma 173 stabilisce che con decreto del Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono individuati i criteri e i parametri per la quantificazione degli oneri connessi alle attività già facenti capo al Registro italiano dighe, ivi comprese quelle di cui all'ultimo periodo del comma 1 dell' [articolo 6 della legge 1° agosto 2002, n. 166](#). Con la disposizione in commento si prevede, pertanto, che una quota delle sopra richiamate risorse versate dai soggetti controllati, eccedenti euro 3.184.000 annui - che ai sensi del comma 172, secondo periodo, del decreto-legge n 262 del 2006- restano acquisiti al bilancio dello Stato- siano destinate a finanziare, oltre alle attività già facenti capo al Registro italiano dighe, anche ed entro il limite massimo di 800.000 euro a decorrere dal 2022, un'incentivazione per specifiche funzioni tecniche di alta specializzazione svolte da ingegneri e geologi della competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili nonché, entro il limite massimo di 200.000 euro, in ragione della tipologia di attività previste, le spese di missione del predetto personale. Tali risorse sono versate in c/entrate sul capitolo 3395 e riassegnate alla Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche ed imputate al capitolo 1290 pg1 e al capitolo 7280 pg 1.

La RT evidenzia poi che le entrate accertate nell'ultimo triennio ammontano ad euro 7.295.750,00 nel 2019, ad euro 7.289.520,00 nel 2020 e ad euro 7.288.620,00, nel 2021. Tali entrate sono oggetto di riduzione per effetto delle seguenti disposizioni di legge:

- articolo 55, comma 1-ter, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1;
- articolo 7, comma 26, lettera a), del decreto -legge 6 luglio 2012, n. 95;
- articolo 1, comma 69, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, a decorrere dal 1° gennaio 2013 per l'importo di euro 3.184.000;
- articolo 15, comma 4, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, per l'importo di euro 597.000.

Nel prospetto seguente la RT riporta un riepilogo delle somme affluite all'entrata, riassegnate alla spesa e relativi impegni e pagamenti:

Entrate accertate			7.295.750,00	7.289.520,00	7.288.620,00
Riduzioni art. 55, comma 1-ter, D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla L. 24 marzo 2012, n. 27, dall'art. 7, comma 26, lett. a), D.L. 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla L. 7 agosto 2012, n. 135 e, successivamente, dall'art. 1, comma 69, L. 24 dicembre 2012, n. 228, a decorrere dal 1° gennaio 2013			3.184.000,00	3.184.000,00	3.184.000,00
Riduzioni art. 15, co.4, D.L. 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.			597.000,00	597.000,00	597.000,00
Entrate accertate al netto delle riduzioni			3.514.750,00	3.508.520,00	3.507.620,00
Capitolo	PG	tipologia entrate	2019	2020	2021
1290	1	stabilizzate (a)	2.150.000,00	2.300.000,00	2.300.000,00
		riassegnate (b)	177.219,54	26.023,00	0
IMPEGNATE			817.886,27	578.820,93	548734,94
Somme in economia			1.509.333,27	1.747.202,07	1.751.265,06
7280	1	stabilizzate ©	500.000,00	500.000,00	500.000,00
		riassegnate (d)	222.728,00	32.292,00	0
IMPEGNATE			93.949,76	387.328,56	346151,29
Residui			628.778,24	144.963,44	153.848,71
Somme assegnate (a#b#c#d)			3.049.947,54	2.858.315,00	2.800.000,00
Somme non assegnate (differenza tra il valore netto delle entrate e le somme assegnate)			464.802,46	650.205,00	707.620,00

Pertanto, per la RT come evidenziato in tabella, l'importo massimo complessivo di 1 milione di euro trova capienza nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente (come dimostrato dall'entità delle risorse non impegnate nel triennio 2019 – 2021 – voce “somme in economia”) e il loro utilizzo per le ulteriori finalità previste dalla nuova disposizione non pregiudica in alcun modo lo svolgimento delle attività *de iure condito* affidate alla Direzione generale. Al riguardo la RT evidenzia che tali entrate derivanti dalla contribuzione a carico degli utenti dei servizi ai sensi dell'articolo 12, comma 1, lettere b) e c) del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 2003, n. 136 (entrate derivanti dalle prestazioni o convenzioni di cui all'articolo 10; quote annue di iscrizione per le dighe di cui all'articolo 13, comma 1, dovute quale compartecipazione alle spese da parte degli utenti dei servizi) sono destinate al finanziamento delle attività già facenti capo al Registro italiano dighe. La RT conclude affermando che con la disposizione in parola, pertanto, si prevede l'utilizzo di tali risorse per una ulteriore finalità, sempre inerente alle dighe, e volta a potenziare l'attività di vigilanza svolta dalla Direzione competente sulle medesime finalizzata ad incrementare il livello di sicurezza delle stesse senza compromettere la realizzazione delle originarie finalità a cui si aggiungono quelle del comma in parola.

Al riguardo, andrebbero innanzitutto chiariti i fabbisogni di finanziamento delle attività già facenti capo al Registro italiano dighe visto che si utilizzano in copertura risorse finora destinate a tale finalità.

Alla luce dei dati forniti dalla RT andrebbero poi chiarite le ragioni per cui nell'ultimo triennio vi sono state somme non assegnate e somme finite in economia. In particolare si osserva che secondo il comma 172 dell'articolo 2 della legge 262/2006 i contributi a carico degli utenti dei servizi che generano le entrate in esame dovrebbero essere calibrati sulle spese occorrenti per il finanziamento delle attività già facenti capo al Registro italiano dighe, salva la quota che la legge prevede in miglioramento del bilancio. A tal fine la RT ricorda che un decreto ministeriale doveva stabilire i criteri e i parametri per la quantificazione degli oneri connessi alle attività già facenti capo al Registro italiano dighe³. A tale proposito andrebbe però illustrata tale quantificazione ed eventualmente se essa è ancora attuale o se gli oneri nel corso degli anni si sono ridotti e le relative motivazioni.

Articolo 3

(Adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza)

Il comma 1 istituisce nello stato di previsione del MIMS un fondo destinato a finanziare gli interventi di adeguamento infrastrutturale che interessano le Capitanerie di Porto – Guardia Costiera con una dotazione di 1,3 milioni di euro per l'anno 2022, 500 mila euro per l'anno 2023, 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036.

Il comma 2 dispone che l'approvazione dei progetti delle opere previste dal comma 1 equivale a tutti gli effetti a dichiarazione di pubblica utilità nonché di urgenza e indifferibilità delle opere stesse. Inoltre si descrive l'elenco degli interventi, individuando le modalità e i criteri da seguire per la predisposizione di detto elenco.

Il comma 3 prevede che gli interventi devono essere identificati attraverso il codice unico di progetto (CUP), nonché che il monitoraggio avviene attraverso il sistema previsto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

Il comma 4 provvede ai relativi oneri, pari a 1,3 milioni di euro per l'anno 2022, a 500 mila euro per l'anno 2023, a 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 ed a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036:

- a) quanto a 500.000 euro per l'anno 2022 e a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero

³ Da una ricerca in banca dati è stato possibile reperire due decreti ministeriali del 4 giugno 2009 che però non effettuano tale quantificazione. Si tratta della Disciplina dei criteri di determinazione del diritto di istruttoria da parte dei richiedenti la concessione o dei concessionari, per le attività espletate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella fase di progettazione e costruzione di dighe, e della Disciplina dei criteri di determinazione del contributo annuo da parte dei concessionari di dighe per le attività di vigilanza e controllo svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, pubblicati entrambi nella Gazzetta Ufficiale del 24 settembre 2009, n. 222.

dell'economia e delle finanze, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

- b) quanto a 800.000 euro per l'anno 2022, a 500.000 euro per l'anno 2023 e a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al Fondo di parte capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Il comma 5 apporta alcune modifiche alle disposizioni della legge di bilancio per il 2022 (articolo 1, commi 475 e 476) che istituiscono due fondi per la costruzione di nuove caserme e per l'esecuzione di interventi straordinari su quelle già esistenti, rispettivamente, nello stato di previsione del Ministero della difesa per l'Arma dei Carabinieri e nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per la Guardia di Finanza. In particolare, le modifiche sono volte principalmente a:

- rendere la finalità delle disposizioni previste dal comma 475 più generale, riferendola alla “funzionalità dell'Arma dei carabinieri” (nel testo originario era la “funzionalità dei servizi di istituto dell'organizzazione territoriale e del Comando unità forestali, ambientali e agroalimentari dell'Arma dei carabinieri”);
- espungere, sia nel comma 475 che nel comma 476, ogni riferimento ad un “programma di interventi”, sostituendolo più genericamente con un “elenco di interventi”, riferito comunque ad un arco temporale ultradecennale;
- ricomprendere, tra gli interventi finanziabili, più genericamente il “miglioramento antisismico” anziché richiedere l'adeguamento antisismico (sia nel comma 475 che nel comma 476);
- tra le priorità di intervento, l'acquisto di immobili privati già sede di presidi territoriali dell'Arma dei carabinieri o di comandi o reparti della Guardia di finanza in regime di locazione viene sostituito prevedendo in via generale l'acquisto di immobili privati, tra cui quelli già in locazione come sede di presidi territoriali, comandi o reparti;
- nel comma 475, per l'approvazione dell'elenco di interventi relativo agli immobili dell'Arma dei carabinieri non è più richiesto un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, emanato su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'interno, il Ministro della difesa e il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Agenzia del demanio, bensì un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (con le medesime procedure di consultazione e concertazione).

La RT in merito ai commi da 1 a 4, oltre a descrivere la disposizione, con specifico riguardo alla quantificazione degli oneri derivanti dalla realizzazione degli interventi contemplati, evidenzia che la stessa è stata effettuata assumendo a riferimento i dati inseriti nel portale PTIM dell'Agenzia del Demanio dai quali risulta che:

- a) il Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera che ha in uso complessivamente 851 unità immobiliari destinate ad uffici, caserme, basi aeronavali, officine, magazzini per complessivi mq. 450.000 circa di superfici coperte oltre le aree destinate a servizi;
- b) le esigenze manutentive non finanziate, attualmente rilevate e validate dai Provveditorati interregionali alle opere pubbliche ammontano a circa 155 milioni di euro, mentre gli interventi manutentivi richiesti in corso di validazione ammontano a poco più di 50 milioni di euro.

Pertanto, il finanziamento in oggetto, pari a circa il 30% delle somme necessarie per la manutenzione dell'intero parco infrastrutturale, consente per la RT di avviare un programma di conservazione del patrimonio immobiliare in uso evitando il suo

depauperamento e prevenendo il degrado dello stesso anche alla luce del mantenimento dei parametri di sicurezza previsti dalla vigente normativa di igiene e sicurezza sui luoghi di lavoro.

Relativamente al comma 5 e alle modifiche ai commi 475 e 476, articolo 1, della legge di bilancio per il 2022 la RT afferma che la disposizione non genera nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, poiché è realizzabile attraverso le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, essendo volta esclusivamente a superare talune criticità di carattere interpretativo e applicativo connesse all'attuazione del programma di ammodernamento del patrimonio infrastrutturale, rispettivamente, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza su tutto il territorio nazionale, finanziati con i fondi di investimento pluriennale previsti dall'articolo 1, commi 475 e 476, della legge n. 234 del 2021.

Il prospetto riepilogativo ascrive alle norme i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

(milioni di euro)

Descrizione norma	e/s		Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indebitamento netto		
			2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Istituzione di un Fondo per l'adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera, Carabinieri Guardia di finanza	s	k	1,3	0,5	6,4	1,3	0,5	6,4	1,3	0,5	6,4
Riduzione tabella B - MIMS	s	k	-0,5		-4,4	-0,5		-4,4	-0,5		-4,4
Riduzione del Fondo per il riaccertamento dei residui passivi perenti di parte capitale - MIMS	s	k	-0,8	-0,5	-2,0	-0,8	-0,5	-2,0	-0,8	-0,5	-2,0

Al riguardo, in merito alla quantificazione dell'onere di cui al comma 1, alla luce degli elementi forniti dalla RT si evidenzia che la stessa ammette che lo stanziamento non è adeguato essendo pari soltanto al 30% delle somme necessarie e pur trattandosi di uno stanziamento pluriennale su un periodo di 15 anni.

Con riferimento alla copertura finanziaria recata al comma 4, anche per effetto dell'analogo utilizzo delle risorse del Fondo per il riaccertamento dei residui passivi perenti di parte capitale dello stato di previsione del MIMS recato dal successivo articolo 4, andrebbe assicurata la disponibilità delle predette risorse e l'assenza di pregiudizi nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse.

Articolo 4

(Misure urgenti in materia di trasporto marittimo di passeggeri, di adeguamenti infrastrutturali portuali e per la laguna di Venezia)

Il comma 1 autorizza il Commissario straordinario di cui all'articolo 2 del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, a realizzare un ulteriore punto di attracco temporaneo nell'area di Chioggia nel limite di

spesa di 1 milione di euro, per l'anno 2022, destinato anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT. Il Commissario straordinario provvede ad indicare, nella relazione periodica prevista dal comma 2-*bis* del citato articolo 2, lo stato di realizzazione dell'intervento e le iniziative adottate e da intraprendere, anche in funzione delle eventuali criticità rilevate nel corso del processo di realizzazione.

Il comma 2, al fine di garantire un'organizzazione efficace del traffico delle navi da crociera e migliorare i livelli di servizio ai passeggeri, autorizza la spesa, nel limite complessivo di euro 675 mila per ciascuno degli anni 2022 e 2023, in favore dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, per l'adeguamento funzionale e strutturale delle banchine dei porti di Monfalcone e di Trieste. Il trasferimento delle risorse è subordinato alla corretta alimentazione dei sistemi informativi della ragioneria generale dello Stato e alla comunicazione al Ministero dell'economia e delle finanze del Codice unico di progetto di ciascun intervento e del relativo cronoprogramma procedurale.

Il comma 3 reca la copertura finanziaria della norma, quantificati in euro 1.675.000 per l'anno 2022 e in euro 675.000 per l'anno 2023 ed ai quali si provvede:

- a) quanto a 1 milione di euro per l'anno dal 2022, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- b) quanto a 675.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2023, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al Fondo di parte capitale di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Il comma 4 apporta una serie di modifiche all'articolo 95 del decreto-legge n. 104 del 2020 che ha previsto la costituzione dell'Autorità per la Laguna di Venezia. Le modifiche introdotte sono finalizzate a definire e circoscrivere con maggior dettaglio le competenze e le funzioni svolte dall'Autorità, nonché a semplificare e accelerare le procedure tecniche e amministrative previste dall'articolo 95 del decreto-legge n. 104 del 2020. Tra l'altro si dispone che le autorizzazioni degli scarichi civili e di quelli relativi alle aziende artigiane produttive, agli enti assistenziali e alle aziende turistiche ricettive e della ristorazione, sono rilasciate previa approvazione dei progetti da parte del comune di Venezia e i relativi canoni, determinati in base al consumo idrico, sono introitati direttamente dal comune di Venezia.

Il comma 5 modifica l'articolo 4, comma 3, della legge 29 novembre 1984, n. 798, al fine di prevedere che il Comitato istituzionale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna, cui sono demandati l'indirizzo, il coordinamento e il controllo per l'attuazione degli interventi previsti dalla medesima legge, oltre ad approvare il piano degli interventi nell'ambito della Laguna di Venezia e decidere sulla ripartizione delle risorse stanziare per la loro attuazione, decida anche l'eventuale rimodulazione delle risorse ripartite.

La RT in merito al comma 1 precisa che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, n. 545 del 31 dicembre 2021, sono stati individuati gli interventi di cui all'articolo 2 del decreto-legge n. 103 del 2021, attuati con le risorse allo scopo autorizzate dal comma 5 del medesimo articolo 2, pari a 2 milioni di euro per l'anno 2021, 8 milioni di euro per l'anno 2022, 15 milioni di euro per l'anno 2023, 42 milioni di euro per l'anno 2024, 55 milioni di euro per l'anno 2025 e 35 milioni di euro per l'anno 2026.

Nella tabella di seguito riportata, la RT evidenzia i costi relativi alle attività sopra elencate:

Intervento	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Totale per intervento	CUP
1 Ormezzi temporanei presso le banchine di Porto di Marghera	2.000.000,00	4.000.000,00	-	-	-	-	6.000.000,00	E71B21004770005
2 Attrezzamento temporaneo della Banchina sul Canale Industriale Nord, Sponda Nord per 1 nave da 340 mt		3.000.000,00	7.000.000,00	-	-	-	10.000.000,00	E71B21004780005
3 Realizzazione di due accosti per navi di lunghezza fino a 340 mt e realizzazione di un terminal passeggeri presso Canale Nord		500.000,00	2.500.000,00	20.000.000,00	25.000.000,00	14.000.000,00	62.000.000,00	E71B21004790005
4 Interventi di manutenzione dei canali esistenti finalizzati al transito delle navi da crociera lungo il Canale Malamocco-Marghera, agli ormeggi temporanei di Porto Marghera e all'accesso alla odierna Stazione Marittima		500.000,00	3.500.000,00	17.000.000,00	23.000.000,00	19.000.000,00	63.000.000,00	E71B21004800005
5 Opere accessorie finalizzate al miglioramento della navigabilità ed acquisizioni aree			2.000.000,00	5.000.000,00	7.000.000,00	2.000.000,00	16.000.000,00	E71B21004810005
Totale per annualità	2.000.000,00	8.000.000,00	15.000.000,00	42.000.000,00	55.000.000,00	35.000.000,00	157.000.000,00	
Art. 2 c. 5	2.000.000,00	8.000.000,00	15.000.000,00	42.000.000,00	55.000.000,00	35.000.000,00	157.000.000,00	

L'inserimento di Chioggia tra le aree di intervento del Commissario straordinario comporta la necessità di ulteriori fondi pari ad € 1.000.000, così quantificati:

Accosto temporaneo a Chioggia

Stima del costo	costo parametrico	Costo
Riqualificazione arredi di banchina per un tratto di circa 300m	1.600 €/m	€. 480.000,00
Manutenzione canale	-	€. 520.000,00
Totale (inclusa incidenza spese tecniche)		€.1.000.000,00

Nella tabella seguente, la RT riporta i costi per anno già previsti a legislazione vigente cui sono aggiunti i costi previsti dalla disposizione in esame per la realizzazione del punto di attracco temporaneo di Chioggia (che porta la spesa complessiva del punto 1 – ormeggi temporanei presso le banchine di Porto di Marghera e Chioggia - riferito all'anno 2022 da 4 a 5 milioni di euro)

Intervento	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Totale per intervento	CUP
1 Ormezzi temporanei presso le banchine di Porto di Marghera e Chioggia	2.000.000,00	5.000.000,00	-	-	-	-	7.000.000,00	E71B21004770005
2 Attrezzamento temporaneo della Banchina sul Canale Industriale Nord, Sponda Nord per 1 nave da 340 mt		3.000.000,00	7.000.000,00	-	-	-	10.000.000,00	E71B21004780005
3 Realizzazione di due accosti per navi di lunghezza fino a 340 mt e realizzazione di un terminal passeggeri presso Canale Nord		500.000,00	2.500.000,00	20.000.000,00	25.000.000,00	14.000.000,00	62.000.000,00	E71B21004790005
4 Interventi di manutenzione dei canali esistenti finalizzati al transito delle navi da crociera lungo il Canale Malamocco-Marghera, agli ormeggi temporanei di Porto Marghera e all'accesso alla odierna Stazione Marittima		500.000,00	3.500.000,00	17.000.000,00	23.000.000,00	19.000.000,00	63.000.000,00	E71B21004800005
5 Opere accessorie finalizzate al miglioramento della navigabilità ed acquisizioni aree			2.000.000,00	5.000.000,00	7.000.000,00	2.000.000,00	16.000.000,00	E71B21004810005
Totale per annualità	2.000.000,00	9.000.000,00	15.000.000,00	42.000.000,00	55.000.000,00	35.000.000,00	158.000.000,00	
Art. 2 c. 5	2.000.000,00	9.000.000,00	15.000.000,00	42.000.000,00	55.000.000,00	35.000.000,00	158.000.000,00	

Con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui al comma 2, nel limite complessivo di euro 675 mila per ciascuno degli anni 2022 e 2023, in favore dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, per l'adeguamento funzionale e strutturale delle banchine dei porti di Monfalcone e di Trieste, la RT mostra i seguenti costi

	2022	2023
N° 2 pontoni di dimensioni indicative 15 m x 50 m (locazione):	€ 500.000	€ 500.000
Altri costi di approvvigionamento.		
N° 6 Fender pneumatici Yokohama (diametro 3,0 m) :	€ 100.000	€ 100.000
N° 15 parabordi (diametro 1,0 m):	€ 20.000	€ 20.000
N° 1 rampa di accesso carrabile per provviste e bagagli:	€ 40.000	€ 40.000
N° 1 rampa di accesso passeggeri:	€ 15.000	€ 15.000
TOTALE	€ 675.000	€ 675.000

Infine, relativamente ai commi 4 e 5 la RT afferma che le disposizioni hanno carattere ordinamentale dalle quali non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il prospetto riepilogativo ascrive alle norme i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

(milioni di euro)

Descrizione norma	e/s		Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indebitamento netto		
			2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Ulteriore punto di attracco temporaneo dell'area di Chioggia	s	k	1,0			1,0			1,0		
Autorizzazione di spesa a favore dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale	s	k	0,68	0,68		0,68	0,68		0,68	0,68	
Riduzione tabella B - MIMS	s	k	-1,0			-1,0			-1,0		
Riduzione del Fondo per il riaccertamento dei residui passivi perenti di parte capitale - MIMS	s	k	-0,68	-0,68		-0,68	-0,68		-0,68	-0,68	

Al riguardo, in merito alla quantificazione dell'onere di cui al comma 1, pur se l'onere è limitato all'entità dello stanziamento, si osserva che la RT oltre a fornire una stima sintetica del costo non specifica i singoli elementi posti alla base della predetta quantificazione. Inoltre, atteso che l'onere è limitato al solo anno 2022, andrebbe chiarito se l'opera ha bisogno di attività manutentiva periodica e con quali eventuali risorse si farà fronte a tale onere.

Analogamente, per quanto riguarda il finanziamento di cui al comma 2 per l'adeguamento funzionale e strutturale delle banchine dei porti di Monfalcone e di Trieste, si osserva che la RT fornisce alcune informazioni ma non specifica in quale modo la spesa è ripartita tra i due porti. A tal fine si segnala che la RT quantifica un onere per una rampa di accesso provviste e bagagli e una per i passeggeri, senza specificare in quali porti le stesse saranno implementate. Inoltre, posto che gran parte dell'onere è sostenuto per locazione di due pontoni, andrebbe chiarito se una locazione

per soli due anni soddisfi le esigenze di adeguamento funzionale e strutturale delle banchine oppure se sarà necessario un rifinanziamento a partire dal 2024.

Con riferimento alla copertura finanziaria recata al comma 3, anche per effetto dell'analogo utilizzo delle risorse del Fondo per il riaccertamento dei residui passivi perenti di parte capitale dello stato di previsione del MIMS recato dal precedente articolo 3, andrebbe assicurata la disponibilità delle predette risorse e l'assenza di pregiudizi nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse.

In merito al comma 4 e alla previsione che i canoni riferiti agli scarichi civili e di quelli relativi alle aziende artigiane produttive, agli enti assistenziali e alle aziende turistiche ricettive e della ristorazione, determinati in base al consumo idrico, sono introitati direttamente dal comune di Venezia, andrebbe chiarito se tale disposizione determini una riduzione di entrate per l'Autorità per la Laguna di Venezia con riflessi sui propri equilibri di bilancio.

In relazione alla possibilità di rimodulazione delle risorse prevista al comma 5, andrebbe valutato il possibile impatto sugli effetti finanziari già scontati sui saldi.

Articolo 5

(Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'impianto funiviario di Savona)

Il comma 1 integra l'articolo 94-*bis* del decreto-legge n. 18 del 2020 che reca disposizioni per il ripristino della funzionalità dell'impianto funiviario di Savona, aggiungendo i commi 7-*bis*, 7-*ter*, 7-*quater*, 7-*quinqies*.

In particolare, al nuovo comma 7-*bis* si prevede che in caso di cessazione entro il 31 dicembre 2022 della concessione Funivia Savona - San Giuseppe di Cairo e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale, in deroga alle previsioni di cui all'articolo 21, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, provveda, per un periodo massimo di ventiquattro mesi, prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili non oltre il 31 dicembre 2024, ad eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, nonché all'individuazione di un nuovo concessionario secondo le modalità previste dal codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Si prevede altresì che, nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale provvede alla gestione diretta dell'impianto funiviario.

Qualora non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario all'esito della procedura di individuazione di un nuovo concessionario, la regione Liguria subentra allo Stato, quale titolare e concedente dell'impianto funiviario. Si demanda l'attuazione del conferimento e l'attribuzione alla regione Liguria, a decorrere dalla data di effettivo trasferimento dell'impianto funiviario, delle relative risorse, ad un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previo accordo di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la regione Liguria.

Si prevede che per lo svolgimento delle suddette attività e per l'eventuale supporto tecnico, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, possa avvalersi di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196. I relativi oneri sono posti a carico delle risorse previste dalla presente norma nel limite massimo di spesa di euro 70 mila euro per l'anno 2022 e di 200 mila euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024.

Ai relativi oneri, quantificati nel limite massimo di 700.000 euro per l'anno 2022 e di 5.600.000 euro a decorrere dall'anno 2023 si provvede:

- quanto ad euro 700.000 per l'anno 2022 mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- quanto ad euro 5.600.000 a decorrere dall'anno 2023 a valere sulle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili destinate alle sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, funivie e ascensori in servizio pubblico e autolinee non di competenza delle regioni ai sensi dell'articolo 2, della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Il comma 2 estende di ulteriori quattro mesi (dal 31 agosto 2022 fino al 31 dicembre 2022) le misure di cassa integrazione in favore dei lavoratori dipendenti da imprese del territorio della provincia di Savona, impossibilitati a prestare attività lavorativa, in tutto o in parte, a seguito della frana verificatasi lungo l'impianto funiviario di Savona, in concessione alla società Funivie S.p.a..

La RT ai fini della quantificazione dell'onere recato al comma 1 afferma che è stato ipotizzato l'avvio dell'attività di gestione a regime da parte del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale a partire dall'anno 2023, tenuto conto che si ritiene di poter ultimare gli interventi per il ripristino dell'impianto e quindi del suo completo funzionamento entro il 31 dicembre 2022. I costi riferiti all'anno 2022 riguardano le spese per il personale utilizzato per provvedere alla manutenzione ordinaria dell'impianto necessaria al collaudo finale dello stesso, che si ritiene debba avvenire in concomitanza con la fase finale degli interventi previsti per il ripristino del medesimo impianto. Infine, sono stati calcolati i costi di funzionamento e le spese per l'eventuale supporto tecnico da parte di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

La RT evidenzia inoltre l'assenza di oneri per il riscatto dei beni del concessionario ovvero per i contratti trasferiti, atteso che il "ritrasferimento" riguarda beni oggetto di concessione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero di beni finanziati interamente con risorse facenti capo allo stesso Ministero, rispetto ai quali il concessionario non può, dunque, vantare alcun diritto di credito derivante o conseguente al suo trasferimento in favore del Ministero medesimo.

Per l'anno 2022 (quattro mesi), per lo svolgimento delle attività previste dalla disposizione da parte del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale e per consentire l'attività di manutenzione finalizzata al ripristino della funzionalità della funivia, è stato stimato l'impiego di 36 unità di personale, il cui costo medio è stato calcolato sulla base della spesa per il personale risultante dai valori di bilancio 2018 e 2019 della società Funivia Spa. Ai fini della quantificazione dei costi si è tenuto conto anche dell'eventuale supporto tecnico, nel limite di 70 mila euro, da parte di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 e delle spese per buoni pasto, cancelleria, missioni e trasferte e altre spese di

funzionamento, stimate in circa 183 mila euro all'anno (10% del solo costo del personale trattandosi di gestione di un impianto non ancora operativo).

Nella tabella seguente la RT riporta il dettaglio delle voci considerate.

Tabella 1

	Unità di personale	Retribuzione	Oneri sociali	TFR	Altri costi	TOTALE
Personale	36	36.113	11.087	2.528	903	1.822.688
Eventuale supporto tecnico, nel limite di 70 mila euro per l'anno 2022, da parte di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196						70.000
TOTALE						1.892.688
				Buoni pasto, cancelleria, missioni e trasferte e altre spese di funzionamento - (impianto non ancora operativo)		10%
						182.269
				Totale		2.074.957
				Anno 2022 (4 mesi)		691.652,22

Relativamente agli anni 2023 e 2024, per assicurare la sostenibilità economico-finanziaria dell'esercizio viene previsto il riconoscimento di un contributo finanziario nel limite massimo di 5,6 milioni di euro per la copertura dei costi di gestione relativi al personale, agli eventuali oneri per lo svolgimento delle attività di supporto da parte di tali società, posti a carico delle risorse di cui al comma 7-*quater* nel limite massimo di spesa di 200 mila euro annui e alle spese per buoni pasto, cancelleria, missioni e trasferte e altre spese di funzionamento, stimate in circa 900 mila euro all'anno (20% del solo costo del personale ipotizzando la gestione di un impianto nei primi anni di operatività). La stima di tali costi è stata determinata anche sulla base dei dati di bilancio dalla società Funivie Spa relativi agli anni 2018 e 2019. Inoltre, ai fini prudenziali non si è tenuto conto della stima di ricavi che potrà generare la gestione dell'impianto. Inoltre, sempre ai fini della stima del contributo, si è tenuto conto di quanto già previsto nella richiamata convenzione sottoscritta il 15 novembre 2007, che aveva previsto per gli ultimi 4 anni un contributo il cui valore massimo era pari a 5,6 milioni di euro nell'anno 2019.

Nella tabella seguente la RT riporta il dettaglio delle voci considerate.

Tabella 2

	Unità di personale	Retribuzione	Oneri sociali	TFR	Altri costi	TOTALE
Personale	88	36.113	11.087	2.528	903	4.455.459
Eventuale supporto tecnico, nel limite di 200 mila euro per l'anno 2022, da parte di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196						200.000
TOTALE						4.655.459
				Buoni pasto, cancelleria, missioni e trasferte e altre spese di funzionamento a regime (20% del solo costo del personale)		20%
						891.092
				Totale		5.546.551

La RT specifica che le risorse di 5.600.000 euro utilizzate a copertura a decorrere dall'anno 2023 presenti nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili destinate alle sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie

extraurbane, funivie e ascensori in servizio pubblico e autolinee non di competenza delle regioni ai sensi dell'articolo 2, della legge 2 agosto 1952, corrispondono a quelle appostate sul capitolo di spesa 1325 del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per assicurare direttamente, ai sensi dell'articolo 21, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, la gestione della Funivia, nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario. Dette risorse sono, allo stato, destinate alla gestione della funivia Savona S. Giuseppe e trasferite alla società Funivie Spa per assicurare la sostenibilità economico-finanziaria dell'esercizio pubblico.

In relazione alle annualità successive all'anno 2024, le risorse, nel limite massimo di 5,6 milioni di euro, saranno utilizzate, in tutto o in parte, nell'ambito del nuovo rapporto concessorio laddove si necessiti di dare una sovvenzione all'esercizio, ovvero, qualora non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario all'esito della procedura di cui al comma 7-*bis* e la regione Liguria subentri allo Stato, quale titolare e concedente dell'impianto funiviario.

In merito all'estensione della cassa integrazione di ulteriori quattro mesi (fino al 31 dicembre 2022) delle misure in favore dei lavoratori dipendenti da imprese del territorio della provincia di Savona, impossibilitati a prestare attività lavorativa, in tutto o in parte, a seguito della frana verificatasi lungo l'impianto funiviario di Savona, in concessione alla società Funivie S.p.a, la RT evidenzia che la disposizione prevede la possibilità di riconoscimento da parte dell'INPS, per la durata massima di altri quattro mesi (settembre 2022 – dicembre 2022), di un'ulteriore indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa, in continuità con l'indennità di cui al comma 1 dell'articolo 94-*bis* del decreto-legge n. 18 del 2020, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 27 del 2020. Entro il limite di durata massima di quattro mesi, l'indennità può essere erogata anche in caso di sopravvenuta risoluzione del rapporto di lavoro dovuta alla cessazione dell'attuale concessione. Al contempo, la RT precisa che la misura è incompatibile con i trattamenti di integrazione salariale, compresi quelli a carico dei fondi di solidarietà di cui al titolo II del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148 e con l'indennità NASpI di cui al decreto legislativo 4 marzo 2015, n. 22. La circolare di riferimento INPS con le istruzioni contabili per il pagamento delle indennità nell'anno 2020 è la n. 121 del 20 ottobre 2020: in essa viene indicato che l'importo medio orario dell'indennità, pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, è pari a euro 10,26, comprensivo di contribuzione figurativa e ANF, e tale costo è quello utilizzato per il calcolo della stima dell'onere di ogni singolo decreto emanato dalla regione Liguria. Alla data odierna risultano contabilizzati da parte dell'Istituto per tale prestazione pagamenti relativamente al solo anno 2021 (causale Funivia Savona - Circolare 121/2020) per 486.867,67 di euro rispetto ad uno stanziamento complessivo per il medesimo anno pari a 1,5 milioni di euro.

Alla luce di quanto sopra rappresentato, considerato che nell'anno 2022 il ricorso all'utilizzo di tale prestazione è analogo a quello dell'anno precedente, l'estensione per ulteriori quattro mesi del trattamento straordinario di integrazione salariale dal 1°

settembre 2022 al 31 dicembre 2022 non comporta ulteriori oneri a carico della finanza pubblica in quanto trova sufficiente capienza nell'ambito delle risorse stanziata a legislazione vigente pari a 1 milione di euro per l'anno 2022 e che ne costituisce il limite di spesa.

Nella tabella seguente la RT riporta il dettaglio.

	Indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale		
1	Pagamenti effettuati dall'Inps trattamento straordinario di integrazione salariale nell'anno 2021 (causale Funivia Savona - Circolare 121/2020)		486.867,67
2	Spesa media mensile		40.572,31
3	Spesa per il periodo dal 1° gennaio 2022 al 31 agosto 2022 (1 * 2)		324.578,45
4	Stanziamento anno 2022		1.000.000,00
5	Risorse residue (4-3)		675.421,55
6	Proroga della misura per il periodo dal 1° settembre 2022 al 31 dicembre 2022		162.289,22
7	Differenza (5-6)		513.132,33

Il prospetto riepilogativo ascrive alle norme i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

(milioni di euro)

Descrizione norma	e/s		Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indebitamento netto		
			2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Modifiche all'art. 94-bis del DL n. 18/2020	s	c	0,7			0,7			0,7		
Riduzione del Fondo per il riaccertamento dei residui passivi perenti di parte corrente - MIMS	s	c	-0,7			-0,7			-0,7		

Al riguardo, preliminarmente, si rileva che la RT nella stima degli oneri per l'anno 2022 fa riferimento ad un periodo di 4 mesi (presumibilmente dal 1° settembre), senza fornire ulteriori motivazioni. Andrebbe, dunque, chiarita la ragione per cui è stato considerato tale periodo e in particolare se si ipotizza il subentro dell'Autorità portuale nella concessione a partire da tale data. Al proposito la relazione illustrativa rende noto che la concessione attuale scadrebbe nel 2032 in quanto di durata di 25 anni a partire dal 20 dicembre 2007.

Sul nuovo comma 7-*quater* all'articolo 94-bis del decreto-legge n. 18 del 2020, laddove si prevede che l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale si possa avvalere, per le attività di supporto, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente

dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti pubblici, se ne evidenzia la contraddittorietà laddove da una parte si prevede l'invarianza finanziaria della disposizione e dall'altra si provvede alla quantificazione e copertura dell'onere per gli anni dal 2022 al 2024. Pertanto se tali attività di supporto sono onerose e viene disposta un'autorizzazione di spesa con relativa copertura non andrebbe previsto che esse avvengano senza nuovi o maggiori oneri.

Con riferimento alla quantificazione dell'onere per l'anno 2022, la norma fa riferimento agli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica e la RT afferma che si tratta delle spese per il personale utilizzato per la manutenzione ordinaria, i costi di funzionamento e l'eventuale supporto tecnico e poi però fa riferimento anche all'attività di manutenzione finalizzata al ripristino della funzionalità della funivia che non dovrebbe ricadere nella manutenzione ordinaria. Si osserva inoltre che già la legge di bilancio 2022 (comma 1011, legge n. 234/2021), in aggiunta all'originario stanziamento di 4 milioni per il 2020 previsto dall'articolo 94-*bis* qui modificato, ha previsto per il 2022 un finanziamento di 1 milione di euro al fine di garantire il ripristino della funzionalità dell'impianto di trasporto a fune. La RT annessa alla legge di bilancio recava una dettagliata descrizione dei vari fattori d'oneri che determinavano la necessità dell'ulteriore spesa⁴, per cui andrebbero chiarite le ragioni della necessità di prevedere uno stanziamento aggiuntivo.

⁴ La RT alla legge di bilancio 2022, comma 1011, ricorda che "l'articolo 94-*bis* del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito con modificazioni dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, ai fini della realizzazione degli interventi urgenti per il ripristino dell'impianto della funivia di Savona ha autorizzato la spesa di 4.000.000 di euro per l'anno 2020. Nel corso delle attività svolte dal Commissario, a seguito della prima verifica del quadro economico al completamento del progetto definitivo, la cui consegna è avvenuta in data 9 settembre 2021, è emersa la necessità del rifinanziamento dell'intervento.

L'incremento del costo totale dell'intervento è determinato da:

- maggiore importo dei lavori accertato a seguito dello sviluppo del progetto definitivo, con un incremento di circa euro 500.000, rispetto alle previsioni originarie; tale incremento, considerando le somme spese e gli impegni assunti all'attualità, rende insufficiente l'originario finanziamento di 4.000.000 milioni di euro;
- consolidamento dei costi già sostenuti per le attività progettuali, di indagine, di monitoraggio, di supporto agli espropri necessarie allo sviluppo del progetto definitivo, con un incremento di euro 100.000 circa;
- costi per le attività di verifica del progetto definitivo da porre a base di gara e costi di attività di futura verifica del progetto esecutivo (il cui sviluppo è previsto a carico dell'appaltatore), per circa 50.000 euro;
- aggiornamento dei costi finali delle procedure di esproprio e/o di acquisizione bonaria dei terreni necessari all'intervento, considerando indennità di esproprio e/o costi di acquisizione bonaria, atti notarili, volture catastali e supporto esterno di professionista, con incremento di euro 40.000 circa;
- valutazione delle somme per supporto tecnico generale, anche in fase esecutiva (fra cui attività di Coordinamento della Sicurezza in fase di esecuzione - CSE), per euro 80.000 circa;
- incremento degli imprevidi in misura prossima al 10%, nella considerazione che l'esecuzione dei lavori avviene su pendio già oggetto di movimenti franosi (ad alto rischio di eventi imprevidi ed imprevedibili) e rivalutazione ed incremento dell'IVA sulle maggiori somme per lavori e per le attività di supporto tecnico, per ulteriori 230.000 euro circa.

La disposizione provvede, quindi, all'ulteriore finanziamento delle opere finalizzate al ripristino della funzionalità dell'impianto funiviario di Savona in concessione alla Società Funivie S.p.A., autorizzando la spesa di 1.000.000,00 di euro per l'anno 2022".

In relazione alla stima degli oneri per il 2023, posto che la RT afferma che la stima dei costi è stata determinata sulla base dei dati di bilancio degli anni 2018 e 2019, andrebbe chiarito se si è tenuto conto della rivalutazione monetaria e per le spese di funzionamento dell'incremento dei costi energetici in corso.

Con riferimento alla copertura finanziaria per l'anno 2022 mediante utilizzo delle risorse del Fondo per il riaccertamento dei residui passivi perenti di parte corrente dello stato di previsione del MIMS, andrebbe assicurata la disponibilità delle predette risorse e l'assenza di pregiudizi nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse.

Per quanto riguarda il comma 2, non vi sono rilievi da formulare, nel presupposto che risulti confermato il dato relativo agli oneri mensili finora sostenuti per l'intervento in questione.

Articolo 6 ***(Disposizioni in materia di trasporto aereo)***

Il comma 1, al fine di rafforzare l'interconnessione tra sistema ferroviario e trasporto aereo, nonché di incrementare la rilevanza strategica e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali italiani prevede:

- a) lo svolgimento delle procedure di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 6, comma 3-ter, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nonché quelle relative alle opere inserite nei piani di sviluppo aeroportuali, ivi incluse quelle di mitigazione e miglioramento ambientale, nei tempi previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis, del decreto legislativo n. 152 del 2006 che prevede un sostanziale dimezzamento dei termini e l'affidamento ad una speciale Commissione tecnica PNRR-PNIEC;
- b) lo svolgimento del dibattito pubblico in massimo 45 giorni con dimezzamento degli altri termini procedurali (di cui all'articolo 46, comma 1, secondo periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77);
- c) la riduzione della metà dei termini per l'accertamento di conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi di cui all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383 relativamente ai piani di sviluppo aeroportuale e alle opere inserite in detti piani.

Il comma 2 dispone che le opere di cui al comma 1 che comportano un miglioramento dell'impatto ambientale sulle aree antropizzate sono recepite in via prioritaria all'interno degli strumenti di pianificazione urbanistica, naturalistica e paesaggistica vigenti.

Il comma 3 prevede il dimezzamento dei termini relativi alle procedure di valutazione ambientale di cui alla Parte Seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006 per i piani di sviluppo aeroportuale degli aeroporti di interesse nazionale diversi da quelli di cui al comma 1, nonché per le opere previste dai medesimi piani. Si prevede, altresì, l'applicazione delle disposizioni con finalità acceleratoria di cui al comma 1, lettere b) e c).

La RT afferma che le disposizioni hanno carattere ordinamentale e non presentano profili di spesa in quanto i Piani di sviluppo aeroportuale sono autofinanziati e inseriti nei relativi Contratti di programma di riferimento.

Al riguardo, andrebbe confermato che le semplificazioni e le riduzioni di termini recate dalla presente disposizione non determinino un profilo di spesa degli interventi previsti a legislazione vigente differente rispetto a quello già scontato nei tendenziali.

Inoltre, andrebbe confermata la sostenibilità a carico della Commissione speciale PNR-PNIEC anche della valutazione degli interventi in esame così come di quelli di cui all'articolo 1 del presente decreto, pur alla luce delle risorse destinate dall'articolo 12.

Articolo 7

(Disposizioni urgenti in materia di sicurezza e circolazione stradale e di infrastrutture autostradali)

Il comma 1 reca una serie di modifiche al decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada). In particolare:

- la lettera a) modifica l'articolo 24 (Pertinenze delle strade) del codice, al fine di introdurre una disciplina per le stazioni di ricarica dei veicoli elettrici, procedendo ad una qualificazione giuridica dell'infrastruttura di ricarica e della sua collocazione in diverse aree della sede stradale a seconda della tipologia di strada considerata;
- la lettera b) modifica l'articolo 47 (Classificazione dei veicoli) del codice, operando, al comma 2, in relazione alla categoria L1e, alla categoria L2e, alla categoria L3e e alla categoria L4e una modifica alla definizione delle relative categorie internazionali di appartenenza;
- la lettera c) modifica l'articolo 50 (Velocipedi) del codice, introducendo il valore della potenza nominale continua massima (pari a 0,5 kW) anche per i velocipedi adibiti al trasporto delle merci. Conseguentemente, al comma 2 sono individuate le misure del relativo piano di carico. Dopo il comma 2 sono inseriti i commi *2-bis* e *2-ter*: la prima disposizione stabilisce che i velocipedi a pedalata assistita non rispondenti ad una o più delle caratteristiche o prescrizioni indicate nel comma 1 sono considerati ciclomotori ai sensi e per gli effetti dell'articolo 97; la seconda introduce sanzioni amministrative pecuniarie per chi fabbrica, produce, pone in commercio o vende velocipedi a pedalata assistita che sviluppino una velocità superiore a quella prevista e per chi effettua sui velocipedi a pedalata assistita modifiche idonee ad aumentare la potenza nominale continua massima del motore ausiliario elettrico o la velocità oltre i limiti previsti dal codice della strada;
- la lettera d) introduce il comma *3-bis* all'articolo 97 (Circolazione dei ciclomotori) del codice, consentendo di non dover più inviare per posta ai titolari di ciclomotori che cambiano residenza il tagliando cartaceo da apporre sui certificati di circolazione. In caso di cambio di residenza l'ufficio competente del Dipartimento per la mobilità sostenibile procede all'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli (ANV). A tal fine, i comuni danno notizia dell'avvenuto trasferimento di residenza per il tramite dell'archivio nazionale della popolazione residente (ANPR) non appena eseguita la registrazione della variazione anagrafica;
- la lettera e) sostituisce la lettera f) del comma 3 dell'articolo 116 (Patente e abilitazioni professionali per la guida di veicoli a motore) del codice. Con tale modifica, si consente ai titolari di patente B di guidare un veicolo ad alimentazione alternativa fino a 4,25 t (anziché fino a 3,5 t). A tal fine, è necessario aver conseguito la suddetta patente da due anni e che la differenza di massa (tra 4250 e 3500 Kg) deve essere riconducibile esclusivamente alla massa della batteria per la categoria dei veicoli e non deve determinare in alcun modo un aumento di capacità di carico;

- la lettera f) modifica il comma 2-bis dell'articolo 117 (Limitazioni nella guida) del codice, introducendo il limite di potenza specifica, riferita alla tara, per le autovetture elettriche o ibride plug-in, condotte dai "neo-patentati" di categoria B;
- la lettera g) apporta alcune modifiche all'articolo 120, sostituendo la rubrica e inserendo il comma 6-bis, il quale prevede che nei confronti dei soggetti indicati dal comma 1 del medesimo articolo, il giudice ovvero il prefetto possono disporre l'interdizione dalla conduzione dei velocipedi a pedalata assistita, fatti salvi gli effetti di provvedimenti riabilitativi e, per i soggetti destinatari dei predetti divieti, per tutta la loro durata. Nell'ipotesi di cui al comma 2 del medesimo articolo, con il provvedimento prefettizio di revoca della patente di guida può essere disposta l'applicazione dell'ulteriore misura dell'interdizione dalla conduzione dei predetti velocipedi. Avverso il provvedimento interdittivo prefettizio è ammesso ricorso al Ministro dell'interno. La violazione della misura interdittiva introdotta dalla disposizione in esame è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.000 a euro 7.000 e confisca del mezzo;
- la lettera h) reca modifiche all'articolo 126 (Durata e conferma della validità della patente di guida) del codice e disciplina il rinnovo di validità di patenti di guida scadute da più di 5 anni. Nello specifico, si prevede che nel caso una patente di guida sia scaduta da più di cinque anni, la conferma della validità è subordinata anche all'esito positivo di un esperimento di guida;
- la lettera i) modifica il comma 7 (Comportamento dei pedoni) dell'articolo 190 del codice, al fine di favorire la mobilità delle persone con disabilità, e in particolare di rendere possibile la circolazione delle macchine a loro uso in determinati ambiti stradali. In particolare, si introduce la possibilità di circolazione sugli ambiti stradali dove i pedoni possono circolare in promiscuo con le biciclette (percorsi ciclabili e itinerari ciclopedonali) mentre, nel caso in cui le macchine per disabili siano asservite da motore e quindi garantiscano una velocità minima costante rispetto a quelle a propulsione muscolare, tali macchine possono circolare sulle infrastrutture riservate alle biciclette.

La RT, oltre a descrivere il comma 1, in merito alle lettere:

- da a) a c), f), g) e i) afferma che le disposizioni hanno carattere ordinamentale che non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;
- d) che la disposizione non comporta oneri per la finanza pubblica, e al contrario può determinare risparmi comunque non quantificabili ex ante;
- e) che la disposizione, nel consentire una maggiore flessibilità, risponde alle necessarie esigenze di accelerazione sulla transizione ecologica nel settore dei trasporti (in particolare del trasporto merci dell'ultimo miglio).
- h) n. 1, 3, 4 e 5 afferma che le disposizioni hanno carattere ordinamentale, che non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica mentre con riferimento al n. 2 e alla previsione che nel caso una patente di guida sia scaduta da più di cinque anni, la conferma della validità sia subordinata anche all'esito positivo di un esperimento di guida, la RT sottolinea che detto esperimento è strutturato solo in una prova pratica e che alla disposizione non si ascrivono effetti negativi, atteso che essa genera maggiori entrate per la finanza pubblica, in quanto l'utente che intende procedere al rinnovo della patente dovrà affrontare un costo pari a € 32,20; tali maggiori entrate non sono quantificabili ex ante, in quanto la domanda di rinnovo della patente non ha carattere di obbligatorietà. Gli

uffici della Motorizzazione civile sono in grado di adempiere alle relative attività facendo ricorso alle risorse umane disponibili a legislazione vigente.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare.

Il comma 2 attribuisce ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la definizione delle modalità di annotazione sul documento unico dell'eccesso di massa connesso al sistema di propulsione installato. Inoltre, reca disposizioni transitorie al fine di chiarire che l'efficacia della disposizione di cui al comma 1, lettera e), è subordinata alla necessità che la Commissione europea debba essere prima consultata sull'implementazione della misura e che la disposizione si applica ai veicoli immatricolati successivamente all'adozione del suddetto provvedimento ministeriale con cui saranno definite le modalità attuative.

Il comma 3 modifica l'articolo 33-*bis*, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, recante le modalità di sperimentazione in materia di micromobilità, prorogando di ulteriori dodici mesi il termine di conclusione della suddetta sperimentazione che viene, quindi, fissato al 27 luglio 2023.

La RT afferma che le disposizioni hanno carattere ordinamentale che non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare.

Il comma 4 prevede, al fine di contenere gli oneri finanziari a carico dell'utenza, dal 1° luglio 2022 al 31 dicembre 2022 e comunque non oltre la conclusione della verifica della sussistenza delle condizioni per la prosecuzione dell'attuale rapporto concessorio delle autostrade A24 e A25, ove tale conclusione sia anteriore alla data del 31 dicembre 2022, la sospensione dell'incremento delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25. Per la durata del periodo di sospensione si applicano le tariffe di pedaggio vigenti alla data del 31 dicembre 2017.

La RT evidenzia che la società Strada dei Parchi S.p.A. è concessionaria della tratta autostradale a pedaggio Roma, l'Aquila, Teramo – diramazione per Torano, Pescara (A24/ A25), a seguito di procedura di gara, dal 20 dicembre 2001. Le tratte in gestione si estendono per 281,4 km. La scadenza della concessione è attualmente fissata al 31 dicembre 2030.

Il rapporto concessorio è stato modificato e integrato con la Convenzione Unica (CU) sottoscritta il 18 novembre 2009, divenuta efficace *ex lege* ai sensi del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59.

Allo stato, nei confronti del concessionario, pendono due procedimenti amministrativi: quello di aggiornamento del piano economico finanziario (PEF) e il procedimento di contestazione per grave inadempimento.

Quanto al primo procedimento, la RT evidenzia che l'aggiornamento del rapporto concessorio previsto dall'anno 2014 non si è mai perfezionato, poiché le proposte di

revisione contrattuale presentate da Strada dei Parchi S.p.A. sono state considerate non accoglibili dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

A seguito del ricorso attivato da Strada dei Parchi per l'accertamento del silenzio inadempimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sulla mancata conclusione del procedimento di approvazione delle proposte di Piano economico finanziario, il Consiglio di Stato, con ordinanza n. 2413/2020, in esecuzione della sentenza n. 5330/2018 ha nominato un Commissario *ad acta* assegnandogli l'incarico di portare a compimento il procedimento relativo al nuovo PEF.

Il Commissario *ad acta* ha quindi sottoposto al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) la proposta di aggiornamento/revisione del PEF elaborata da Strada dei Parchi S.p.a., ritenendo tale proposta non sostenibile, anche in considerazione degli aumenti tariffari del 15,81 % all'anno fino al 2030.

Il CIPESS, nella seduta del 5 maggio 2022, su conforme parere del Nucleo di consulenza per l'Attuazione delle linee guida per la Regolazione dei Servizi di pubblica utilità (NARS), ha formulato parere non favorevole sulla proposta di aggiornamento/revisione del PEF. La relativa delibera, ad oggi, è in corso di pubblicazione.

Quanto al secondo procedimento, la RT osserva che esso scaturisce dalla contestazione di grave inadempimento formalizzata dal concedente con note prot. n. 33797 del 28 dicembre 2021, prot. n. 1179 del 28 gennaio 2022 e prot. n. 5092 del 28 febbraio 2022.

Con nota prot. n. 5796 del 15 marzo 2022, la società concessionaria ha inviato le proprie controdeduzioni, attualmente all'esame del Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili.

Quanto alla violazione degli obblighi derivanti dal rapporto concessorio, la RT evidenzia che le Procure della Repubblica presso i Tribunali di L'Aquila, Teramo, Pescara, Sulmona, hanno avviato specifiche indagini nei confronti dei rappresentanti della società concessionaria.

Tanto premesso, in considerazione della circostanza che ambedue i procedimenti amministrativi instaurati sono suscettibili di determinare la caducazione del rapporto concessorio, la disposizione in esame prevede l'applicazione, fino alla definizione di detti procedimenti e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2022, delle tariffe di pedaggio vigenti alla data del 31 dicembre 2017.

Ciò al fine di evitare che il concessionario possa applicare, nelle more della definizione di detti procedimenti, gli incrementi tariffari del 19% circa (comprensivo degli incrementi tariffari maturati per l'anno 2018 - +12,89% - l'anno 2019 - + 5,59%), sospesi fino al 31 dicembre 2021 con l'art. 9-*tricies semel*, comma 1, del decreto - legge 24 ottobre 2019, n. 123 e, successivamente, dal 1° gennaio 2022 e fino al 30 giugno 2022 sulla base di una decisione unilaterale del medesimo concessionario.

Per quanto concerne gli effetti sulla finanza pubblica, la RT rappresenta la neutralità della disposizione dal momento che la stessa non interviene né sui termini, né sull'entità delle somme dovute ad Anas S.p.A. ai sensi dell'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della convenzione unica stipulata il 18 novembre 2009.

Al riguardo, si evidenzia che l'articolo *9-tricies semel*, comma 1, del decreto – legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, come modificato dall'articolo 2, comma *2-bis*, del decreto - legge 10 settembre 2021, n. 121, ha previsto la sospensione degli incrementi tariffari relativi alle medesime tratte autostradali per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2019 e il 31 dicembre 2021 e la conseguente applicazione delle tariffe vigenti alla data del 31 dicembre 2017.

Ai sensi dei commi 2 e 3 del sopra menzionato articolo *9-tricies semel*:

- a) è stato contestualmente sospeso l'obbligo del concessionario delle autostrade A24 e A25 di versare le rate del corrispettivo della concessione di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della Convenzione unica stipulata il 18 novembre 2009, relative agli anni 2017 e 2018, ciascuna dell'importo di euro 55.860.000, comprendente gli interessi di dilazione;
- b) è stato previsto l'obbligo del concessionario delle autostrade A24 e A25 di effettuare, al termine della concessione, il versamento all'ANAS Spa delle rate del corrispettivo sospese ai sensi del comma 2, con maggiorazione degli interessi maturati calcolati al tasso legale, ferme restando le scadenze di tutte le restanti rate del corrispettivo di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della convenzione unica stipulata il 18 novembre 2009, spettanti all'ANAS Spa.

Tanto premesso, la RT precisa che, in sede di approvazione del citato articolo *9-tricies semel*, dal punto di vista degli effetti finanziari, sono stati stimati ricavi medi annui delle tratte autostradali A24-A25, per circa 180 milioni di euro, e una diminuzione di ricavi (derivanti dalla mancata applicazione a detti ricavi stimati dell'incremento delle tariffe da pedaggio maturate pari a circa il 19%) nel periodo 1° gennaio 2019 – 31 ottobre 2021, di circa 35 milioni di euro annui.

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

In base ai dati di bilancio di esercizio della società concessionaria delle tratte autostradali A24 e A25 relativi agli anni 2019, 2020 e 2021, risultano ricavi da pedaggio pari ad euro 162.591.000, nel 2019, ad euro 123.270.000, nell'anno 2020 e ad euro 147.764.000, nell'anno 2021.

Nell'evidenziare che non si dispone dei dati previsionali relativi all'anno 2022 ed ipotizzando, in via prudenziale, un andamento dei ricavi pedaggio esattamente corrispondente all'esercizio 2019 (ovvero all'esercizio antecedente la dichiarazione di

emergenza nazionale da COVID -19), la RT evidenzia che la compensazione degli effetti finanziari ed economici conseguenti alla sospensione dell'incremento tariffario dal 1° luglio 2022 fino al 31 dicembre 2022 è già assicurata dalla previsione del comma 2 del citato articolo 9-*tricies semel* che ha previsto il differimento al termine della concessione del pagamento delle rate del corrispettivo della concessione di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della Convenzione unica stipulata il 18 novembre 2009, relative agli anni 2017 e 2018, ciascuna dell'importo di euro 55.860.000, comprendente gli interessi di dilazione.

Nella tabella seguente sono riportati i valori considerati (in euro):

	Fonti	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (dato stimato)	Totale
A	Sospensione dei canoni ANAS ai sensi dell'art. 9- <i>tricies semel</i> , D.L. 123/2015	55.860.000	55.860.000					111.720.000
	Utilizzi							
B	Ricavi netti da pedaggio			162.591.000	123.270.000	147.764.000	162.591.000	
C	Incremento tariffario europeo (%)			19%	19%	19%	19%	
D	Incidenza annua incremento tariffario sospeso			30.892.290	23.421.300	28.075.160		
E	Incidenza incremento tariffario sospeso 1° luglio 2022 - 31 dicembre 2022						15.446.145	
F	Totale utilizzi			30.892.290	23.421.300	28.075.160	15.446.145	97.834.895
	Importo residuo (A-F)							13.885.105

La RT conclude affermando che dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, si osserva che la quantificazione dell'incremento tariffario dei pedaggi del 19% operata dalla RT è difforme da quella della relazione illustrativa che invece afferma che gli incrementi tariffari che sono evitati dalla norma sono pari a circa il 24% in quanto la relazione illustrativa tiene conto pure degli anni 2020 (+2,56%) e 2021 (+2,56%).

Inoltre le due relazioni non tengono conto della sospensione tariffaria del primo semestre dell'anno 2022 che, in base a quanto riportato dalla RT, dipende da una decisione unilaterale del concessionario.

Si segnala che considerando gli incrementi di cui riferisce la relazione illustrativa e il primo semestre 2022 non sarebbe più garantita la compensazione degli effetti finanziari ed economici conseguenti alla sospensione dell'incremento tariffario dal 1° luglio 2022 fino al 31 dicembre 2022 mediante la sospensione dei versamenti dei canoni all'ANAS previsti dal comma 2 dell'articolo 9-*tricies semel* del decreto-legge n. 123 del 2019⁵.

⁵ Infatti, mentre la tabella proposta dalla RT che non tiene conto degli incrementi tariffari dal 1° gennaio 2022 al 30 giugno 2022 mostra una eccedenza delle fonti rispetto agli utilizzi per +13.224.100 euro, nel caso in cui dovessimo considerare anche tale periodo avremmo una insufficienza di risorse a coprire gli utilizzi pari a circa -1.561.040 euro.

Alla luce di quanto osservato e in considerazione dei procedimenti amministrativi pendenti a carico del concessionario, non può escludersi che dalla ulteriore proroga della sospensione degli incrementi tariffari dei pedaggi autostradali possano instaurarsi possibili contenziosi tra le parti, con possibili oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 8

(Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale)

Il comma 1 interviene sull'articolo 1, comma 300 della n. 244 del 2007 modificando la denominazione dell'Osservatorio nazionale del trasporto pubblico locale in "Osservatorio Nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile".

Il comma 2 provvede ad attribuire ulteriori competenze al citato Osservatorio in materia di acquisizione di dati e predisposizione di modelli di elaborazione dati.

Il comma 3 prevede che per l'espletamento dei suddetti nuovi compiti, l'Osservatorio, può stipulare apposite convenzioni con le pubbliche amministrazioni, con l'Autorità di regolazione dei trasporti, con le aziende di trasporto pubblico locale, nonché con i mobility manager d'area, i mobility manager aziendali e i mobility manager scolastici.

Il comma 4 prevede che l'Osservatorio si possa avvalere, oltreché del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e di quello messo a disposizione dalle pubbliche amministrazioni e dagli enti con i quali sono stipulate le convenzioni, anche di esperti di particolare e comprovata specializzazione, nel numero massimo di otto unità, cui il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile è autorizzato a conferire appositi incarichi ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, a valere sulle risorse destinate all'Osservatorio (su cui si veda il comma 5), nel limite massimo di spesa di complessivi euro 200.000 nell'anno 2022 e di euro 400.000 annui a decorrere dall'anno 2023.

Il comma 5 prevede che per lo svolgimento delle attività dell'Osservatorio, per il conferimento degli incarichi agli esperti, nonché per l'implementazione e lo sviluppo della banca dati dell'Osservatorio, l'incremento della percentuale del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale destinata al predetto Osservatorio passi da 0,025 allo 0,105 per cento e, comunque, nel limite massimo di euro 5,2 milioni a decorre dall'anno 2022.

Il comma 6, al fine di promuovere i servizi di mobilità condivisa destina, limitatamente agli anni 2022, 2023 e 2024, una quota pari allo 0,3 per cento della dotazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, al finanziamento di specifici progetti individuati con uno o più decreti adottati dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Il comma 7 stabilisce che la ripartizione del Fondo per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviari per l'esercizio 2022 sia effettuata:

- per una quota di risorse pari a euro 4.879.079.381, senza l'applicazione di penalità, fermo restando quanto previsto dal comma 2-bis, dell'articolo 27, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, applicando le modalità stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013;
- per una quota di risorse pari a euro 75.350.957, secondo modalità e criteri che tengono conto dei costi standard di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147 e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato entro il 31 ottobre 2022;
- quanto a euro 14.923.662, per promuovere i servizi di mobilità condivisa di cui al comma 6;
- quanto a euro 5.200.000, per la copertura dei costi relativi al funzionamento dell'Osservatorio di cui all'articolo 1 comma 300 della legge 24 dicembre 2007 n. 244.

Il comma 8 prevede che l'erogazione alle regioni a statuto ordinario dell'anticipazione prevista dall'articolo 27, comma 4, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, e relativa all'anno 2022, avvenga in un'unica soluzione, entro la data del 31 luglio 2022 da calcolarsi sulle risorse pari a euro 4.879.079.381 di cui alla lettera a) del comma 7 dell'articolo in esame, per la parte relativa ai pagamenti non già avvenuti alla data di entrata in vigore del presente decreto.

La RT in merito al comma 1 afferma che la disposizione ha natura ordinamentale e che dalla stessa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Per quanto riguarda il comma 3 è la possibilità di stipulare convenzioni da parte dell'Osservatorio la RT evidenzia che dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto le predette convenzioni, la cui stipula riveste carattere meramente eventuale, potranno essere sottoscritte dall'Osservatorio nell'ambito delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente. Relativamente al comma 4 la RT specifica che ai fini della quantificazione del limite di spesa per avvalersi di esperti è stato previsto l'utilizzo di otto esperti al costo massimo per singola unità di 50 mila euro annui. Relativamente all'anno 2022 la spesa è stata proporzionata a sei mesi.

Infine, con riferimento all'incremento della percentuale del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale destinata in favore dell'Osservatorio la RT specifica che le risorse dell'Osservatorio si incrementano nell'anno 2022 di circa 4 milioni di euro. Nella tabella seguente si riporta il dettaglio.

Fondo per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviari	4.974.554.000
Risorse destinate all'Osservatorio a legislazione vigente	1.243.639
Risorse destinate all'Osservatorio per effetto della modifica di cui all'art. 14 comma 5 del presente decreto	5.200.000
Incremento di risorse destinate alle attività dell'Osservatorio	3.956.361

Il potenziamento dell'Osservatorio è strettamente connesso alla predisposizione tecnica dei modelli di attuazione dei criteri di riparto del Fondo Nazionale TPL. La banca dati dell'Osservatorio, oggi attiva in modo limitato, consente l'acquisizione in forma certificata di tutti i dati economici e trasportistici utili per la ripartizione di cui trattasi. Tra l'altro, l'elaborazione, tramite l'Osservatorio, dei dati inseriti dalle aziende, dalle regioni e dagli enti locali, consente, anche in casi di urgenza, il

completamento di istruttorie complesse quali quelle, ad esempio, inerenti all'assegnazione di contributi per la compensazione di minori ricavi tariffari conseguente all'epidemia da Covid-19 e di contributi per i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale necessari per garantire i limiti di riempimento dei mezzi di TPL utili ad assicurare un distanziamento idoneo a ridurre il rischio di diffusione della medesima epidemia.

Inoltre, il potenziamento è destinato alla creazione di modelli uniformi di analisi della domanda e programmazione dell'offerta di servizi, messi a disposizione di tutti gli enti regolatori al fine di consentire agli stessi la progressiva riduzione degli oneri sostenuti per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale in relazione alla quantità e alla qualità degli stessi.

L'utilità dell'Osservatorio, confermata negli ultimi anni dalla molteplicità delle istruttorie svolte per la ripartizione di risorse di spesa corrente destinata al settore è, tra l'altro, già stata affermata, dall'articolo 27, comma 2 *e-bis*), del decreto-legge n. 50 del 2017 che ha destinato una quota del Fondo Nazionale TPL al suo funzionamento.

Al riguardo, la RT rappresenta che a partire dall'attuale sistema informativo dell'Osservatorio nazionale per il TPL, si prevede un nuovo sviluppo funzionale dello stesso che amplia in modo significativo il numero degli utenti, il volume dei dati da acquisire e da elaborare e le relative funzioni applicative. Tale sistema è esteso all'intero territorio nazionale e fornisce elementi sempre più complessi, di volta in volta utili all'utenza istituzionale.

Ad oggi tale sistema informativo ha un'utenza costituita da 1.300 aziende, da tutte le regioni, dalle città metropolitane, i comuni e gli altri enti affidanti, nonché dalle agenzie per la mobilità.

A regime è previsto che tale sistema informativo si evolva in maniera integrata connettendo, anche mediante cooperazione applicativa, sistemi informativi di enti diversi. In tal modo si realizza una rete capillare che include, tra gli altri, anche i *mobility manager* d'area. In particolare, saranno forniti all'Osservatorio i dati necessari per la predisposizione di modelli tipo di programmazione della mobilità locale e degli investimenti di settore. Tali modelli potranno essere condivisi con gli utenti della piattaforma informatica anche al fine della più efficace ed efficiente ripartizione di risorse pubbliche destinate alla mobilità locale.

L'implementazione consentirà, inoltre, mediante lo sviluppo di modelli comuni per la programmazione della mobilità locale, una più efficace, efficiente ed economica offerta di mobilità pubblica, ovviando alla carenza di competenze riscontrate soprattutto in alcune aree del paese.

L'Osservatorio costituirà, sia dal punto di vista tecnico che dal punto di vista amministrativo, il "centro di servizi" che ogni ente competente nel settore della mobilità avrà la possibilità di utilizzare per lo svolgimento delle proprie attività istituzionali.

Le aree funzionali del sistema informativo sono articolate come segue:

- La ripartizione del fondo nazionale trasporti:
 - anagrafica di Regioni ed Enti Committenti;
 - Gestione dei contratti di servizio;
 - Certificazione, controllo e validazione dei dati economici-transportistici relativi alle imprese che effettuano servizi dei TPL;
 - Determinazione dei proventi complessivi, dei costi standard e dei livelli adeguati di servizio
 - Funzioni di analisi;
 - Ripartizione del Fondo TPL sulla base dei criteri stabiliti.
- La programmazione dei servizi di mobilità e trasporto:
 - modelli e strumenti per l'elaborazione dei dati trasportistici, economici ed ambientali per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale;
 - Integrazione moduli di indagine Audimob;
 - Progetto ed implementazione dell'architettura di acquisizione dei dati;
 - Progetto ed implementazione di funzioni per la regolazione del TPL;
 - Predisposizione di modelli di base di integrazione dello sviluppo urbano e metropolitano con lo sviluppo della programmazione della mobilità pubblica, sulla base dell'analisi e dell'elaborazione dei dati acquisiti;
 - integrazione con i programmi di mobilità attiva e di sharing mobility.
- Il supporto informativo ai mobility manager d'area e dei mobility manager aziendali e scolastici:
 - sviluppo ed implementazione di basi di dati e di conoscenza per promozione di una comunità di pratiche tra i mobility manager d'area.
 - □ Il supporto informativo per la predisposizione dei Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS).
- La gestione degli investimenti nell'ambito della mobilità locale:
 - di modelli di elaborazione di dati utili a valutare le proposte di investimento nel settore della mobilità locale coordinandole con gli indirizzi di politica industriale che riguardano le filiere produttive interessate;
 - Georeferenziazione della rete infrastrutturale del trasporto rapido di massa e del trasporto ferroviario regionale per le valutazioni trasportistiche sulle proposte di interventi;
 - Creazione degli interventi;
 - Esecuzione del workflow degli interventi;
 - Monitoraggio degli investimenti attraverso cruscotti;
 - Funzioni di analisi di efficacia.
- Il monitoraggio della manutenzione dei sistemi di trasporto:
 - Inserimento dei dati delle manutenzioni programmate dei sottosistemi dei sistemi di trasporto;
 - calendario di prevista effettuazione dell'attività manutentiva;
 - funzioni di analisi.

- Funzioni trasversali di base:
 - Cooperazione applicativa con i sistemi informativi regionali ed altri sistemi informativi (piattaforme di Mobility as a service, network access point, regional access point, ...);
 - Funzioni di sviluppo rapido di interviste e campagne di acquisizioni dati, anche per le analisi preliminari e le valutazioni di impatto delle previsioni normative;
 - Assistenza virtuale;
 - Firma elettronica, Gestione documentale, modulo posta elettronica;
 - SPID, sistema di pagamenti.

Le caratteristiche di un tale sistema, che assume per alcune aree i tratti specifici di un sistema di supporto alle decisioni anche con funzioni di business intelligence, sono le seguenti:

□ si tratta di una piattaforma di integrazione, in grado di acquisire dati ed offrire servizi ad altri sistemi informativi;

□ deve contemplare la possibilità di realizzare servizi on demand, in funzione dei risultati della elaborazione dei dati delle evoluzioni normative.

Il sistema, pertanto, per la RT sarà realizzato sulla base di una progettazione funzionale, implementata con strumenti che garantiscano la possibilità di un adeguamento e aggiornamento rapido alle esigenze che si presentano nel corso della sua applicazione, e gestito da risorse umane adeguate dal punto di vista del numero e delle competenze specialistiche, che vanno dalle più semplici attività di back-office, allo sviluppo di applicazioni informatiche, alla specifica consulenza in materia economica e trasportistica.

Lo sviluppo di tale sistema è incrementale (prevede successive fasi funzionali) e deve essere alimentato con risorse finanziarie distribuite nel corso del tempo.

Relativamente ai costi da sostenere, nella tabella seguente la RT riporta il dettaglio.

	anno 2022 (M€)	anno 2023 (M€)	anni successivi (M€)
Spese per sistema informatico esistente	1,2	1,2	--
Prima fase funzionale (sviluppo)	1,8		
Seconda fase funzionale (progetto e sviluppo)		1,6	
Terza fase funzionale (progetto e sviluppo)			1,6
Manutenzione correttiva/adeguativa	1	1	1,1
Manutenzione evolutiva (riguarda funzioni esistenti)	1	1	2,1
Totale	5	4,8	4,8
Spese per gli esperti di cui al comma 4	0,2	0,4	0,4
Totale	5,2	5,2	5,2

Secondo la RT dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto le risorse, individuate in una quota dell'attuale dotazione del Fondo TPL, risultano già stanziati.

Circa la possibilità da parte dell'Osservatorio di avvalersi di esperti, la RT fa presente che la disposizione prevede espressamente che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili potrà conferire appositi incarichi ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo n.165 del 2001, nel numero massimo di 8 unità, cui potranno essere riconosciuti compensi individuali lordi non superiori a euro 50.000 su base annua. Gli oneri derivanti dai predetti contratti sono posti a valere sulle risorse destinate all'Osservatorio ai sensi dell'articolo 27, comma 2, lettera e-bis), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, come modificato dal comma 5 dell'articolo 8, nel limite massimo di spesa di complessivi euro 200.000 nell'anno 2022 e di euro 400.000 annui a decorrere dall'anno 2023.

Inoltre, la RT afferma che l'incremento di risorse destinate all'Osservatorio, con la conseguente riduzione di risorse destinate alla contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviari, non pregiudica le finalità e gli obiettivi del medesimo Fondo e non determina ripercussioni sul regolare svolgimento del servizio pubblico, trattandosi di una riduzione di modesta entità (circa 4 milioni di euro), avuto riguardo allo stanziamento complessivo del Fondo (circa 5 miliardi di euro), ed essendo l'attività dell'Osservatorio funzionale ad assicurare una più efficiente organizzazione e gestione dei servizi di trasporto di pubblico locale da parte delle regioni e degli enti locali.

Infatti, il finanziamento in parola graverebbe non sulla dotazione "storica" del Fondo prevista dall'articolo 27 del decreto-legge n. 50 del 2017, ma sulle risorse destinate ad implementare la dotazione del Fondo a decorrere dall'anno in corso.

Sul comma 6 la RT riporta nella tabella seguente il dettaglio del finanziamento.

Fondo per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviari	€. 4.974.554.000
Risorse destinate ai servizi di sharing mobility per ciascuno degli anni del triennio 2022-2024	€. 14.923.662

Per la RT dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto le risorse, individuate in una quota della dotazione del Fondo TPL, risultano già stanziate. Inoltre, la RT rappresenta che la conseguente riduzione di risorse destinate alla contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviari, non pregiudica le finalità e gli obiettivi del medesimo Fondo, e non determina ripercussioni sul regolare svolgimento del servizio pubblico trattandosi di una riduzione temporanea (limitata al triennio 2022-2024) di modesta entità (circa 15 milioni di euro), avuto riguardo allo stanziamento complessivo del Fondo (circa 5 miliardi di euro) ed essendo le risorse destinate al finanziamento di specifici progetti di sperimentazione di soluzioni innovative di mobilità sostenibile nelle aree urbane individuati d'intesa con la Conferenza unificata.

Infatti, la quota dello 0,3% del Fondo Nazionale TPL in parola graverebbe non sulla dotazione “storica” del Fondo prevista dall’articolo 27 del decreto-legge n. 50 del 2017, ma sulle risorse destinate ad implementare la dotazione del Fondo a decorrere dall’anno in corso.

La RT osserva, inoltre, che l’articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012, istitutivo del Fondo Nazionale TPL destina lo stesso al concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario in modo generico e non con riferimento specifico ai contratti di servizio.

Inoltre, evidenzia che la mobilità condivisa è oggi considerata strettamente complementare al trasporto pubblico locale e regionale in quanto assimilabile “all’ultimo e al primo miglio” per l’utilizzo dei servizi di TPL.

Infine, circa le procedure per l’utilizzo delle risorse e l’individuazione dei soggetti beneficiari delle stesse, la RT rappresenta che tale utilizzo e tale individuazione sono definite d’intesa con la Conferenza Unificata secondo la procedura ordinaria prevista per la ripartizione del Fondo.

In merito al riparto del Fondo disposto dal comma 7, evidenzia che l’anomalo andamento dei ricavi da traffico e le difficoltà conseguenti agli effetti della crisi pandemica non consentono, anche per l’esercizio 2022, così come avvenuto per gli esercizi 2020 e 2021, l’efficace applicazione dei criteri di riparto del fondo previste dall’articolo 27 del decreto-legge n. 50 del 2017. Pertanto, al fine di evitare ripercussioni sulla regolarità e continuità del servizio di trasporto pubblico locale e regionale, appare necessario semplificare anche per il 2022 le procedure di ripartizione del fondo di cui all’articolo 16-*bis*, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, che ha una dotazione annuale di circa 5 miliardi e copre il 75% della spesa corrente del settore.

Nella tabella seguente la RT riporta il riepilogo del riparto.

	Fondo per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviari	4.974.554.000
	<i>di cui</i>	
a	Erogazione di contributi senza l’applicazione di penalità e applicando le modalità stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013	4.879.079.381
b	Erogazione di contributi tenendo conto dei costi standard di cui all’articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147 e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale	75.350.957
c	Sharing mobility	14.923.662
d	Osservatorio Nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile	5.200.000

Sul comma 9 la RT afferma che la disposizione prevedendo esclusivamente una specifica modalità di trasferimento delle risorse all'uso già stanziato non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, si osserva che la norma attribuisce all'Osservatorio nuove competenze, prevede la possibilità che lo stesso possa stipulare convenzioni con altre amministrazioni ed enti, conferire incarichi agli esperti, nonché provvedere all'implementazione e allo sviluppo della banca dati dell'Osservatorio. A tal fine la norma incrementa di circa 4 milioni di euro (portando lo stanziamento massimo a 5,2 milioni di euro) il finanziamento dell'Osservatorio a decorrere dall'anno 2022. La RT pur mostrando la ripartizione del finanziamento tra le diverse finalità non specifica le singole voci di spesa in modo tale che risulti possibile individuare quanta parte del finanziamento è assorbita dall'implementazione e sviluppo della banca dati e quanto dalle competenze attribuite all'Osservatorio.

Tra l'altro andrebbe valutato al comma 3, laddove si concede all'Osservatorio la facoltà di stipulare convenzioni, la previsione di inserire una apposita clausola di invarianza finanziaria atteso che la RT afferma che le convenzioni saranno effettuate nell'ambito delle risorse previste a legislazione vigente ma la norma non reca una espressa previsione in tal senso.

In merito alla riduzione di risorse destinate alla contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviari, preso atto della esiguità della riduzione e di quanto dichiarato dalla RT che la riduzione di risorse non pregiudica le finalità e gli obiettivi del medesimo Fondo e non determina ripercussioni sul regolare svolgimento del servizio pubblico, nulla da osservare

I commi da 9 a 11 sono finalizzati ad ottimizzare il regolare svolgimento delle attività manutentive dei sottosistemi principali di sistemi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi al fine di garantire livelli adeguati di sicurezza, nonché la continuità e la regolarità dei servizi.

In particolare, le disposizioni introducono una procedura per assicurare il regolare svolgimento delle attività manutentive dei sottosistemi principali di sistemi di TPL ad impianti fissi, prevedendo l'obbligo di trasmissione con cadenza mensile dei dati delle manutenzioni programmate e le date di prevista effettuazione dell'attività manutentiva. Si prevede il potere sostitutivo e sanzionatorio da parte degli enti concedenti o affidanti, in caso di inadempienza dei soggetti responsabili. Le somme derivanti dal pagamento delle sanzioni sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e sono destinate, nella misura del 50 per cento, all'implementazione e allo sviluppo della banca dati dell'Osservatorio nazionale TPL e, nella misura del 50 per cento, al finanziamento di iniziative dirette al miglioramento dei servizi erogati all'utenza.

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato entro il 31 luglio 2022 sono individuati e, successivamente aggiornati almeno ogni tre anni:

- a) i sottosistemi e i livelli manutentivi per i quali è obbligatoria la trasmissione dei dati ai sensi del comma 9;
- b) la modulistica uniforme per l'acquisizione e la comunicazione dei dati;

c) ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 9, le modalità di contestazione dell'inadempimento, nonché i criteri di quantificazione delle sanzioni.

Si prevede che nelle more dell'effettuazione degli interventi manutentivi programmati, nonché durante lo svolgimento degli stessi, al fine di evitare interruzioni o limitazioni nell'erogazione dei servizi di trasporto in ambito metropolitano, l'ente concedente o committente, sulla base delle indicazioni fornite da una Commissione tecnica indipendente, dallo stesso appositamente costituita, all'esito della valutazione dell'effettivo stato di manutenzione del sistema di trasporto interessato dall'intervento ed acquisite le valutazioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e, ove necessario, del costruttore, può autorizzare, per un periodo di sei mesi, prorogabile, una sola volta, e per non più di sei mesi, l'esercizio del predetto sistema di trasporto, prescrivendo le necessarie misure di mitigazione, nonché le modalità di controllo e delle periodiche verifiche di sicurezza. Al funzionamento della Commissione tecnica di cui al primo periodo, nonché agli oneri necessari all'acquisizione delle valutazioni in ordine alla possibilità di proseguire l'esercizio del sistema di trasporto, si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'ente concedente o committente disponibili a legislazione vigente.

La RT nel descrivere la norma chiarisce che gli enti concedenti o affidanti, laddove esercitino il potere sostitutivo per la realizzazione delle attività manutentive omesse, provvedono ad effettuare tale attività “in danno” dell'azienda di TPL che non ha effettuato le medesime attività manutentive nei termini stabiliti.

Al riguardo, nel prendere atto di quanto affermato dalla RT in relazione all'esercizio del potere sostitutivo per la realizzazione delle attività manutentive omesse, in danno dell'azienda di TPL, andrebbe assicurato che esso sia effettuato in maniera tale da consentire una perfetta compensazione, anche temporale, degli oneri sostenuti dall'ente concedente.

Si osserva poi che la RT non si sofferma sugli oneri per gli enti concedenti derivanti dall'obbligo di istituire una commissione tecnica composta da soggetti di comprovata esperienza né su quelli per l'acquisizione delle valutazioni in ordine alla possibilità di proseguire l'esercizio del sistema di trasporto che la norma attribuisce alle risorse già disponibili a legislazione vigente. Andrebbe quindi fornita una stima di tali costi e degli enti coinvolti nonché individuate le risorse dei relativi bilanci che potranno essere destinate a tali finalità.

Il comma 12 al fine di consentire la realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili previsti dal programma di ammodernamento delle ferrovie regionali, nonché l'acquisto di materiale rotabile, autorizza la spesa di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2024 e di 70 milioni di euro per l'anno 2025. Agli oneri derivanti dal comma, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 che provvede al finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione straordinaria e adeguamento funzionale e resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità stradale, anche con riferimento a varianti di percorso, di competenza di regioni, province e città metropolitane.

La RT ricorda che l'articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, per il finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione straordinaria e adeguamento funzionale e resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità stradale, anche con riferimento a varianti di percorso, di competenza di regioni, province e città metropolitane, autorizza la spesa di 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023, 200 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025, 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2030 e 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2031 al 2036. Il successivo comma 406 della medesima legge 234 del 2021 rinvia ad un apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro il 28 febbraio 2022, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, la definizione dei criteri e delle modalità per l'assegnazione delle risorse. All'uopo, la RT evidenzia che la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 ha sancito, in data 30 marzo 2022, l'intesa in relazione allo schema di decreto di cui al citato articolo 1, comma 406. Il citato decreto ripartisce le risorse per gli anni dal 2022 al 2029, per un totale di euro 1.700 milioni, di cui euro 100 milioni per l'anno 2022, euro 110 milioni per l'anno 2023, euro 160 milioni per l'anno 2024, euro 130 milioni per l'anno 2025 ed euro 300 milioni ciascuno degli anni dal 2026 al 2029, rinviando a successivi decreti la ripartizione delle risorse per gli anni dal 2030 al 2036.

Pertanto, secondo la RT la copertura finanziaria individuata dispone delle sufficienti risorse.

Nella tabella successiva la RT riporta il dettaglio.

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	Tot.
1 Art. 1, c. 405, della L. 30/12/2021, n. 234	100	150	200	200	300	300	300	300	300	200	200	200	200	200	200	3.350
2 Decreto di cui all'art. 1, c. 406, della L. 234/2021	100	110	160	130	300	300	300	300								1.700
3 Residuo (1-2) ancora non ripartito	0	40	40	70	0	0	0	0	300	200	200	200	200	200	200	1.650
4 Risorse utilizzate a copertura della disposizione		40	40	70												150
5 Residuo (3-4)	0	300	200	200	200	200	200	200	1.500							

Dal punto di vista finanziario, la RT rappresenta che le risorse che si intendono utilizzare a copertura degli interventi in materia di investimenti ferroviari risultano disponibili in termini di saldo netto da finanziare e trattandosi di interventi che mantengono inalterate le somme stanziare per ciascuna annualità, non generano impatti negativi in termini di fabbisogno e indebitamento netto e, pertanto, si conferma la neutralità della disposizione.

In particolare, relativamente all'incremento di risorse, pari a 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e di 70 milioni di euro per l'anno 2025, in favore delle ferrovie regionali a valere sul finanziamento destinato alle strade regionali, la RT

osserva che l'invarianza del saldo netto da finanziare è assicurata dalla identità di incrementi e riduzioni delle risorse stanziare negli anni 2023, 2024 e 2025. Per quanto riguarda l'invarianza della cassa e dei conseguenti effetti sul fabbisogno e sull'indebitamento, la stessa è altresì assicurata in considerazione del fatto che l'incremento delle risorse per le ferrovie regionali è reso necessario per rendere disponibili ulteriori risorse, pari a circa 100 milioni di euro, finalizzate alla realizzazione, nella regione Campania, di interventi afferenti le ferrovie regionali nei comuni di Bacoli e di Pozzuoli, e consentire, pertanto, la funzionalizzazione ed il miglioramento dell'accessibilità di varie stazioni della linea cumana in modo da sostenere la ripresa del servizio di TPL nell'area flegrea e nella città metropolitana di Napoli.

Nella tabella seguente la RT riporta la scheda illustrativa degli interventi previsti e dei relativi cronoprogrammi.

CRONOPROGRAMMI DEGLI INTERVENTI PER LE FERROVIE REGIONALI NELLA REGIONE CAMPANIA						
Intervento	Descrizione	Costo stimato (in milioni di euro)	Anno			
			2023	2024	2025	2026
TRASPORTO RAPIDO DI MASSA: Interventi di potenziamento: Intervento di rifunzionalizzazione e miglioramento dell'accessibilità delle stazioni della linea Cumana eav	rifunzionalizzazione delle stazioni con il miglioramento dell'accessibilità e del decoro urbano, mediante il ripristino delle facciate degli edifici, l'abbattimento delle barriere architettoniche, l'installazione di percorsi Loges e ripristino della segnaletica sia verticale che orizzontale, laddove risultino mancanti o insufficienti.	3,50	1,65	1,85	0,00	0,00
TRASPORTO RAPIDO DI MASSA: Interventi di potenziamento: Arretramento stazione Torregaveta e risoluzione criticità stradale via Torregaveta	arretramento del piazzale ferroviario con la realizzazione di una nuova stazione e la riqualificazione di quella esistente con un adeguato sistema di connessione con la viabilità esistente. Saranno realizzati i seguenti interventi: - arretramento del piazzale di stazione e riorganizzazione del piano stazione - realizzazione della nuova stazione ferroviaria e riqualificazione di quella esistente - riqualificazione urbanistica e architettonica dell'attuale piazza di stazione, liberata dai binari - realizzazione di un nuovo collegamento stradale con la viabilità esistente di connessione tra Bacoli e Monte di Procida in sostituzione dell'attuale strettoria - realizzazione di un nuovo ponte stradale per superare il canale di scolo di Fusaro.	30,00	5,00	8,00	17,00	0,00
TRASPORTO RAPIDO DI MASSA: Ammodernamento e Potenziamento Ferrovia Cumana. Interventi ex lege 910/86 Tratta Dazio-Gerolomini-Cantieri Compresse stazioni di Vallone Mandria e Gerolomini	Raddoppio del binario della linea Cumana della ferroviaria di EAV tra le stazioni di Dazio e Cantieri. Ammodernamento della stazione di Gerolomini. Realizzazione della nuova stazione di Pozzuoli. Soppressione di tre passaggi a livello.	61,64	20,64	15,00	26,00	0,00
TRASPORTO RAPIDO DI MASSA: Ammodernamento e Potenziamento Ferrovia Cumana. Tratta Dazio-Gerolomini-Cantieri Smantellamento linea storica, riqualificazione sedime e viabilità di collegamento 5A	L'intervento completa quello del raddoppio del binario della linea Cumana della ferroviaria di EAV tra le stazioni di Dazio e Cantieri. Esso è finalizzato alla riqualificazione urbana del tratto di linea dismessa a seguito della messa in esercizio del nuovo tracciato ferroviario e compreso tra le stazioni di gerolomini e la futura Pozzuoli ex Villa Maria.	8,00	0,50	2,50	5,00	0,00
	Totale	103,14	27,79	27,35	48,00	0,00

Inoltre, circa 50 milioni di euro sono destinati al finanziamento di specifiche esigenze manifestate dalle regioni in sede di Conferenza Stato-Regioni del 4 agosto 2021.

Al riguardo, la RT evidenzia che il decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 23 settembre 2021, n. 363, recante il riparto delle risorse del Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza destinate al potenziamento delle ferrovie regionali, rappresenta, nelle premesse, che *“non si è potuto includere nel riparto alcuni interventi di competenza della Regione Toscana, della Regione Liguria*

e delle Province Autonome di Trento e Bolzano” e che, pertanto, si è reso necessario “...rinviare il finanziamento, in via prioritaria, degli interventi su citati, indicati nell’Allegato 2..., al prossimo riparto delle risorse del Fondo investimenti 2021”.

Di seguito, la RT riporta il citato Allegato 2 del decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 23 settembre 2021, n. 363 da cui si evince che il finanziamento necessario per gli interventi ivi previsti è complessivamente pari a 46,20 mln di euro.

ALLEGATO 2 DM 363_20211					
Programma	Numero intervento	Beneficiario - Ferrovia	Titolo dell'intervento	Importo da finanziare in via prioritaria con le risorse del Fondo investimenti 2021 (Milioni di euro)	CUP
Programma di intervento per il potenziamento e il rinnovo del materiale rotabile	1	Regione Liguria	Interventi di potenziamento: Nuove Elettromotrici Ferrovia Genova Casella (n° 2 nuove EM)	14,00	H40J2100000003
Programma di intervento per il potenziamento e il rinnovo del materiale rotabile	2	Regione Toscana	Acquisto di 2 treni per il servizio regionale gestito da TFT in sostituzione di materiale rotabile obsoleto	13,00	J19J21015920001
Programma di intervento per il potenziamento e il rinnovo del materiale rotabile	3	Provincia Autonoma di Trento	Acquisto di n.2 materiale rotabile	10,00	J40J21000080003
Programma di intervento per il potenziamento e il rinnovo del materiale rotabile	4	Provincia Autonoma di Bolzano	Acquisto di n.1 materiale rotabile	9,20	E50D16000010003
Totale				46,20	

La copertura di questi interventi è assicurata dalla corrispondente riduzione delle risorse del comma 405 della legge n. 234 del 2021 destinati a interventi di manutenzione straordinaria e di varianti di percorso di strade regionali e provinciali, per un ammontare pari a 150 milioni per il quale non si è provveduto al riparto tra regioni e province.

Il decreto ministeriale di riparto delle strade prevede la predisposizione di un piano entro il 30 settembre 2022, un'anticipazione dell'annualità 2022 e i pagamenti per stati di avanzamenti dei lavori, con il vincolo di chiudere i lavori per ciascuna annualità entro il 31 dicembre dell'anno successivo a quello di competenza.

Nonostante la realizzazione di interventi sulle infrastrutture stradali sia in genere più rapida di quelle ferroviarie, in questo caso la realizzazione delle strade sconta tutti i tempi legati alla fase decisionale, di progettazione ed autorizzativa. Al contrario, gli interventi relativi alle ferrovie regionali oggetto della presente rimodulazione risultano in una fase molto più avanzata e dispongono dei relativi CUP. Pertanto, alla luce delle

considerazioni che precedono la disponibilità di risorse permetterebbe la realizzazione dei citati interventi ferroviari in tempi brevi.

Ciò determina quindi una sostanziale indifferenza degli effetti su fabbisogno di cassa e i conseguenti effetti sull'indebitamento netto.

Il prospetto riepilogativo ascrive alle norme i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

(milioni di euro)

Co	Descrizione norma	e/s	Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indebitamento netto		
			2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
12	Realizzazione di interventi immediatamente cantierabili previsti dal programma di ammodernamento delle ferrovie regionali, nonché l'acquisto di materiale rotabile	s k		40	40		40	40		40	40
	Riduzione Finanziamento infrastrutture stradali sostenibili delle regioni, province e città metropolitane di cui all'articolo 1, comma 405 della legge n. 234/2021	s k		-40	-40		-40	-40		-40	-40

Al riguardo, si osserva che gli effetti ascritti in termini di fabbisogno ed indebitamento netto relativi al finanziamento delle infrastrutture stradali sostenibili delle regioni, province e città metropolitane di cui all'articolo 1, comma 406, della legge n. 234 del 2021 non erano allineati con quelli in termini di saldo netto da finanziare, nel senso che per le annualità 2022 e 2023 si prevedeva un impatto in termini di fabbisogno ed indebitamento netto pari all'80 per cento di quello considerato ai fini del SNF. La norma in esame, invece, nell'utilizzare le predette risorse per altre finalità, ascrive su tutti e tre i saldi di finanza pubblica i medesimi effetti. Sul punto appare dunque opportuno un chiarimento da parte del Governo.

Articolo 9

(Interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili)

Il comma 1 effettua una rimodulazione delle autorizzazioni di spesa di cui ai commi 393, 394, 395 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

A tal fine:

- vengono incrementate le risorse per il finanziamento del contratto di programma, parte investimenti 2022-2026 tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e RFI, per complessivi 60 milioni di euro di cui 20 milioni di euro nell'anno 2022 e 40 milioni di euro nell'anno 2023, e ridotte per un pari importo negli anni dal 2029 al 2030;
- vengono ridotte le risorse sui capitoli inerenti "Le metropolitane nelle grandi aree urbane (Torino, Milano, Roma, Napoli, Genova)", per complessivi 30 milioni di euro di cui 10 milioni di euro nell'anno 2022 e 20 milioni di euro nell'anno 2023, ed incrementate per un pari importo negli anni dal 2029 al 2030;
- vengono ridotte le risorse sui capitoli inerenti "l'Alta velocità e alta capacità della linea ferroviaria Adriatica, anche al fine dell'inserimento nella rete core Ten-T – RFI", per

complessivi 30 milioni di euro di cui 10 milioni di euro nell'anno 2022 e 20 milioni di euro nell'anno 2023, ed incrementate per un pari importo negli anni dal 2029 al 2030.

La RT riporta in tabella i nuovi stanziamenti per effetto della rimodulazione.

Descrizione	Commi a bilancio	Capitolo	P.G.		SNF	SNF	SNF	SNF	SNF	SNF	SNF	SNF	SNF	SNF	SNF	SNF	SNF	SNF		
					CP	CP	CP	CP	CP	CP	CP	CP	CP	CP	CP	CP	CP	CP	CP	CP
					2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	
MIMS Investimenti					100	100	270	630	800	1.050	1.250	1.200	1.200	1.250	1.450	1.500	1.500	1.300	850	14.450
Alta velocità e alta capacità della linea ferroviaria Adriatica, anche al fine dell'inserimento nella rete core Ten-T-RFI	394	7122 (MEF)	15	Bilancio 2022-2024	50	50	150	200	250	250	400	400	400	450	650	650	650	450		5.000
				Variazione	-10	-20						10	20							0
				Nuova proposta	40	30	150	200	250	250	400	410	420	450	650	650	650	450		5.000
Cdp RFI parte investimenti (ivi incluse opere commissariate) - in 15 anni	395	7122 (MEF)	2	Bilancio 2022-2024			20	230	300	500	500	500	500	500	500	550	550	550	550	5.750
				Variazione	20	40						-20	-40							0
				Nuova proposta	20	40	20	230	300	500	500	480	460	500	500	550	550	550	550	5.750
Le metropolitane nelle grandi aree urbane (Torino, Milano, Roma, Napoli, Genova)	393	7400	8	Bilancio 2022-2024	50	50	100	200	250	300	350	300	300	300	300	300	300	300	300	3.700
				Variazione	-10	-20						10	20							0
				Nuova proposta	40	30	100	200	250	300	350	310	320	300	300	300	300	300	300	3.700
Totale MIMS con modifiche proposte					100	100	270	630	800	1.050	1.250	1.200	1.200	1.250	1.450	1.500	1.500	1.300	850	14.450

Secondo la RT l'operata rimodulazione non pregiudica l'avvio e la realizzazione degli interventi programmati, in quanto le risorse stanziare consentono comunque di fare fronte a tutte le attività programmate nei medesimi anni.

Relativamente agli effetti sulla PA, la RT rappresenta che le autorizzazioni rimodulate, sulla base delle analisi effettuate dagli uffici competenti, trattandosi di interventi di analoga caratteristica tecnica e tempistica realizzativa, mantengono inalterate, in termini di saldo netto da finanziare, le somme stanziare per ciascuna annualità e non generano impatti negativi in termini di fabbisogno e indebitamento netto. In particolare, le rimodulazioni riferite al 2022 e al 2023 relative a diverse, ma analoghe tipologie di spesa, si riferiscono evidentemente alle attività di progettazione, prodromiche alle successive attività realizzative. La disposizione si rende necessaria al fine di consentire al CDP di RFI di disporre nei primi anni delle sufficienti risorse per le attività di progettazione, indispensabili per l'efficace utilizzo delle risorse assegnate per gli anni successivi. Senza tali disponibilità, l'implementazione degli interventi in corso di definizione nella stipula del CDP sarebbe inevitabilmente rallentata. Pertanto, la rimodulazione delle diverse tipologie di risorse si riferisce esclusivamente alle attività di progettazione per le quali le modalità realizzative sono del tutto analoghe per caratteristiche merceologiche e di cronoprogramma.

Il prospetto riepilogativo ascrive alle norme i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

(milioni di euro)

Co	Lett	Descrizione norma	e/s	Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indebitamento netto		
				2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
1	a)	Modifica all'articolo 1, comma 393 della legge n. 234/2021- Estensione rete metropolitana e del trasporto rapido di massa delle città di Genova, Milano, Napoli, Roma e Torino	s	k	-10	-20		-10	-20		-10	-20
	b)	Modifica all'articolo 1, comma 394 della legge n. 234 del 2021- Alta velocità e alta capacità linea ferroviaria Adriatica	s	k	-10	-20		-10	-20		-10	-20
	c)	Modifica all'articolo 1, comma 395 della legge n. 234 del 2021- Finanziamento del contratto di programma RFI-parte investimenti	s	k	20	40		20	40		20	40

Al riguardo, pur prendendo atto di quanto affermato dalla RT che le autorizzazioni rimodulate, trattandosi di interventi di analoga caratteristica tecnica e tempistica realizzativa, mantengono inalterate, in termini di saldo netto da finanziare, le somme stanziare per ciascuna annualità e non generano impatti negativi in termini di fabbisogno e indebitamento netto, andrebbero fornite ulteriori delucidazioni circa i motivi per cui nonostante la riduzione dei finanziamenti per l'estensione della rete metropolitana e del trasporto rapido di massa delle città di Genova, Milano, Napoli, Roma e Torino e per l'Alta velocità e alta capacità della linea ferroviaria Adriatica,

queste linee di intervento mantengono inalterato per gli anni successivi gli stessi effetti sui saldi di finanza pubblica previsti dalla legge di bilancio per il 2022, come se la riduzione delle risorse non avesse influenza sull'attività programmata. Infatti, si segnala che la RT giustifica la presente rimodulazione al fine di consentire al CDP di RFI di disporre nei primi anni delle sufficienti risorse per le attività di progettazione, indispensabili per l'efficace utilizzo delle risorse assegnate per gli anni successivi. Andrebbe quindi escluso che parallelamente, una riduzione delle risorse nei primi anni per le metropolitane e l'alta velocità adriatica non abbia poi effetti anche sugli anni successivi e non pregiudichi i lavori già programmati per gli anni 2022-2023.

Il comma 2 prevede che siano autorizzate le variazioni delle dotazioni finanziarie relative alle autorizzazioni di spesa indicate nell'allegato I annesso al decreto che qui si riporta.

capitolo	pg	Autorizzazione	Descrizione	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
7258	2	articolo 34 sub articolo ter comma 5 della legge 31 dicembre 2009, n. 196 articolo 1 comma 140 punto B sub punto primum della legge 11 dicembre 2016, n. 232	Infrastrutture portuali	2.680	2.680	2.680	5.360		-2.680	-2.680	-2.680	-2.680	-2.680					
	3	articolo 1 comma 1072 punto C sub punto decies della legge 27 dicembre 2017, n. 205	Infrastrutture portuali	2.720	2.010				-2.720	-2.010								
	4	articolo 1 comma 95 punto C sub punto decies della legge 30 dicembre 2018, n. 145	Infrastrutture portuali	7.470	7.560	7.910	8.090		-3.470	-3.560	-3.910	-4.020	-4.090	-5.370	-6.570			
7400	3	articolo 1 comma 1072 punto B sub punto decies della legge 27 dicembre 2017, n. 205	Trasporto rapido di massa	24.460	64.260	27.190	14.540	6.233	6.233	-24.460	-64.260	-27.190	-14.540	-6.233	-6.233			
	4	articolo 1 comma 95 punto B sub punto decies della legge 30 dicembre 2018, n. 145	Trasporto rapido di massa	5.950	46.850	22.820	32.840	32.843	30.230	-5.950	-46.850	-22.820	-32.840	-32.843	-30.230			
	1	articolo 1, comma 1016, della legge 27 dicembre 2006, n. 296	Trasporto rapido di massa	5.950	5.950	11.880	14.870	17.860	17.860	-5.950	-5.950	-11.880	-14.870	-8.930	-8.930	-8.930	-8.930	-8.930
7002	48	articolo 1 comma 95 punto A sub punto decies legge 30 dicembre 2018, n. 145	CdP ANAS	-49.230	-129.310	-72.480	-75.700	-56.936	-45.453	44.610	123.650	66.590	66.960	53.376	52.063	8.930	8.930	

La RT afferma che la disposizione è finalizzata ad assicurare la necessaria disponibilità di risorse da destinare al Porto di Palermo (opera commissariata) ed agli interventi in materia trasporto rapido di massa, già a decorrere dall'anno 2022, per consentire, nel primo caso (porto di Palermo) l'immediato avvio di lavori relativi ad opere già cantierabili e nel secondo caso (trasporto rapido di massa) la coerenza con gli interventi previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, da concludersi entro il 2026.

A tal fine si prevede:

- l'anticipo di risorse da destinare al porto di Palermo per complessivi 49,160 milioni di euro negli anni dal 2022 al 2025 con una riduzione di risorse di pari importo per gli anni dal 2027 al 2033;
- l'anticipo di risorse da destinare al trasporto rapido di massa per complessivi 388,819 milioni di euro negli anni dal 2022 al 2027 con una riduzione di risorse di pari importo per gli anni dal 2028 al 2035; conseguentemente, al fine di neutralizzare gli effetti finanziari sul saldo netto da finanziare vengono corrispondentemente ridotte risorse relative al contratto di programma ANAS per complessivi 429,109 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2027 ed incrementate per un pari importo negli anni dal 2028 al 2035. Tali rimodulazioni non pregiudicano l'avvio e la realizzazione degli interventi previsti dal CdP ANAS in quanto i relativi capitoli, negli anni oggetto di rimodulazione,

dispongono di risorse più che sufficienti per far fronte alle attività previste nei medesimi anni.

Nella tabella seguente la RT riporta il dettaglio delle rimodulazioni previste con l'indicazione delle autorizzazioni di legge modificati con la relativa descrizione e dei capitoli di bilancio variati e del relativo importo.

capitolo	pg	Autorizzazione	Descrizione	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
7258	2	articolo 34 sub articolo ter comma 5 della legge 31 dicembre 2009, n. 196 articolo 1 comma 140 punto B sub punto primum della legge 11 dicembre 2016, n. 232	Infrastrutture portuali	2,680	2,680	2,680	5,360			-2,680	-2,680	-2,680	-2,680					
	3	articolo 1 comma 1072 punto C sub punto decies della legge 27 dicembre 2017, n. 205	Infrastrutture portuali	2,720	2,010					-2,720	-2,010							
	4	articolo 1 comma 95 punto C sub punto decies della legge 30 dicembre 2018, n. 145	Infrastrutture portuali	7,470	7,560	7,910	8,090			-3,470	-3,560	-3,910	-4,020	-4,080	-5,370	-6,670		
7400	3	articolo 1 comma 1072 punto B sub punto decies della legge 27 dicembre 2017, n. 205	Trasporto rapido di massa	24,460	64,260	27,190	14,540	6,233	6,233	-24,460	-64,260	-27,190	-14,540	-6,233	-6,233			
	4	articolo 1 comma 95 punto B sub punto decies della legge 30 dicembre 2018, n. 145	Trasporto rapido di massa	5,950	46,850	22,820	32,840	32,843	30,230	-5,950	-46,850	-22,820	-32,840	-32,843	-30,230			
	1	articolo 1, comma 1016, della legge 27 dicembre 2006, n. 296	Trasporto rapido di massa	5,950	5,950	11,880	14,870	17,860	17,860	-5,950	-5,950	-11,880	-14,870	-8,930	-8,930	-8,930	-8,930	-8,930
7002	48	articolo 1 comma 95 punto A sub punto decies legge 30 dicembre 2018, n. 145	CdP ANAS	-49,230	-129,310	-72,480	-75,700	-56,936	-45,453	44,610	123,650	66,990	66,960	53,376	52,063	8,930	8,930	

Relativamente agli effetti sulla PA, la RT rappresenta che le autorizzazioni rimodulate, trattandosi di interventi di analoga caratteristica tecnica e tempistica realizzativa, mantengono inalterate, in termini di saldo netto da finanziare, le somme stanziare per ciascuna annualità e non generano impatti negativi in termini di fabbisogno e indebitamento netto.

Il prospetto riepilogativo ascrive alle norme i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

(milioni di euro)

Co	Descrizione norma	e/s	Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indebitamento netto		
			2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
2	Rimodulazione Fondo per il riaccertamento dei residui passivi perenti di parte capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge n. 196/2009- MIMS	s k	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
	Rimodulazione risorse derivanti dal riparto del Fondo per gli investimenti pubblici, di cui all'articolo 1, comma 1072, lettera c), della legge n.205/2017	s k	2,7	2,0		2,7	2,0		2,7	2,0	
	Rimodulazione risorse derivanti dal riparto del Fondo investimenti amministrazioni centrali, di cui all'art. 1, comma 95, lettera c), della legge 145/2018	s k	7,5	7,6	7,9	7,5	7,6	7,9	7,5	7,6	7,9
	Rimodulazione risorse derivanti dal riparto del Fondo per gli investimenti pubblici, di cui all'articolo 1, comma 1072, lettera b), legge n.205/2017	s k	24,5	64,3	27,2	24,5	64,3	27,2	24,5	64,3	27,2
	Rimodulazione risorse derivanti dal riparto del Fondo investimenti amministrazioni centrali, di cui all'art. 1, comma 95, lettera b), della legge 145/2018	s k	6,0	46,9	22,8	6,0	46,9	22,8	6,0	46,9	22,8
	Rimodulazione risorse derivanti dal riparto del destinate alla realizzazione di completamenti delle opere in corso di realizzazione, di cui all'art. 1, comma 1016 della legge 296,2006	s k	6,0	6,0	11,9	6,0	6,0	11,9	6,0	6,0	11,9
	Rimodulazione risorse derivanti dal riparto del Fondo investimenti amministrazioni centrali, di cui all'art. 1, comma 95, lettera a), della legge 145/2018	s k	-49,2	-129,3	-72,5	-49,2	-129,3	-72,5	-49,2	-129,3	-72,5

Al riguardo, preliminarmente dal punto di vista formale si osserva che il testo normativo non reca l'indicazione che le risorse sono espresse in milioni di euro.

Pur prendendo atto di quanto affermato dalla RT che le rimodulazioni non pregiudicano l'avvio e la realizzazione degli interventi previsti dal Contratto di Programma ANAS e che le autorizzazioni rimodulate, trattandosi di interventi di analoga caratteristica tecnica e tempistica realizzativa, mantengono inalterate, in termini di saldo netto da finanziare, le somme stanziare per ciascuna annualità e non generano impatti negativi in termini di fabbisogno e indebitamento netto, si osserva che la riduzione delle risorse derivanti dal riparto del Fondo investimenti amministrazioni centrali sconta effetti analoghi su tutti e tre i saldi di finanza pubblica mentre il prospetto riepilogativo allegato alla legge n. 145 del 2018 ascriveva effetti differenti sui saldi del fabbisogno e dell'indebitamento netto rispetto al SNF. Sul punto andrebbe acquisita una valutazione del Governo.

Il comma 3 modifica l'articolo 5 del decreto-legge n. 121 del 2021, al fine di prevedere che:

- a) con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili possa essere riconosciuta al coordinatore del CISMI un'indennità di funzione nel limite dell'autorizzazione di spesa di cui

al comma 3 del medesimo articolo 5 ed a valere sulle risorse ivi previste e comunque non superiore a 25.000 euro;

- b) l'incarico di coordinamento del CISMI possa essere conferito con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anche ad un professore universitario di I fascia, che viene collocato in aspettativa per l'intera durata dell'incarico ai sensi dell'articolo 13 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 382, con conservazione del trattamento economico in godimento, che è posto integralmente a carico del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. L'incarico di coordinatore ha una durata non inferiore a tre anni, rinnovabile una sola volta. Al fine di assicurare il rispetto del limite di spesa per l'intera durata dell'incarico è reso contestualmente indisponibile il posto destinato al dirigente di ricerca.

La RT afferma che il comma 1 dell'articolo 5 del decreto-legge n. 121 del 2021 stabilisce che al CISMI è assegnato un contingente complessivo di venti unità di personale, da individuarsi, nella misura di cinque ricercatori, di cinque tecnologi, di quattro primi ricercatori, di quattro primi tecnologi, di un dirigente tecnologo e di un dirigente di ricerca, tra il personale degli enti pubblici di ricerca (collocato fuori ruolo) con mantenimento del trattamento economico in godimento presso l'amministrazione di appartenenza che è posto integralmente a carico del predetto Ministero. Al coordinamento del CISMI è preposto il dirigente di ricerca. Dal punto di vista finanziario, il comma 3 del medesimo articolo 5 autorizza una spesa pari a 2.225.954 a decorrere dall'anno 2022 (di cui 140.000 euro per l'avvalimento di non più di quattro esperti o consulenti, previsti dal comma 1 del citato articolo 5).

Nella tabella seguente la RT riporta i valori utilizzati ai fini della quantificazione degli oneri indicati nel comma 3 dell'articolo 5 del decreto-legge n. 121 del 2021 e relativi al personale comandato o collocato in posizione di fuori ruolo, evidenziando che gli stessi (come si legge nella relazione tecnica relativa alla sopra menzionata disposizione) sono stati determinati, in via prudenziale, tenendo conto per ciascun livello della fascia stipendiale massima (VII classe stipendiale) prevista dal vigente Contratto collettivo nazionale relativo al personale del Comparto Istruzione e Ricerca.

INQUADRAMENTO	Unità di personale	RETRIBUZIONE FISSA E CONTINUATIVA					ONERI					Costo unitario lordissimo	Costo totale lordissimo	
		CCNL 2018 tab. C3.2 - Ricerca Stipendio tabellare Anno da 1.4.2018	13 ^o	Totale Stipendio Anno - lordo dip.	IVP	Ind. Oneri specifici	Totale retribuzione annua - lordo dip.	CPDEI	ENPDEP	TFR	IRAP			Oneri totali
							23,80%	0,09%	6,91%	8,50%		ANNUO	ANNUO	
Dirigente di ricerca	1	90.803,82	7.566,09	98.370,81	2.039,07	1.110,58	101.520,46	24.161,87	91,37	7.015,06	8.629,24	39.897,54	141.417,99	141.417,99
Dirigente tecnologo	1	90.803,82	7.566,09	98.370,81	2.039,07	1.110,58	101.520,46	24.161,87	91,37	7.015,06	8.629,24	39.897,54	141.417,99	141.417,99
Primo ricercatore	5	67.360,13	5.613,34	72.973,47	1.694,68	1.110,58	75.778,73	18.035,34	68,20	5.236,31	6.441,19	29.781,04	105.559,78	527.798,88
Primo tecnologo	5	67.360,13	5.613,34	72.973,47	1.694,68	1.110,58	75.778,73	18.035,34	68,20	5.236,31	6.441,19	29.781,04	105.559,78	527.798,88
Ricercatore	4	50.778,35	4.231,53	55.009,88	1.456,72	1.110,58	57.577,18	13.703,37	51,82	3.978,58	4.894,06	22.627,83	80.205,01	320.820,04
Tecnologo	4	50.778,35	4.231,53	55.009,88	1.456,72	1.110,58	57.577,18	13.703,37	51,82	3.978,58	4.894,06	22.627,83	80.205,01	320.820,04
	20												654.365,56	1.980.073,84
													105.880,00	
													105.880,00	
													2.085.953,84	

* stipendio CCNL 2016-2018 con inglobata IVC dell'1/7/2010 dal 1/4/2018

Quanto alla possibilità di riconoscere al coordinatore del CISMI (sia esso un dirigente di ricerca o un professore universitario) un'indennità, detta possibilità per la RT non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, dal momento che il riconoscimento dell'indennità di funzione può avvenire esclusivamente nel limite dell'autorizzazione di spesa prevista dal comma 3 e comunque non superiore a 25.000 euro, che è stata determinata, come già rappresentato, tenendo conto per ciascun livello della fascia stipendiale massima (VII

classe stipendiale) prevista dal vigente Contratto collettivo nazionale relativo al personale del Comparto Istruzione e Ricerca.

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio.

	Costo unitario lordissimo
	ANNUO
Dirigente di ricerca	141.417,99
Professore di I fascia	113.289,00
Indennità di funzione	25.000,00
Totale	138.289,00
Differenza residua	3.128,99

Quanto alla possibilità di nominare come coordinatore del CISMI un professore universitario di I fascia, la RT rappresenta che dalle rilevazioni del Ministero dell'università e della ricerca relative all'anno 2020, concernenti il costo del personale delle istituzioni universitarie statali, incluse le istituzioni a ordinamento speciale, il costo medio nazionale di un professore di I fascia è pari a euro 113.289.

Pertanto, secondo la RT il conferimento dell'incarico di coordinatore del CISMI non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto il relativo costo trova capienza nell'ambito delle risorse previste per tale figura come riportato nella tabella precedente, nella quale è stato quantificato e già coperto un onere annuo di euro 141.417,99. Al fine di assicurare il rispetto del limite di spesa di cui al comma 3, per l'intera durata dell'incarico è reso contestualmente indisponibile all'interno del contingente di cui al comma 1 del medesimo articolo 5 il posto destinato al dirigente di ricerca.

Al riguardo, si osserva che la dimostrazione di capienza delle risorse effettuata dalla RT si basa sul presupposto che effettivamente verrà nominato coordinatore del Centro un professore universitario di I fascia mentre invece la norma ne prevede soltanto la facoltà di nomina in deroga al comma 1 che prescriverebbe invece la nomina di un dirigente di ricerca. Pertanto, nel caso in cui invece venisse nominato coordinatore un dirigente di ricerca sommando il relativo trattamento economico più alto con l'indennità di funzione le risorse stanziare non sarebbero più capienti. Va però notato che anche l'attribuzione dell'indennità di funzione è facoltativa e avviene a valere sulle risorse previste e non è predeterminata dalla norma esattamente essendo solo fissato il suo ammontare massimo. Pertanto si conviene circa l'assenza di oneri.

Il comma 4 prevede la soppressione della società per azioni denominata "Italia Infrastrutture Spa", istituita a decorrere dal 1° settembre 2019, con capitale sociale pari a 10 milioni di euro interamente detenuto dal Ministero dell'economia e delle finanze.

Il comma 5 provvede a rimodulare le somme previste dall'articolo 1, comma 238, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, riguardanti la quota delle maggiori entrate da riassegnare al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili relativa all'incremento delle tariffe applicabili per le operazioni in materia di motorizzazione di cui all'articolo 18 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, che per effetto della novella passa da 7.309.900 euro per il 2021 a 10.883.900 euro a decorrere dall'anno 2022.

Il comma 6 reca la copertura finanziaria della disposizione di cui al comma 5, stabilendo che ai relativi oneri, pari a 3.574.000 euro a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante le risorse rese libere dall'abrogazione della disposizione autorizzatoria della società "Italia Infrastrutture S.p.a.", prevista dal comma 4.

La RT evidenzia che:

- 10 milioni di euro destinati a capitale sociale, imputati al capitolo 7615 del Ministero dell'economia e delle finanze, sono andati in economia alla chiusura dell'anno finanziario 2021 per effetto delle norme di conservazione dei residui di risorse di parte capitale. Infatti, in base alle disposizioni che disciplinano la conservazione degli stanziamenti di bilancio delle spese in conto capitale, dettate dal comma 3, dell'articolo 34-*bis*, della legge n. 196 del 2009 e, in via sperimentale, per gli esercizi finanziari 2019, 2020 e 2021, dall'articolo 4-*quater*, comma 1, lettera b), del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, che ha prolungato di un ulteriore anno i termini disposti dal sopra menzionato comma 3, 10 milioni di euro destinati al capitale sociale della Società Italia Infrastrutture S.p.A. sono rimasti nel bilancio del Ministero dell'economia e delle finanze fino al 31 dicembre 2021 e dai consuntivi dello stesso Dicastero del 2019 e del 2020 si evince che gli stessi 10 milioni non sono mai stati impegnati finanziariamente.
- 2 milioni di euro per l'anno 2019 e 5 milioni di euro a decorrere dal 2020, destinati alla copertura finanziaria di convenzioni che la Società avrebbe dovuto stipulare con le strutture interessate del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, imputate al capitolo 1082 dello stesso Dicastero, sono andati in economia, rispettivamente, al 31 dicembre 2019 e al termine degli esercizi finanziari 2020 e 2021; in particolare, 5 milioni di euro a decorrere dal 2022, ridotti per l'importo di 1.426.000 euro annui dall'articolo 30, comma 6, del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, sono tuttora in bilancio disponibili. Inoltre, la RT rappresenta che ad oggi non risulta ancora costituita la società e non è stato emanato il decreto recante l'adozione dello Statuto della medesima.

Relativamente alla copertura finanziaria di cui al comma 6 la RT rappresenta che le somme utilizzate risultano disponibili e non sono gravate da impegni giuridicamente vincolanti.

Il prospetto riepilogativo ascrive alle norme i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

(milioni di euro)

Co	Descrizione norma	e/s	Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indebitamento netto		
			2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
	Incremento quota di entrata derivanti dalle tariffe applicabili per le operazioni in materia di motorizzazione di cui all'articolo 18 della legge 1° dicembre 1986, n. 870 riassegnate al MIMS	e ext	-3,6	-3,6	-3,6						
5	Maggiore riassegnazione al MIMS derivante dall'incremento quota di entrata derivanti delle tariffe applicabili per le operazioni in materia di motorizzazione di cui all'articolo 18 della legge 1° dicembre 1986, n. 870	s c				3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6
4	Abrogazione autorizzazione di spesa di cui all'articolo 5- <i>quinquies</i> del DI n. 32/2019- Convenzioni di supporto tecnico-amministrativo in materia di programmi di spesa tra "Italia infrastrutture s.p.a" e le strutture interessate del Ministero delle infrastrutture e trasporti	s c	-3,6	-3,6	-3,6	-3,6	-3,6	-3,6	-3,6	-3,6	-3,6

Al riguardo, preso atto di quanto affermato dalla RT che ad oggi non risulta ancora costituita la società "Italia Infrastrutture Spa" e nel presupposto che non risultino impegni di spesa a carico dello stanziamento sul capitolo 1082 del MIMS connessi all'istituzione della predetta società, non si hanno osservazioni da formulare.

Il comma 7 in relazione a lavori di manutenzione degli immobili demaniali in uso alle Amministrazioni dello Stato dispone che qualora l'importo dei lavori risulti inferiore a 100.000 euro, l'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria ovvero di specifici interventi di manutenzione straordinaria, può essere curata direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici degli immobili.

La RT afferma che la previsione non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica in quanto l'ammontare delle spese per l'esecuzione degli interventi è previsto nell'ambito dei quadri economici degli interventi.

Al riguardo, atteso quanto chiarito dalla RT, non si hanno osservazioni da formulare.

Il comma 8 modifica l'articolo 121 (Esame di idoneità) del codice della strada. In particolare, la modifica di cui alla lettera a) è finalizzata a prevedere che gli esami per la patente di guida siano effettuati, sempre a seguito della frequenza di corso di qualificazione iniziale, da dipendenti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e non più esclusivamente dai dipendenti dell'ex Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici. Alla lettera b) viene aggiornato il riferimento al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Infine, alla lettera c), si dispone che la Direzione generale del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provveda a un controllo di qualità del personale abilitato a svolgere gli esami di idoneità alla patente e ad una loro formazione periodica, secondo modalità e programmi indicati dal Dipartimento per la mobilità sostenibile del medesimo Ministero.

La RT con riferimento alla lettera b) afferma che si tratta di disposizioni di natura ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica mentre in merito alla lettera c) chiarisce che le attività saranno espletate dalla citata Direzione generale con le risorse umane e strumentali disponibili a legislazione vigente e, pertanto, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, in merito al controllo di qualità del personale abilitato a svolgere gli esami di idoneità alla patente e ad una loro formazione periodica, andrebbero fornite maggiori informazioni circa la presenza e la idoneità delle risorse previste in bilancio a perseguire le predette finalità.

Il comma 9 provvede ad apportare modifiche alle procedure e ai termini procedurali, previsti dal codice della nautica da diporto di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, relativi all'iscrizione o alla variazione di atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o di altri diritti reali su unità da diporto soggette a iscrizione ovvero all'atto del rinnovo della licenza di navigazione.

La RT afferma che la disposizione ha natura ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare.

Il comma 10 apporta modifiche al punto 10) dell'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84 prevedendo che nell'ambito dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, di cui fanno parte i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, sia inserito anche il porto di Termoli.

La RT afferma che la citata Autorità di sistema portuale opererà con le risorse strumentali e umane vigenti, in analogia a quanto già avvenuto nel caso di provvedimenti di analogo tenore. La disposizione non comporta, pertanto, nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al riguardo, atteso che in precedenti provvedimenti di analogo tenore non sono stati ascritti oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica⁶ e considerato quanto affermato dalla RT, non si hanno osservazioni da formulare.

⁶ Vedi da ultimo l'articolo 4, comma 2, del decreto-legge n. 121 del 2021.

Articolo 10

(Disposizioni urgenti in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, nonché per la funzionalità del Consiglio superiore dei lavori pubblici)

Il comma 1 apporta alcune modifiche agli articoli 44 e 46 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, recanti, rispettivamente, “semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto” e “modifiche alla disciplina del dibattito pubblico”.

In particolare, la lettera a) modifica il comma 3 dell'articolo 44 prevedendo che la procedura di VIA prevista dall'articolo 17 si applica per tutti gli interventi di cui all'Allegato IV del citato articolo 44 del decreto-legge n. 77 del 2021. Inoltre, si stabilisce che in relazione agli interventi di cui all'Allegato IV del decreto-legge n. 77 del 2021, per la cui realizzazione è nominato un commissario straordinario ai sensi dell'articolo 4, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, si applica, altresì, la riduzione dei termini previsti dal medesimo articolo 4, comma 2, secondo periodo, del decreto-legge n. 32 del 2019, compatibilmente con i vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli previsti dalla direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 dicembre 2011.

La lettera b) integra le previsioni del comma 4 del medesimo articolo al fine di chiarire che, nell'ambito della Conferenza di servizi si debba tenere conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti.

La lettera c) modifica il comma 1 dell'articolo 46 con la finalità di coordinare le modifiche apportate al comma 4 dell'articolo 44 dalla precedente lettera b).

La RT afferma che la norma ha contenuto ordinamentale e non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare.

Il comma 2, in considerazione degli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, in relazione ai progetti di fattibilità tecnica ed economica di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro da sottoporre obbligatoriamente, in base alle vigenti disposizioni, al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, prevede la non applicazione, per gli anni 2022 e 2023, di quanto previsto dall'articolo 1, comma 5, secondo periodo, del decreto-legge 30 novembre 2005, n. 245, che prevede a carico del soggetto committente il versamento all'entrata del bilancio dello Stato di una somma pari allo 0,5 per mille del valore delle opere da realizzare da destinare alle verifiche tecniche e alle conseguenti necessità operative connesse allo svolgimento della procedura di valutazione e di consulenza nell'ambito di progetti di opere di cui all'art. 6 della legge 11/02/1994 n. 109, il cui valore sia di entità superiore a 5 milioni di euro.

Al fine di assicurare la funzionalità del Consiglio superiore dei lavori pubblici si autorizza la somma di euro 1.600.000 per l'anno 2022 e di 3.200.000 per l'anno 2023.

Il comma 3 prevede che l'esonero dal versamento del contributo di applichi, esclusivamente, ai progetti sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici successivamente all'entrata in vigore del decreto-legge e che non si procede al rimborso delle somme già versate, alla data di entrata in vigore della disposizione, in attuazione dell'articolo 1, comma 5, secondo periodo del decreto-legge n. 245 del 2005.

La RT dopo aver evidenziato il contenuto del secondo periodo del comma 5 dell'articolo 1 del decreto-legge 30 novembre 2005 n. 245, chiarisce che con Circolare della Presidenza del Consiglio superiore dei lavori pubblici del 17 marzo 2006, sono state fornite ai soggetti che “*sottopongono al Consiglio Superiore dei lavori pubblici i progetti di opere di cui all'art. 6 della legge 11.2.1994 n. 109 – Legge quadro in materia di lavori pubblici – e successive modifiche ed integrazioni, di importo superiore a 5 milioni di euro*” le istruzioni circa il versamento “*della somma pari allo 0,5 per mille del valore del progetto sottoposto all'esame del Consiglio Superiore stesso*” in conto entrate del bilancio dello Stato da imputare sul Capo XV, cap. 3654/00.

Attualmente, il versamento delle somme relative allo 0,5 per mille, di cui sopra, confluisce nel capitolo 3654, articolo 1 così denominato “*versamenti a carico del soggetto committente il progetto di opera di competenza statale, pari allo 0,5 per mille del valore delle opere da realizzare, da utilizzare per le esigenze connesse allo svolgimento della procedura di valutazione e consulenza*” per la successiva riassegnazione alla spesa.

Con il decreto legislativo n. 50 del 2016 sono state riaffermate le competenze del Consiglio superiore dei lavori pubblici, quale organo tecnico consultivo dello Stato, nelle procedure di valutazione dei progetti di opere il cui valore, fino alla data del 30 giugno 2023, sia di entità superiore ai 100 milioni di euro.

Ai sensi dell'articolo 48, ultimo comma, del decreto-legge n. 77 del 2021, in relazione agli interventi finanziati, in tutto o in parte, con le risorse previste dal PNRR e dal PNC e dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea, in deroga a quanto previsto dall'articolo 215 del decreto legislativo n. 50 del 2016 e fino al 31 dicembre 2026, il parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici è reso esclusivamente sui progetti di fattibilità tecnica ed economica di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro.

Tanto premesso, il comma 2 prevede che il versamento a carico dei quadri economici degli interventi sottoposti obbligatoriamente al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici non si applichi per l'anno 2022 e 2023. Al contempo, al fine di assicurare la funzionalità del medesimo Consiglio, si autorizza la spesa di euro 1.600.000 per l'anno 2022 (rapportata a 6 mesi) e di euro 3.200.000 per l'anno 2023.

Con specifico riguardo alla quantificazione di detta spesa, la RT evidenzia che nel triennio 2018-2020 sono stati esaminati da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici 87 progetti per un valore complessivo di circa 18 miliardi di euro e un valore medio per singola opera di circa 210 milioni di euro. Sulla base di tali dati la RT stima che il valore medio del contributo, pari allo 0,5 per mille del valore del progetto, è di circa 103 mila euro.

Nella tabella seguente vengono rappresentati i valori sopra richiamati.

Anno	N. progetti esaminati	Importo complessivo delle opere	Importo medio per singolo progetto
2018	33	8.505.679.818	257.747.873
2019	18	3.901.765.696	216.764.761
2020	36	5.580.769.722	155.021.381
2021	32	6.774.000.000	211.687.500

In relazione all'anno 2022, nel primo semestre sono stati sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici 14 progetti. Per il secondo semestre la RT stima che verranno sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici ulteriori 15 progetti con un valore medio di circa 212 milioni di euro.

Per quanto riguarda l'anno 2023 la RT stima che verranno sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici 30 progetti con un valore medio di circa 212 milioni di euro.

Infine, la RT rappresenta che la stima del valore medio dei progetti da sottoporre al parere obbligatorio del Consiglio superiore negli anni 2022 e 2023 è stata effettuata sulla base di quanto registrato nell'anno 2021.

Nella tabella seguente vengono rappresentati i valori relativi agli anni 2022 e 2023.

Anno	N. progetti esaminati	Importo medio per singolo progetto	Importo complessivo delle opere	Contributo medio (0,5 per mille del valore del progetto)
I° semestre 2022	14	211.687.500	2.963.625.000	1.481.813
STIMA II° semestre 2022	15	211.687.500	3.175.312.500	1.587.656
STIMA anno 2023	30	211.687.500	6.350.625.000	3.175.313

Il prospetto riepilogativo ascrive alle norme i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

(milioni di euro)

Co	Descrizione norma	e/s	Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indebitamento netto		
			2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
2	Maggiori risorse per garantire la funzionalità del Consiglio superiore dei lavori pubblici	s c	1,6	3,2		1,6	3,2		1,6	3,2	

Al riguardo, si osserva che la congruità delle risorse stanziare per garantire la funzionalità del Consiglio superiore dei lavori pubblici dipende dalla correttezza della quantificazione operata dalla RT. A tal proposito si segnala che i progetti stimati per il secondo semestre del 2022 e per l'anno 2023 si basano sull'assunzione che questi siano non più di 30 annui. A tal proposito si rileva che solo nel 2019 non è stato raggiunto tale numero di progetti esaminati mentre negli altri anni considerati dalla RT tale valore è stato sempre superato. Analogamente, anche la stima del valore medio di ciascun progetto assunto dalla RT per la quantificazione dell'onere, riferito a quello relativo all'anno 2021, risulta superiore solo al valore medio dei progetti esaminati nell'anno 2020 e inferiore a quello degli anni 2018 e 2019. La quantificazione proposta non sembra poi aver considerato la congiuntura attuale di forte espansione

inflazionistica e l'eventuale incremento dei progetti dovuti all'attuazione del PNRR, entrambi elementi che prudenzialmente andrebbero considerati ai fini della quantificazione delle risorse da garantire al predetto Consiglio. Sul punto appare dunque opportuno acquisire l'avviso del Governo.

Il comma 4 in considerazione dell'esigenza di garantire che lo svolgimento delle procedure di dibattito pubblico di cui articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 risulti coerente con i tempi di realizzazione degli investimenti pubblici di cui all'articolo 46 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, autorizza, per il finanziamento delle attività della Commissione nazionale per il dibattito pubblico di cui al comma 2 del citato articolo 22, la spesa di euro 150.000 per l'anno 2022 e di euro 300.000 per l'anno 2023.

La RT ricorda che il citato articolo 22, comma 2, del codice dei contratti pubblici ha previsto l'istituzione di una Commissione nazionale presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il compito di raccogliere e pubblicare informazioni sui dibattiti pubblici in corso di svolgimento o conclusi e di proporre raccomandazioni per lo svolgimento del dibattito pubblico.

In attuazione dell'articolo 22 del codice dei contratti, è stato, altresì, emanato il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76, recante "Regolamento recante modalità di svolgimento, tipologie e soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico" pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 145 del 25 giugno 2018. L'allegato a detto regolamento elenca le opere sottoposte obbligatoriamente al dibattito pubblico: in conformità a quanto stabilito dal medesimo articolo 22 del decreto legislativo n. 50 del 2016, trattasi di "*grandi opere infrastrutturali e di architettura di rilevanza sociale, aventi impatto sull'ambiente, sulle città e sull'assetto del territorio*".

La Commissione nazionale per il dibattito pubblico è stata nominata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 30 dicembre 2020, n. 627 e, ai sensi dell'articolo 4, comma 6, del citato Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n.76, svolge le seguenti attività:

- monitora il corretto svolgimento della procedura di dibattito pubblico e il rispetto della partecipazione del pubblico, nonché la necessaria informazione durante la procedura;
- propone raccomandazioni di carattere generale o metodologico per il corretto svolgimento del dibattito pubblico;
- garantisce che sia data idonea e tempestiva pubblicità ed informazione, anche attraverso la pubblicazione su apposita sezione del sito internet del Ministero delle infrastrutture e della Mobilità sostenibili, in ordine alle determinazioni adottate per il funzionamento della Commissione, alle modalità della procedura del dibattito pubblico, ai pareri resi, alla documentazione tecnica riguardante l'intervento oggetto del dibattito pubblico, nonché ai risultati delle consultazioni in corso o concluse;

- organizza le attività, di cui ai punti uno e tre, a livello territoriale, con il coinvolgimento attivo degli enti territoriali interessati dalla realizzazione dell'opera che segnalano alla Commissione eventuali criticità relative alle modalità operative e tecniche di svolgimento del dibattito pubblico e collaborano al fine di individuare le soluzioni migliori per le comunità locali;
- presenta alle Camere, entro il 30 giugno con cadenza biennale, una relazione sull'attività svolta nel biennio precedente, evidenziando le criticità emerse nel corso delle procedure di dibattito svolte, suggerendo, altresì, soluzioni finalizzate ad eliminare eventuali squilibri nella partecipazione nonché a promuovere forme di contraddittorio quali momenti di interazione costruttiva.

La RT evidenzia che attualmente risultano in corso di svolgimento le seguenti procedure di dibattiti pubblici:

- SS 16 “ADRIATICA” – TRONCO BARI-MOLA DI BARI - Variante alla Tangenziale di Bari Lavori di realizzazione di una variante alla SS 16 del tratto compreso tra Bari-Mungivacca e Mola di Bari, con adozione della sezione stradale B2 del D.M. 5.11.2001;
- ANAS - Itinerario Gela – Agrigento – Castelvetro. Ammodernamento Gela Castelvetro C1 in sede con varianti e cat. B tangenziale di AG in variante. Lotto Funzionale tangenziale di Agrigento;
- COMUNE DI PADOVA - Realizzazione Tramvia Padova "SIR 2";
- Progetto 0388 Linea Roma - Pescara - Lotto 1: Raddoppio ferroviario tratta interporto d'Abruzzo – Manoppello - Lotto 2: Raddoppio ferroviario tratta Manoppello – Scafa;
- Nuova linea ferroviaria AV Salerno/Reggio Calabria;
- Lotto 2: Linea Orte – Falconara. Raddoppio - Castelplano con by-pass di Albacina - Lotto 2 (Genga-Serra S. Quirico);
- NPP 0286 Quadruplicamento Tortona-Voghera.

Risultano invece concluse le seguenti procedure di dibattito pubblico:

- DIBATTITO PUBBLICO - RFI - NPP Lotto 3a Circonvallazione di Trento;
- DIBATTITO PUBBLICO - SS 693 Strada Scorrimento Veloce del Gargano - SS 89 'Garganica' - Collegamento Vico del Gargano – Mattinata.

La RT rappresenta, infine, che l'articolo 46 del decreto-legge 31 marzo 2021, n.77 recante “Governance del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure”, ha previsto la facoltà di individuare, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in relazione agli interventi di cui all'articolo 44, comma 1, nonché a quelli finanziati in tutto o in parte con le risorse del PNRR e del PNC, soglie dimensionali delle opere da sottoporre obbligatoriamente a dibattito pubblico inferiori a quelle previste dall'Allegato 1 del sopra citato Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76.

In attuazione del citato articolo 46 del decreto-legge n. 77 del 2021 il decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 12 novembre 2021, n. 442 ha individuato le soglie dimensionali per interventi ex art. 44, comma 1, del decreto-legge 31 marzo 2021, n.77, e per quelli finanziati in tutto o in parte con risorse PNRR e PNC che sono sottoposti obbligatoriamente al dibattito pubblico.

La RT poi riporta una tabella di confronto delle soglie dimensionali dell'Allegato 1 decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 12 novembre 2021, n. 442 con quelle di cui al citato Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n.76.

Rispetto a quanto previsto dal citato Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76, ai sensi delle intervenute modifiche normative, il novero dei progetti sottoposti a dibattito pubblico risulta ampliato e, pertanto, allo scopo di garantire la funzionalità della Commissione nazionale per il dibattito pubblico, si prevede uno stanziamento aggiuntivo di euro 150.000 per l'anno 2022 e di 300.000 per l'anno 2023.

La RT precisa che detto stanziamento aggiuntivo è limitato ai soli anni 2022 e 2023 in quanto il dibattito pubblico si svolge sui progetti di fattibilità tecnico – economica ovvero sui documenti di fattibilità delle alternative progettuali delle opere (giuste le previsioni di cui all'articolo 1 del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76) e, dunque, in una fase antecedente l'approvazione dei progetti sulla cui base individuare, secondo le modalità previste dal decreto legislativo n. 50 del 2016, il soggetto esecutore.

Orbene, tenuto conto di quanto previsto dal regolamento (UE) n. 2021/241 del 12 febbraio 2021 in relazione ai termini di assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti, la RT precisa che, nel corso del corrente anno e dell'anno 2023, si concentrerà l'attività della Commissione nazionale di cui al sopra menzionato articolo 22 e, pertanto, lo stanziamento è stato determinato in coerenza con l'incremento di attività atteso.

Il prospetto riepilogativo ascrive alle norme i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

(milioni di euro)

Co	Descrizione norma	e/s		Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indebitamento netto		
				2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
4	Finanziamento delle attività della Commissione nazionale per il dibattito pubblico di cui al comma 2 dell'articolo 22 del decreto legislativo n. 50 del 2016	s	c	0,2	0,3		0,2	0,3		0,2	0,3	

Al riguardo, si osserva che la RT evidenzia l'incremento dei progetti sottoposti a dibattito pubblico obbligatorio ma non fornisce una stima del loro presumibile numero nè dei costi connessi giacché non risulta possibile effettuare una valutazione della

congruità del finanziamento in favore della Commissione nazionale per il dibattito pubblico per assicurarne la sua funzionalità. A tal fine appare dunque opportuno che siano forniti gli ulteriori elementi di dettagli della quantificazione proposta, quali il numero dei progetti da sottoporre al dibattito pubblico e il costo medio affrontato dalla Commissione per ciascun progetto.

Il comma 5 provvede alla copertura finanziaria degli oneri derivanti dai commi 2 e 4, pari a complessivi euro 1.750.000 per l'anno 2022 e euro 3.500.000 per l'anno 2023, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

La RT descrive la norma.

Il prospetto riepilogativo ascrive alle norme i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

(milioni di euro)

Co	Descrizione norma	e/s	Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indebitamento netto		
			2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
5	Riduzione del Fondo per il riaccertamento dei residui passivi perenti di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge n. 196/2009- MIMS	s c	-1,8	-3,5		-1,8	-3,5		-1,8	-3,5	

Al riguardo, andrebbe assicurata la disponibilità delle risorse di cui al Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e l'assenza di pregiudizi nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse.

Articolo 11

(Disposizioni urgenti sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie)

Il comma 1 estende dal 15 giugno 2022 al 30 settembre 2022 l'obbligo di utilizzo dei dispositivi di protezione delle vie respiratorie di cui all'articolo 10-*quater* del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, su tutti i mezzi di trasporto fatta eccezione per gli aeromobili adibiti a servizi commerciali di trasporto di persone, nonché per i lavoratori, gli utenti e i visitatori delle strutture sanitarie, socio-sanitarie e socio-assistenziali.

Il comma 2 sopprime, per lo svolgimento degli esami di Stato conclusivi del primo e del secondo ciclo di istruzione, nonché per gli esami conclusivi dei percorsi degli istituti tecnici superiori per l'anno scolastico 2021-2022, l'obbligo di utilizzo nelle istituzioni scolastiche dei dispositivi di protezione delle vie respiratorie previsto dall'art. 3, comma 5, lettera a), del decreto-legge n. 52 del 2021.

La RT afferma che le disposizioni presentano carattere ordinamentale e non comportano, pertanto, nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 12

(Misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC)

La norma autorizza la spesa di 1,5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022, al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC.

All'onere pari a 1,5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della transizione ecologica.

La RT descrive la norma.

Il prospetto riepilogativo ascrive alle norme i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

(milioni di euro)

Co	Descrizione norma	e/s		Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indebitamento netto		
				2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
1	Integrazione delle risorse di cui all'articolo 8 comma 5 del dlgs n. 152/2006 al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC	s	c	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
	Riduzione tabella A MITE	s	c	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5

Al riguardo, andrebbero illustrati i fabbisogni sottostanti l'autorizzazione di spesa disposta e il riparto delle risorse tra le due Commissioni tecniche.

In particolare, andrebbe verificato se la scelta di raddoppiare le commissioni dedicate alla VIA sia stata supportata da stanziamenti adeguati rispetto ai compiti affidati e le connesse necessità di spese di funzionamento (dotazioni tecnologiche, sopralluoghi, commissari e personale di supporto).

Ultimi dossier del Servizio del Bilancio

Giu 2022

[Elementi di documentazione n. 11/3](#)

Il bilancio dello Stato 2022-2024. Una analisi per missioni, programmi e azioni: gli affari esteri

"

[Elementi di documentazione n. 11/4](#)

Il bilancio dello Stato 2022-2024. Una analisi per missioni, programmi e azioni: la difesa

"

[Elementi di documentazione n. 11/5](#)

Il bilancio dello Stato 2022-2024. Una analisi per missioni, programmi e azioni: le politiche economico-finanziarie

"

[Elementi di documentazione n. 11/6](#)

Il bilancio dello Stato 2022-2024. Una analisi per missioni, programmi e azioni: l'istruzione, la ricerca, le attività culturali, i giovani e lo sport

"

[Elementi di documentazione n. 11/7](#)

Il bilancio dello Stato 2022-2024. Una analisi per missioni, programmi e azioni: i trasporti, le infrastrutture, le comunicazioni, le politiche abitative

"

[Elementi di documentazione n. 11/8](#)

Il bilancio dello Stato 2022-2024. Una analisi per missioni, programmi e azioni: l'agricoltura

"

[Elementi di documentazione n. 11/9](#)

Il bilancio dello Stato 2022-2024. Una analisi per missioni, programmi e azioni: l'energia, le imprese, il commercio, il turismo

"

[Elementi di documentazione n. 11/10](#)

Il bilancio dello Stato 2022-2024. Una analisi per missioni, programmi e azioni: le politiche sociali

"

[Elementi di documentazione n. 11/11](#)

Il bilancio dello Stato 2022-2024. Una analisi per missioni, programmi e azioni: la sanità

"

[Elementi di documentazione n. 11/12](#)

Il bilancio dello Stato 2022-2024. Una analisi per missioni, programmi e azioni: l'ambiente

"

[Nota di lettura n. 318](#)

A.S. 2597: "Disposizioni di revisione del modello di Forze armate interamente professionali, di proroga del termine per la riduzione delle dotazioni dell'Esercito italiano, della Marina militare, escluso il Corpo delle capitanerie di porto, e dell'Aeronautica militare, nonché in materia di avanzamento degli ufficiali. Delega al Governo per la revisione dello strumento militare nazionale" (Approvato dalla Camera dei deputati)

"

[Nota di lettura n. 319](#)

A.S. 2633: "Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288" (Approvato dalla Camera dei deputati)

"

[Nota di lettura n. 314](#)

Schema di decreto legislativo recante attuazione dell'articolo 14, comma 2, lettere a), b), e), f), h), i), l), n), o) e p), della legge 22 aprile 2021, n. 53, per adeguare e raccordare la normativa nazionale in materia di prevenzione e controllo delle malattie animali che sono trasmissibili agli animali o all'uomo, alle disposizioni del regolamento (UE) 2016/429 (**Atto del Governo n. 382**)

"

[Nota di lettura n. 317](#)

Determinazione dei parametri per la liquidazione dei compensi per la professione forense (**Atto del Governo n. 392**)

Il testo del presente dossier è disponibile in formato elettronico alla URL <http://www.senato.it/documentazione/bilancio>