



Federazione Italiana
delle Banche
di Credito Cooperativo
Casse Rurali
ed Artigiane

00184 Roma
Via Torino, 153
Tel. 06.7207.1
Fax 06.7207.2790
direzione@federcasce.bcc.it
www.creditocooperativo.it

Il Presidente

FDC-OUT

Roma, 12 agosto 2023

*Alle e ai Presidenti
Alle Direttrici e ai Direttori*

*delle Banche di Credito Cooperativo-Casse Rurali-Casse Raiffeisen
delle Federazioni Locali
degli altri Enti Soci*

e, p. c.

*Ai Presidenti e ai Direttori Generali
delle Capogruppo dei Gruppi Bancari Cooperativi BCC Iccrea e Cassa Centrale
della Federazione delle Cooperative Raiffeisen*

Loro Sedi

Decreto Legge 10 agosto 2023 n. 104 recante “Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici”.
Art. 26. Imposta straordinaria calcolata su incremento margine interesse.

*Care e cari Presidenti,
Care Direttrici, cari Direttori,*

come sapete, il Consiglio dei Ministri nella riunione del 7 agosto scorso ha approvato il Decreto Legge **10 agosto 2023 n. 104**, recante “**Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici**” (noto anche come **Decreto Omnibus** o **Decreto asset strategici**) attraverso il quale - fra l'altro – viene introdotta una “**imposta straordinaria**” **sull'incremento del margine di interesse conseguito dalle banche**, considerato “non ordinario” (impropriamente, i cosiddetti “extraprofitti”), il cui gettito dovrebbe servire asseritamente per finanziare interventi volti alla concessione di nuovi mutui per la prima casa e per la riduzione della pressione fiscale su famiglie e imprese.

In accordo con i colleghi Presidenti **Giuseppe Maino**, **Giorgio Fracalossi** e **Herbert Von Leon**, abbiamo ritenuto utile e opportuno farVi giungere questa breve comunicazione per confermarVi che Federcasce, le Capogruppo e la Federazione Raiffeisen, sin dalla serata del 7 agosto scorso, hanno avviato l'analisi, i contatti, gli approfondimenti e le simulazioni in merito all'impatto del provvedimento sul Credito Cooperativo.

Più in dettaglio, il novello tributo – disciplinato dall'**art. 26 di detto Decreto** – si determina applicando un'**aliquota pari al 40% ad una base imponibile pari al maggiore** tra:

- a) l'ammontare del margine di interesse (voce 30 di Conto Economico del bilancio bancario) relativo all'Esercizio 2022 che **eccede per almeno il 5% il medesimo margine** relativo all'**Esercizio 2021**;



- b) l'ammontare del margine di interesse (voce 30 di Conto Economico del bilancio bancario) relativo all'Esercizio 2023 che **eccede per almeno il 10% il medesimo margine** relativo all'**Esercizio 2021**.

Le predette percentuali del 5% e del 10% (inizialmente previste rispettivamente al 3% e al 6%) dovrebbero costituire delle "franchigie assolute" (cioè, il tributo si dovrebbe applicare solo sulla parte che eccede tali incrementi forfetariamente indicati dalla norma).

A differenza delle imposte sul reddito che si riferiscono ad un flusso di ricchezza prodotto in un determinato periodo d'imposta, il tributo in esame incide sulla variazione intertemporale di una specifica componente di tale ricchezza (*i.e.* il "margine di interesse", appunto).

L'imposta così determinata **non può tuttavia eccedere lo 0,1% del totale dell'attivo** di bilancio relativo all'esercizio 2022. Tale soglia massima – inserita nella serata dell'8 agosto scorso dal Ministero dell'Economia e delle Finanze – sostituisce la soglia del 25% del patrimonio netto inizialmente prevista nello schema di decreto approvato dal Consiglio dei ministri.

La revisione, in termini più sostenibili e ragionevoli, sia delle franchigie sia della soglia massima di incidenza dell'imposta straordinaria è stata ottenuta anche grazie ad un'azione molto forte, immediata e condivisa condotta dall'industria bancaria nei confronti del Governo.

L'evidenza empirica mostra che per le BCC-CR, salvo rare eccezioni, scatta tale limite, rendendo l'imposta un tributo sostanzialmente parametrato agli attivi di bilancio, più che all'incremento di margini.

Il versamento del tributo *de quo* deve essere eseguito ordinariamente **entro il 30 giugno 2024**.

L'imposta "straordinaria" **non è deducibile ai fini IRES ed ai fini IRAP** e di ciò occorre tenere conto nella determinazione dell'onere complessivo per le banche.

Per il Credito Cooperativo, l'onere stimato dalle Capogruppo BCC Banca Iccrea e Cassa Centrale Banca e dalla Federazione Raiffeisen derivante dall'applicazione del tributo ammonta a circa 300 milioni di euro. Si deve comunque tenere conto anche degli effetti indiretti derivanti dalla citata indeducibilità IRES ed IRAP del medesimo onere.

Lo scorso 10 agosto si è svolta una riunione straordinaria del Comitato di Presidenza dell'ABI, alla quale ho partecipato rappresentando le ulteriori, specifiche criticità che la norma determina per il Credito Cooperativo. Nel corso di detta riunione – pur criticando la *ratio* e stigmatizzando il merito ed il metodo della decisione governativa – si è deciso di assumere un approccio di responsabile interlocuzione con l'Esecutivo.

Di conseguenza, si stanno negoziando informalmente con il Governo delle possibili modifiche migliorative da concretizzarsi in emendamenti al provvedimento, da presentare in sede di relativa conversione, alla ripresa dei lavori parlamentari.

La conversione in legge del Decreto in parola dovrà avvenire **entro il 9 ottobre prossimo**. È stato trasmesso l'11 agosto per la prima lettura al **Senato (Atto Senato 854)**, dove sarà presumibilmente assegnato alla **Commissione V (Bilancio)**.

In tale contesto – d'intesa anche con BCC Banca Iccrea, Cassa Centrale Banca e la Federazione Raiffeisen - stiamo valutando la richiesta di **specifici interventi d'interesse del Credito Cooperativo**, per tenere conto:

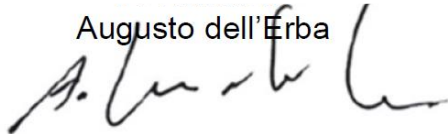
- a) del peculiare impianto giuridico e tributario di riferimento;
- b) del fenomeno del “*double counting*” (doppia computazione) segnalato dalle Capogruppo, conseguente alla relativa intermediazione delle BCC-CR affiliate nella partecipazione alle operazioni di politica monetaria e per l’assolvimento in via indiretta degli obblighi di riserva presso la Banca Centrale Europea, in relazione al quale si determina un maggiore totale degli impieghi e, quindi, un aumento del limite massimo del tributo (come detto, pari allo 0,1% del totale attivo 2022), con conseguente maggiore imposizione per le Capogruppo, oltre ad un possibile fenomeno di doppia imposizione sostanziale per ciascuno dei due Gruppi Bancari Cooperativi.

Più in generale, restano da considerare i profili di compatibilità della norma con le previsioni costituzionali e con la disciplina comunitaria, che si approfondiranno adeguatamente anche in sede ABI.

Trovate in allegato **il testo del D.L. 10 agosto 2023 n. 104** (cfr. pag. 27 e 28 del testo) corredato delle relative **Relazione illustrativa** e **Relazione tecnica** (nel cui ambito, si segnala, non viene indicata una stima di gettito al riguardo).

Vi terremo aggiornati sui prossimi sviluppi e Vi ringrazio sin d’ora per eventuali contributi e riflessioni che vorrete in merito parteciparci.

Un saluto cordiale.

Augusto dell’Erba


Allegati

DECRETO-LEGGE 10 agosto 2023, n. 104

Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attivita' economiche e finanziarie e investimenti strategici. (23G00119)

(GU n.186 del 10-8-2023)

Vigente al: 11-8-2023

Capo I

Misure urgenti a tutela degli utenti

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Ritenuta la straordinaria necessita' e urgenza di intervenire su alcuni settori considerati strategici per il loro rilievo nel contesto economico-sociale del Paese, con particolare riguardo al settore del trasporto, delle tecnologie critiche e in materia di semiconduttori e microelettronica;

Ritenuta, in particolare, la straordinaria necessita' e urgenza di adottare misure a tutela degli utenti dei servizi di trasporto aereo, i quali, a causa dell'esponenziale aumento delle tariffe, non riescono, nei periodi di picco della domanda, a fruire dei servizi di continuita' territoriale;

Ritenuta, altresi', la straordinaria necessita' e urgenza di contenere gli effetti degli eventi eccezionali che hanno colpito la Regione Siciliana e la Regione Sardegna, prevedendo misure di sostegno ai viaggiatori e agli operatori del settore turistico e ricettivo;

Ritenuta la necessita' e urgenza di adeguare, in relazione al rapido e imponente incremento dei flussi turistici in Italia, l'offerta del servizio pubblico locale non di linea;

Ritenuta, inoltre, la straordinaria necessita' e urgenza di adottare prime misure per la tenuta e lo sviluppo della ricerca nel settore dei semiconduttori e della microelettronica anche al fine di ridurre la dipendenza in un settore che assume rilevanza strategica per il prossimo futuro;

Considerata, altresi', la straordinaria necessita' di creare le condizioni e le premesse per il potenziamento dei servizi di connettivita', in linea con le politiche di sviluppo tecnologico e industriale dell'Unione europea;

Considerata, in particolare, la necessita' di adeguare i valori emissivi soglia a quelli ritenuti sicuri e non pregiudizievoli per la salute pubblica dalla normativa dell'Unione europea e dalle piu' recenti e accreditate indagini scientifiche, nel rispetto del principio di massima cautela;

Considerata la straordinaria necessita' e urgenza di rilanciare le politiche industriali attraverso investimenti in progetti di ricerca e sviluppo relativi al settore della microelettronica e dei semiconduttori;

Considerata la necessita' e urgenza di potenziare il servizio taxi per fronteggiare i deficit temporanei di offerta che stanno interessando i comuni nei quali si ravvisano problematiche connesse alla carenza ed inefficienza dei servizi di trasporto pubblico locale non di linea a fronte dell'incremento dell'afflusso turistico;

Considerata la straordinaria necessita' e urgenza di emanare disposizioni finalizzate ad accelerare e semplificare la

realizzazione di opere infrastrutturali strategiche, indifferibili e urgenti, anche nell'ottica di favorire il potenziamento delle reti autostradali e di una maggiore efficienza dei rapporti concessori in essere;

Considerata la necessita' e urgenza, correlata agli aumenti eccezionali dei carburanti e dei prodotti energetici, di intervenire in relazione all'individuazione della base di calcolo per aggiornamento annuale dei canoni di concessione da applicare ai concessionari delle aree gestite dalle Autorita' di sistema portuale;

Considerata la necessita' ed urgenza di adottare disposizioni in materia di trasporto pubblico locale volti a consentire un tempestivo riparto delle risorse alle regioni;

Considerata la necessita' ed urgenza di adottare disposizioni in materia ambientale volte a consentire la possibilita' per le regioni di delegare le proprie funzioni in materia di bonifica dei siti e di smaltimento dei rifiuti agli enti locali;

Considerata la necessita' ed urgenza di adottare disposizioni finanziarie in materia di incentivi per l'efficienza energetica degli edifici unifamiliari e di andamento del credito e del costo degli interessi;

Considerata la necessita' ed urgenza di adottare disposizioni finalizzate alla realizzazione di investimenti relativi a opere pubbliche, ivi inclusi i progetti di investimento di infrastrutture ferroviarie finanziati con risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC) o da programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea al fine di garantire il rispetto del relativo cronoprogramma, nonche' alla messa in sicurezza delle stesse.

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri adottata nella riunione del 7 agosto 2023;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e dei Ministri delle imprese e del made in Italy, delle infrastrutture e dei trasporti, dell'agricoltura, della sovranita' alimentare e delle foreste, del lavoro e delle politiche sociali, dell'interno, del turismo, per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, dell'economia e delle finanze, della salute, dell'ambiente e della sicurezza energetica;

E m a n a
il seguente decreto-legge:

Art. 1

Pratiche commerciali scorrette relative ai prezzi praticati su voli nazionali

1. La fissazione dinamica delle tariffe da parte delle compagnie aeree, modulata in relazione al tempo della prenotazione, e' vietata se ricorrono congiuntamente le seguenti condizioni:

- a) e' applicata su rotte nazionali di collegamento con le isole;
- b) avviene durante un periodo di picco di domanda legata alla stagionalita' o in concomitanza di uno stato di emergenza nazionale;
- c) conduce ad un prezzo di vendita del biglietto o dei servizi accessori, del 200 per cento superiore alla tariffa media del volo.

2. L'Autorita' Garante della Concorrenza e del Mercato, d'ufficio o su istanza di ogni soggetto o organizzazione che ne abbia interesse, accerta, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, le violazioni di cui al comma 1. In materia di accertamento e sanzione delle violazioni si applica l'articolo 27, commi da 1-bis a 15 del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206.

3. Per le rotte e nei casi di cui al comma 1, lettere a) e b), e' considerata pratica commerciale scorretta l'utilizzo di procedure automatizzate di determinazione delle tariffe basate su attivita' di profilazione web dell'utente o sulla tipologia dei dispositivi elettronici utilizzati per le prenotazioni, quando esso comporti un pregiudizio al comportamento economico dell'utente. Si applicano gli articoli da 18 a 27 del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206.

4. Le disposizioni di cui al comma 3 si applicano altresì ai collegamenti nazionali diversi da quelli di cui al comma 1, lettera

a), in presenza di uno stato di emergenza nazionale ovvero qualora gli spostamenti stradali o ferroviari lungo il territorio nazionale siano, in tutto o in parte, impediti da eventi eccezionali dichiarati da pubbliche autorità'.

5. All'articolo 47, comma 1, lettera m), del decreto legislativo n. 206 del 2005, dopo le parole: «fatti salvi» sono aggiunte le seguenti: «l'articolo 49, comma, 1 lettera e-bis), quando il processo decisionale automatizzato e' basato sulla profilazione web dell'utente, o sulla tipologia dei dispositivi elettronici utilizzati per le prenotazioni,».

Art. 2

Oneri di servizio pubblico e tetto alle tariffe praticabili

1. Nel caso in cui siano imposti oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, l'amministrazione competente, nel valutare le misure esigibili, fissa in ogni caso i livelli massimi tariffari praticabili dalle compagnie aeree ove emerga il rischio che le dinamiche tariffarie possano condurre ad un sensibile rialzo legato alla stagionalità o ad eventi straordinari, nazionali o locali. Se l'amministrazione si avvale della facoltà di cui all'articolo 16, paragrafo 9, del predetto regolamento (CE) n. 1008/2008, il livello massimo tariffario e' altresì indicato nel bando di gara quale requisito oggettivo dell'offerta.

Art. 3

Misure urgenti per far fronte alle carenze del sistema di trasporto taxi su gomma

1. Nelle more della ricognizione dei dati riguardanti la consistenza dei titoli abilitativi relativi agli autoservizi pubblici non di linea, connessa all'attuazione del decreto di cui all'articolo 10-bis, comma 3, del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 10 febbraio 2019, n. 12, i comuni, in deroga a quanto previsto dall'articolo 8, comma 2, secondo periodo, della legge 15 gennaio 1992, n. 21, possono rilasciare, in via sperimentale, licenze aggiuntive per l'esercizio del servizio di taxi per fronteggiare lo straordinario incremento della domanda legato a grandi eventi o a flussi di presenze turistiche superiori alla media stagionale. Le licenze di cui al primo periodo, il cui numero e' determinato in proporzione alle esigenze dell'utenza, hanno carattere temporaneo o stagionale e una durata comunque non superiore a dodici mesi, prorogabili per un massimo di ulteriori dodici mesi per esigenze di potenziamento del servizio emerse dalla ricognizione dei dati di cui al primo periodo. Le predette licenze possono essere rilasciate esclusivamente in favore dei soggetti già titolari di licenze per l'esercizio del servizio di taxi ai sensi dell'articolo 7, comma 1, della citata legge n. 21 del 1992 alla data di entrata in vigore del presente decreto, i quali possono valorizzarle mediante:

a) l'affidamento, anche a titolo oneroso, a terzi, purché in possesso dei requisiti di cui all'articolo 6 della legge n. 21 del 1992;

b) la gestione in proprio, anche secondo le modalità di cui all'articolo 10 della medesima legge n. 21 del 1992.

2. Al fine di far fronte al consistente e strutturale incremento della domanda del servizio di trasporto pubblico locale non di linea, nelle more della ricognizione di cui al comma 1, i comuni capoluogo di regione, i comuni capoluogo sede di città metropolitane e i comuni sede di aeroporto internazionale sono autorizzati, in deroga alla procedura di cui all'articolo 37, comma 2, lettera m), secondo periodo, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 104, e ai principi di cui al punto 1) della lettera m) del medesimo articolo 37, comma 2, a incrementare il numero delle licenze, in misura non superiore al 20 per cento delle licenze già rilasciate, tramite un concorso straordinario per il rilascio, a titolo oneroso, di nuove licenze da

assegnare ai soggetti in possesso dei requisiti stabiliti dall'articolo 6 della legge n. 21 del 1992. Il concorso straordinario di cui al primo periodo prevede, quale condizione obbligatoria per il rilascio della licenza, l'utilizzo di veicoli a basso livello di emissioni ricompresi nelle fasce 0-20, 21-60 e 61-135 di g/km di CO₂.

3. Il contributo da versare ai fini dell'assegnazione della licenza e' fissato da ciascun comune sulla base di una ricognizione del valore locale di mercato delle licenze per l'esercizio del servizio di taxi. Lo schema di bando, recante l'indicazione del contributo e le modalita' di calcolo del medesimo, e' trasmesso all'Autorita' di regolazione dei trasporti per un preventivo parere. Trascorsi quindici giorni dalla ricezione dello schema senza che l'Autorita' si sia pronunciata o abbia chiesto ulteriori elementi istruttori il comune puo' comunque procedere all'indizione del concorso straordinario. Il termine di cui al terzo periodo puo' essere interrotto dall'Autorita' per una sola volta per esigenze di approfondimento istruttorio e decorre nuovamente dal momento di ricezione del riscontro da parte del comune. Il parere interlocutorio o definitivo emesso oltre il termine di legge e' privo di ogni effetto. I proventi derivanti dal rilascio delle licenze aggiuntive confluiscono in un Fondo costituito presso ogni singolo comune e sono destinati integralmente a compensare i soggetti titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi alla data di pubblicazione del bando.

4. Ai soggetti vincitori del concorso di cui al comma 3 e' riconosciuto, fino al 31 dicembre 2024, ai fini dell'acquisto di veicoli a basso livello di emissioni, ricompresi nelle fasce 0-20, 21-60 e 61-135 di g/km di CO₂, da adibire al servizio taxi, un incentivo pari al doppio di quanto previsto per le medesime finalita' dai provvedimenti attuativi dell'articolo 22 del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34.

5. Dalla data di entrata in vigore del presente decreto e sino al 31 dicembre 2024, l'incentivo di cui al comma 4 per l'acquisto di veicoli non inquinanti e' altresì riconosciuto:

a) ai titolari di licenza taxi che sostituiscono il proprio autoveicolo adibito al servizio;

b) ai soggetti autorizzati all'esercizio del servizio di noleggio con conducente, di cui all'articolo 3 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, che sostituiscono il proprio autoveicolo adibito al servizio.

6. La misura di cui ai commi 4 e 5 e' riconosciuta nel rispetto della normativa europea sugli aiuti in misura «de minimis».

7. Agli oneri di cui ai commi 4 e 5, si provvede, per gli anni 2023 e 2024, a valere sulle disponibilita' delle risorse presenti in bilancio derivanti dai provvedimenti attuativi dell'articolo 22 del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, mediante la previsione di una riserva sino al limite complessivo di 40 milioni di euro. Con i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri attuativi dell'articolo 22 del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, le misure di cui al comma 5 possono essere prorogate sino al 31 dicembre 2026.

8. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, e' stipulata apposita intesa in sede di Conferenza unificata ai sensi dell'articolo 9, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, per l'individuazione di soluzioni di regolazione del traffico e di corsie preferenziali nelle aree urbane, finalizzate ad accelerare la velocita' commerciale dei servizi taxi, nonche' per la realizzazione di aree di sosta, supportate dall'installazione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici, idonee a garantire un ordinato utilizzo del servizio specialmente nelle zone ad intenso traffico di passeggeri quali le stazioni ed aerostazioni, indicando contestualmente anche le risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente e gia' finalizzate agli scopi. Dalla stipula dell'intesa di cui al primo periodo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

9. Alla legge n. 21 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 10, dopo il comma 5, sono aggiunti i seguenti:

«5-bis. Al fine di assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento ai livelli essenziali di offerta del servizio necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, ai titolari di licenze taxi e' sempre consentito avvalersi di sostituti alla guida come seconde guide in turnazioni orarie aggiuntive diverse da quelle svolte dai titolari. I sostituti alla guida devono essere in possesso dei requisiti stabiliti all'articolo 6 e devono espletare l'attivita' in conformita' alla vigente normativa. Si applicano le disposizioni di cui ai commi 3 e 4 del presente articolo.

5-ter. Per le finalita' di cui al comma 5-bis, il titolare di licenza presenta al comune entro il giorno precedente all'avvio del servizio con turnazione aggiuntiva, apposita comunicazione di inizio attivita' con allegata dichiarazione sostitutiva ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, attestante la sussistenza dei requisiti di cui al comma 5-bis, almeno il giorno precedente all'avvio del servizio nella turnazione integrativa.

5-quater. I comuni garantiscono idonee forme di controllo circa l'effettivo svolgimento del servizio nei turni dichiarati.»;

b) all'articolo 6, comma 3, dopo le parole: «apposita commissione regionale» sono inserite le seguenti: «, con cadenza almeno mensile,»;

10. All'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, le lettere a) e c) sono soppresse.

Art. 4

Fondo a favore dei viaggiatori e degli operatori del settore turistico e ricettivo

1. Al fine di tutelare i viaggiatori e gli operatori del settore turistico e ricettivo che hanno subito danni economici a causa degli eventi eccezionali, determinati dai roghi e dagli incendi che, nel periodo tra il 17 luglio 2023 e il 7 agosto 2023, hanno colpito il territorio della Regione Siciliana e della Regione Sardegna, e' istituito, nello stato di previsione del Ministero del turismo, un Fondo, con una dotazione di 15 milioni di euro per l'anno 2023, da destinare ai viaggiatori e agli operatori del settore turistico e ricettivo, ivi incluse le agenzie di viaggio e i tour operator, le strutture extra-alberghiere, gli stabilimenti termali e balneari, i parchi tematici, i parchi divertimento, gli agriturismi, gli operatori esercenti il trasporto di viaggiatori mediante noleggio di autobus con conducente, i locali da ballo, i porti turistici, i campeggi, per l'erogazione di un contributo a totale o parziale rimborso dei costi sostenuti a causa dei predetti eventi eccezionali, quali le difficolta' nel raggiungimento delle destinazioni turistiche dell'isola, la mancata fruizione dei servizi originariamente prenotati, l'acquisto di servizi non previsti e la riprotezione dei viaggiatori per i disagi nei collegamenti.

2. Con decreto del Ministro del turismo, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono definiti i costi ammessi a rimborso, le procedure di erogazione, le modalita' di assegnazione e i criteri di determinazione del rimborso nel limite della dotazione del Fondo di cui al comma 1, nonche' le procedure di verifica, di controllo e di revoca connesse all'utilizzo delle risorse del medesimo Fondo.

3. L'efficacia delle disposizioni di cui ai commi 1 e 2 e' subordinata, ai sensi degli articoli 107, paragrafo 2, lettera b), e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, all'autorizzazione della Commissione europea, fatta salva l'applicazione delle condizioni previste dal regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione, del 18 dicembre 2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti «de minimis», e, ove non applicabile, dal regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato.

4. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 15 milioni di euro per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo unico nazionale per il turismo di parte corrente, di cui all'articolo 1, comma 366, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

Capo II

Misure urgenti in materia di attività economiche

Art. 5

Credito di imposta per la ricerca e lo sviluppo nella microelettronica e Comitato tecnico per la microelettronica

1. Nelle more dell'attuazione della riforma fiscale, nonché in coerenza con gli obiettivi indicati nella comunicazione della Commissione europea (COM 2022) 45 final dell'8 febbraio 2022, concernente «Una normativa sui chip per l'Europa», alle imprese residenti nel territorio dello Stato, incluse le stabili organizzazioni di soggetti non residenti, che effettuano investimenti in progetti di ricerca e sviluppo relativi al settore dei semiconduttori e' riconosciuto, nei limiti delle risorse di cui al comma 11, un incentivo, sotto forma di credito d'imposta, nel rispetto dei limiti e delle condizioni previsti dal regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, e in particolare dell'articolo 25 del regolamento (UE) n. 651/2014, in materia di «Aiuti a progetti di ricerca e sviluppo».

2. Il credito d'imposta di cui al comma 1 e' calcolato sulla base dei costi ammissibili elencati nell'articolo 25, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 651/2014, con esclusione dei costi relativi agli immobili, sostenuti dalla data di entrata in vigore del presente decreto sino al 31 dicembre 2027. Il credito d'imposta e' utilizzabile esclusivamente in compensazione, ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, a partire dal periodo d'imposta successivo a quello di sostenimento dei costi. Non si applicano i limiti di cui agli articoli 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. L'utilizzo in compensazione del credito d'imposta e' comunque subordinato al rilascio, da parte del soggetto incaricato della revisione legale dei conti, della certificazione attestante l'effettivo sostenimento dei costi e la corrispondenza degli stessi alla documentazione contabile predisposta dall'impresa beneficiaria. In caso di imprese non soggette per obbligo di legge alla revisione legale dei conti, la certificazione e' rilasciata da un revisore legale dei conti o da una società di revisione iscritti nella sezione A del registro di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 39.

3. Il credito d'imposta di cui al comma 1 spetta anche alle imprese residenti o alle stabili organizzazioni nel territorio dello Stato di soggetti non residenti che eseguono le attività di ricerca e sviluppo nel caso di contratti stipulati con imprese residenti o localizzate in altri Stati membri dell'Unione europea, negli Stati aderenti all'accordo sullo Spazio economico europeo ovvero in Stati compresi nell'elenco di cui al decreto del Ministro delle finanze 4 settembre 1996, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 220 del 19 settembre 1996.

4. Ai fini della fruizione del credito d'imposta le imprese richiedono la certificazione delle attività di ricerca e sviluppo, di cui all'articolo 23, commi da 2 a 5, del decreto-legge 21 giugno 2022, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2022, n. 122.

5. Il credito d'imposta previsto dal presente articolo e' alternativo al credito d'imposta previsto dall'articolo 1, comma 200, della legge 27 dicembre 2019, n. 160.

6. Con decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono individuati i criteri di assegnazione e le procedure applicative ai

fini del rispetto dei limiti di spesa di cui al comma 11. Allo scopo di consentire la regolazione contabile delle compensazioni effettuate attraverso il modello F24 telematico, le risorse stanziare a copertura del credito d'imposta sono trasferite sulla contabilità speciale n. 1778 «Agenzia delle entrate - Fondi di bilancio» aperta presso la Tesoreria dello Stato.

7. Presso il Ministero delle imprese e del made in Italy è istituito un Comitato tecnico permanente per la microelettronica, composto da un rappresentante del Ministero delle imprese e del made in Italy, da un rappresentante del Ministero dell'economia e delle finanze e da uno del Ministero dell'università e della ricerca.

8. Il Comitato svolge funzioni di coordinamento e monitoraggio dell'attuazione delle politiche pubbliche nel campo della microelettronica e della catena del valore dei semiconduttori, anche al fine di prevenire e segnalare al Ministro delle imprese e del made in Italy eventuali crisi di approvvigionamento. Il Comitato predispone e sottopone, ogni tre anni, all'approvazione del Ministro delle imprese e del made in Italy un Piano nazionale della microelettronica in cui sono indicate in modo organico le azioni da intraprendere e le fonti di finanziamento disponibili, nonché gli obiettivi attesi anche alla luce del monitoraggio di cui al primo periodo.

9. Per l'analisi tecnica necessaria allo svolgimento delle sue funzioni il Comitato si avvale del Centro italiano per il design dei circuiti integrati e semiconduttori di cui all'articolo 1, comma 404, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Per le attività di segreteria, il Comitato si avvale delle strutture amministrative del Ministero delle imprese e del made in Italy.

10. Per la partecipazione al Comitato non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spesa o altri emolumenti comunque denominati.

11. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, pari a 10 milioni di euro nel 2024 e 130 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2028, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 23, comma 1, del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022 n. 34.

Art. 6

Chips Joint Undertaking - partecipazione italiana ai programmi europei

1. In relazione alle accresciute esigenze di partecipazione dell'Italia al finanziamento di progetti di ricerca e sviluppo nell'ambito del partenariato europeo «Chips Joint Undertaking», nell'ambito della strategia di cui alla comunicazione della Commissione Europea (COM 2022) 45 Final, nonché per lo sviluppo dell'infrastruttura di ricerca per le nano ed eterostrutture e per i materiali avanzati a semiconduttore:

a) lo stanziamento annuale sulla sezione del Fondo per gli Investimenti nella ricerca scientifica e tecnologica (FIRST) destinato al finanziamento di progetti di cooperazione internazionale è incrementato di 6 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2028;

b) lo stanziamento annuale sul Fondo di cui all'articolo 23 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, è incrementato di 3 milioni di euro per l'anno 2023 e di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2027.

2. Agli oneri derivanti dalle disposizioni di cui al comma 1, pari a 3 milioni di euro per l'anno 2023, 11 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2027 e a 6 milioni di euro per l'anno 2028, si provvede, quanto a 3 milioni di euro per l'anno 2023, a 9 milioni di euro per gli anni dal 2024 al 2027 e a 4 milioni di euro per il 2028, mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 23, comma 1, del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, e quanto a 2

milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2028, a valere sulle somme di cui all'articolo 1, comma 870, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, mediante trasferimento dalla sezione nazionale del FIRST.

Art. 7

Poteri speciali per l'utilizzo delle tecnologie critiche

1. All'articolo 2, comma 1-ter, del decreto-legge 5 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56, dopo il primo periodo e' aggiunto il seguente: «In ogni caso, quando gli atti, le operazioni e le delibere hanno ad oggetto attivi coperti da diritti di proprieta' intellettuale afferenti all'intelligenza artificiale, ai macchinari per la produzione di semiconduttori, alla cybersicurezza, alle tecnologie aerospaziali, di stoccaggio dell'energia, quantistica e nucleare, alle tecnologie di produzione alimentare e riguardano uno o piu' soggetti esterni all'Unione europea, la disciplina del presente articolo si applica anche all'interno di un medesimo gruppo, ferma restando la verifica in ordine alla sussistenza dei presupposti per l'esercizio dei poteri speciali.».

2. I decreti del Presidente del Consiglio dei ministri di cui all'articolo 2 del decreto-legge 5 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono adeguati alle disposizioni dell'articolo 2, comma 1-ter del predetto decreto-legge n. 21 del 2012, come modificato dal comma 1.

Art. 8

Rafforzamento del contrasto alla delocalizzazione

1. All'articolo 5, comma 1, primo periodo, del decreto-legge 12 luglio 2018, n. 87, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2018, n. 96, dopo le parole: «dell'iniziativa agevolata» sono inserite le seguenti: «, ovvero entro dieci anni se trattasi di grandi imprese, individuate ai sensi della Raccomandazione n. 2003/361/Ce della Commissione, del 6 maggio 2003, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea n. L 124/36 del 20 maggio 2003,».

Art. 9

Interventi in materia di opere di interesse strategico

1. Le opere, gli impianti e le infrastrutture strettamente necessari alla realizzazione di osservatori astronomici sul territorio nazionale, nell'ambito di programmi coordinati e finanziati dall'Agenzia spaziale italiana o dall'Agenzia spaziale europea, sono considerati di rilevante interesse nazionale per lo sviluppo delle attivita' di ricerca scientifica e tecnologica.

2. L'approvazione del relativo progetto equivale a dichiarazione di pubblica utilita', indifferibilita' e urgenza dei lavori. Gli interventi possono essere realizzati anche in deroga alla disciplina di cui all'articolo 142, comma 1, lettere d), f) e g), del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, nonche' alle ulteriori limitazioni urbanistiche.

Art. 10

Misure urgenti nel settore della pesca

1. Al fine di contenere il fenomeno della diffusione della specie granchio blu (*Callinectes sapidus*) e di impedire l'aggravamento dei danni inferti all'economia del settore ittico a far data dal 1° agosto 2023, e' autorizzata la spesa di 2,9 milioni di euro per l'anno 2023 a favore dei consorzi e delle imprese di acquacoltura e della pesca che provvedono alla cattura ed allo smaltimento della predetta specie. Alla relativa copertura si provvede mediante

corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 346, della legge 11 dicembre 2016, n. 232.

2. Con decreto del Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste sono individuate le aree geografiche colpite dall'emergenza, i beneficiari, le modalità di presentazione delle domande, i costi ammissibili ed i criteri di riparto.

Art. 11

Misure urgenti per le produzioni viticole

1. Le imprese agricole, che hanno subito danni da attacchi di peronospora (plasmopara viticola) alle produzioni viticole e che non beneficiano di risarcimenti derivanti da polizze assicurative o da fondi mutualistici, possono accedere agli interventi previsti per favorire la ripresa dell'attività economica e produttiva di cui all'articolo 5, comma 2, del decreto legislativo 29 marzo 2004, n. 102, in deroga all'articolo 5, comma 4, del medesimo decreto legislativo n. 102 del 2004. Le regioni territorialmente competenti possono deliberare la proposta di declaratoria di eccezionalità degli eventi entro il termine perentorio di sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

2. La ripartizione dell'importo da assegnare alle regioni avviene, previa intesa in sede di Conferenza Unificata di cui all'articolo 9 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sulla base dei fabbisogni risultanti dall'istruttoria delle domande di accesso al Fondo di solidarietà nazionale presentate dai beneficiari a fronte della declaratoria della eccezionalità di cui al comma 1; nel caso di domande riguardanti l'uva da vino, l'istruttoria comprende la verifica delle relative dichiarazioni di produzione di uva da vino della vendemmia 2023, ai sensi dell'articolo 185-ter del regolamento (CE) n. 491/2009 del Consiglio, del 25 maggio 2009, e degli articoli 8 e 9 del regolamento (CE) n. 436/2009 della Commissione, del 26 maggio 2009.

3. La dotazione del «Fondo di solidarietà nazionale - interventi indennizzatori», di cui all'articolo 15, comma 3, del decreto legislativo 29 marzo 2004, n. 102, come finanziato annualmente ai sensi dell'articolo 1, comma 84, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, nel limite di 1 milione di euro, per l'anno 2023, è destinata agli interventi di cui ai commi 1 e 2.

Art. 12

Misure a favore dei lavoratori dipendenti di Alitalia - Società aerea italiana Spa e Alitalia Cityliner Spa

1. Al fine di accompagnare i processi di ricollocazione dei lavoratori dipendenti di Alitalia - Società aerea italiana S.p.a. ed Alitalia Cityliner S.p.a., coinvolti dall'attuazione del programma della procedura di amministrazione straordinaria di cui all'articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, e consentire la realizzazione dei programmi formativi che possono essere cofinanziati dalle regioni e dalle province autonome di Trento e di Bolzano nell'ambito delle rispettive misure di politica attiva del lavoro, il trattamento di integrazione salariale di cui all'articolo 10, comma 1, del decreto-legge 12 ottobre 2021, n. 146, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2021, n. 215, può proseguire, anche successivamente alla conclusione dell'attività del commissario, per il periodo decorrente dal 1° gennaio 2024 sino al 31 ottobre 2024, non ulteriormente prorogabile. La proroga del trattamento di cui al presente comma è riconosciuta, per il 2024, nel limite di spesa di 51,2 milioni di euro per l'anno 2024. Agli oneri derivanti dal secondo periodo del presente comma, pari a 51,2 milioni di euro per il 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo sociale per occupazione e formazione di cui all'articolo 18, comma 1, lettera a), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2.

2. Dal 1° gennaio 2024, il trattamento straordinario di integrazione salariale di cui al comma 1 non è dovuto dalla data di maturazione del primo diritto utile alla decorrenza della pensione di vecchiaia di cui all'articolo 24, commi 6 e 7, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e di cui all'articolo 3, commi 7 e 11, del decreto legislativo 24 aprile 1997, n. 164, ovvero, della pensione anticipata di cui all'articolo 24, commi 10 e 11, del decreto-legge n. 201 del 2011 e di cui all'articolo 3, comma 3, del decreto legislativo 24 aprile 1997, n. 164. A tale scopo, il datore di lavoro invia i dati del personale interessato all'Istituto nazionale di previdenza e assistenza (INPS) che è autorizzato a certificare il primo diritto utile alla decorrenza della pensione entro il 31 ottobre 2024, tenendo conto, in via prospettica, anche dei periodi di integrazione salariale di cui al comma 1. Con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono definiti i criteri per l'applicazione del presente comma.

3. In deroga all'articolo 5, comma 2, del decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali n. 95269 del 7 aprile 2016, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 118 del 21 maggio 2016, il Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale eroga una prestazione integrativa del trattamento di cui al comma 1, nel periodo dal 1° gennaio 2024 al 31 ottobre 2024, tale da garantire che il trattamento complessivo sia pari al 60 per cento della retribuzione lorda di riferimento, risultante dalla media delle voci retributive lorde fisse, delle mensilità lorde aggiuntive e delle voci retributive lorde contrattuali aventi carattere di continuità, percepite dai lavoratori interessati dall'integrazione salariale di cui al comma 1, nell'anno precedente, con esclusione dei compensi per lavoro straordinario e, in ogni caso, nei limiti di quanto stabilito dal comma 4. La prestazione integrativa di cui al primo periodo del presente comma è riconosciuta nei limiti di spesa di 5,8 milioni di euro per l'anno 2024. L'INPS provvede al monitoraggio del limite di spesa di cui al secondo periodo del presente comma sulla base dei provvedimenti di autorizzazione. A tal fine, il Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale è incrementato di 5,8 milioni di euro per l'anno 2024. Agli oneri derivanti dal quarto periodo del presente comma, pari a 5,8 milioni di euro per il 2024, si provvede mediante la riduzione, al fine di garantire la compensazione in termini di indebitamento netto e fabbisogno delle pubbliche amministrazioni, di 8,3 milioni di euro per l'anno 2024, del Fondo sociale per occupazione e formazione di cui all'articolo 18, comma 1, lettera a), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2.

4. L'importo del trattamento complessivo di cui al comma 1, come integrato dalle previsioni di cui al comma 3, per ogni singolo lavoratore, non può superare, nel periodo dal 1° gennaio 2024 al 31 ottobre 2024, l'importo massimo mensile di euro 2.500.

5. Le società Alitalia-Sai S.p.a. e Alitalia Cityliner S.p.a. che hanno usufruito del trattamento di integrazione salariale di cui al comma 1, previa autorizzazione dell'INPS a seguito di apposita richiesta, sono esonerate dal pagamento delle quote di accantonamento del trattamento di fine rapporto relative alla retribuzione persa a seguito della riduzione oraria o della sospensione dal lavoro e dal pagamento del contributo previsto dall'articolo 2, comma 31, della legge 28 giugno 2012, n. 92, nel limite di spesa complessivo di 15,3 milioni di euro per l'anno 2024. All'onere derivante dal primo periodo del presente comma, pari a 15,3 milioni di euro per l'anno 2024, si provvede mediante la riduzione, al fine di garantire la compensazione in termini di indebitamento netto e fabbisogno delle pubbliche amministrazioni, di 21,9 milioni di euro per l'anno 2024, del Fondo sociale per l'occupazione e formazione di cui all'articolo 18, comma 1, lettera a), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2. Ai fini del monitoraggio della spesa, l'INPS verifica con cadenza

mensile i flussi di spesa e, qualora dal monitoraggio medesimo, effettuato anche in via prospettica, emerga che, a seguito delle domande accolte per la fruizione dei benefici di cui al primo periodo, e' stato raggiunto o sara' raggiunto il limite di spesa di cui al primo periodo, l'INPS non prende in considerazione ulteriori domande e pone in essere ogni adempimento di propria competenza per ripristinare in capo alle predette aziende gli oneri relativi ai benefici di cui al presente comma, dandone comunicazione al Ministero del lavoro e delle politiche sociali e al Ministero dell'economia e delle finanze.

6. Al fine di accompagnare i processi di ricollocazione e reimpiego dei lavoratori di Alitalia - Societa' area italiana S.p.a. ed Alitalia Cityliner S.p.a., ai datori di lavoro privati che, nel periodo dal 1° gennaio 2024 al 31 ottobre 2024, assumono, con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, i predetti lavoratori, e' riconosciuto, per un periodo massimo di trentasei mesi, l'esonero totale dal versamento dei contributi previdenziali a carico dei datori di lavoro, con esclusione dei premi e contributi dovuti all'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (INAIL), nel limite massimo di importo pari a 6.000 euro su base annua, riparametrato e applicato su base mensile e nel limite massimo di spesa di 1,3 milioni di euro per l'anno 2024, 3,1 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026 e di 1,8 milioni di euro per l'anno 2027. Resta ferma l'aliquota di computo delle prestazioni pensionistiche. Le agevolazioni di cui al presente comma sono concesse ai sensi e nei limiti del regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione, del 18 dicembre 2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti «de minimis», del regolamento (UE) n. 1408/2013 della Commissione, del 18 dicembre 2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti «de minimis» nel settore agricolo e del regolamento (UE) n. 717/2014 della Commissione, del 27 giugno 2014, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti «de minimis» nel settore della pesca e dell'acquacoltura. Ai fini del monitoraggio della spesa, l'INPS verifica con cadenza mensile i flussi di spesa e, qualora dal monitoraggio medesimo, effettuato anche in via prospettica, emerga che e' stato raggiunto o sara' raggiunto il limite di spesa di cui al primo periodo, l'INPS non prende in considerazione ulteriori domande per l'accesso ai benefici di cui al presente comma, dandone comunicazione al Ministero del lavoro e delle politiche sociali e al Ministero dell'economia e delle finanze. Agli oneri derivanti dal primo periodo del presente comma pari a 1,3 milioni di euro per l'anno 2024, 3,1 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026 e di 1,8 milioni di euro per l'anno 2027 e alle minori entrate valutate in 0,3 milioni di euro per l'anno 2029 si provvede:

a) quanto a 0,5 milioni di euro per l'anno 2025, 1,0 milioni di euro per l'anno 2026 e a 0,7 milioni di euro per l'anno 2027 mediante le maggiori entrate derivanti dal presente comma;

b) quanto a 1,9 milioni di euro per l'anno 2024, 3,72 milioni di euro per l'anno 2025, 3 milioni di euro per l'anno 2026, 1,6 milioni di euro per l'anno 2027 e 0,43 milioni di euro per l'anno 2029 mediante corrispondente riduzione del Fondo sociale per l'occupazione e formazione di cui all'articolo 18, comma 1, lettera a), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, anche al fine di assicurare la compensazione in termini di indebitamento netto e fabbisogno delle pubbliche amministrazioni.

Capo III

Disposizioni in materia di investimenti

Art. 13

Realizzazione di programmi di investimento esteri di interesse strategico nazionale

1. Il Consiglio dei ministri puo' con propria deliberazione, su proposta del Ministro delle imprese e del made in Italy, dichiarare il preminente interesse strategico nazionale di grandi programmi d'investimento esteri sul territorio italiano, che richiedono, per la loro realizzazione, procedimenti amministrativi integrati e coordinati di enti locali, regioni, province autonome, amministrazioni statali e altri enti o soggetti pubblici di qualsiasi natura.

2. Per grandi programmi d'investimento esteri si intendono programmi di investimento diretto sul territorio italiano dal valore complessivo non inferiore all'importo di un miliardo di euro.

3. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri e' nominato, d'intesa con il Presidente della regione territorialmente interessata, un commissario straordinario di Governo per assicurare il coordinamento e l'azione amministrativa necessaria per la tempestiva ed efficace realizzazione del programma d'investimento individuato e dichiarato di preminente interesse strategico ai sensi del comma 1. Al commissario non sono corrisposti gettoni, compensi, rimborsi di spese o altri emolumenti, comunque denominati. Il commissario si avvale, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, dell'Unita' di missione «attrazione e sblocco degli investimenti» di cui al comma 1-bis dell'articolo 30 del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2022, n. 91.

4. Ai fini dell'esercizio dei propri compiti, il commissario straordinario, ove necessario, puo' provvedere, a mezzo di ordinanza, sentite le amministrazioni competenti, in deroga a ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, e del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56, nonche' dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea. Le amministrazioni di cui al primo periodo si esprimono entro il termine di quindici giorni dalla richiesta, decorso il quale si procede anche in mancanza dei pareri. Le ordinanze adottate dal commissario straordinario sono immediatamente efficaci e sono pubblicate nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana. Nel caso in cui la deroga riguardi la legislazione regionale, l'ordinanza e' adottata, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

5. Fermo restando l'esercizio dei poteri di cui al comma 4, gli atti amministrativi necessari alla realizzazione del programma d'investimento dichiarato di preminente interesse strategico ai sensi del comma 1 sono rilasciati nell'ambito di un procedimento unico di autorizzazione. L'autorizzazione unica, nella quale confluiscono tutti gli atti concessione, di autorizzazione, assenso, intesa, parere e nulla osta comunque denominati, previsti dalla vigente legislazione in relazione alle opere da eseguire per la realizzazione del progetto e alle attivita' da intraprendere, e' rilasciata dal commissario straordinario di cui al comma 3, in esito ad apposita conferenza di servizi, convocata dal medesimo commissario, in applicazione degli articoli 14-bis e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241. Alla conferenza di servizi sono convocate tutte le amministrazioni competenti, ivi comprese quelle per la tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, dei beni culturali, della salute e della pubblica incolumita' dei cittadini.

6. Il rilascio dell'autorizzazione unica sostituisce ad ogni effetto tutti i provvedimenti e ogni altra determinazione, concessione, autorizzazione, approvazione assenso, intesa, nulla osta e parere comunque denominati e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attivita' previste nel progetto. L'autorizzazione unica ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti e tiene luogo dei pareri, dei nulla osta e di ogni eventuale ulteriore autorizzazione, comunque denominata, anche ambientale, igienico-sanitaria o antincendio, necessari ai fini della realizzazione degli interventi previsti nel programma d'investimento di cui al comma 1 e della loro conformita' urbanistica, paesaggistica

e ambientale. Il rilascio dell'autorizzazione unica equivale a dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità e urgenza delle opere necessarie alla realizzazione del progetto, anche ai fini dell'applicazione delle procedure del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e costituisce titolo per la localizzazione delle opere e per la costituzione volontaria o coattiva di servitù connesse alla realizzazione delle attività e delle opere, fatto salvo il pagamento della relativa indennità e per l'apposizione di vincolo espropriativo.

7. Rimane ferma in ogni caso l'applicazione, nei casi previsti, delle previsioni del regolamento (UE) 2019/452 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 marzo 2019, nonché del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56.

Art. 14

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

1. Alla società di cui all'articolo 1 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, fermo restando quanto previsto all'articolo 3-bis della medesima legge n. 1158 del 1971, non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 11, comma 6, relativamente al trattamento economico annuo onnicomprensivo da corrispondere ai dirigenti e ai dipendenti, e comma 7, e all'articolo 19 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175.

2. Ai dirigenti e dipendenti della società di cui al comma 1 non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 23-bis, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Ai fini della determinazione del trattamento economico annuo onnicomprensivo da corrispondere agli amministratori della società di cui al comma 1, la medesima è classificata nella prima fascia del decreto attuativo di cui al predetto articolo 23-bis, comma 1, primo periodo, del decreto-legge 201 del 2011 e di cui all'articolo 11, comma 6, del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 e non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 4, comma 4, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135.

3. All'articolo 20, comma 3-undecies, primo periodo, del decreto-legge 22 aprile 2023, n. 44, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2023, n. 74, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «nonché i limiti di cui all'articolo 1, comma 489, della legge 27 dicembre 2013, n. 147».

4. All'articolo 2 del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 maggio 2023, n. 58, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, il secondo periodo è soppresso;

b) il comma 3 è sostituito dal seguente: «3. Al fine di determinare la composizione dell'azionariato della società concessionaria, il Ministero dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede a sottoscrivere, entro il 31 dicembre 2023, compiendo ogni atto a tal fine necessario, un aumento di capitale della società allo stesso riservato, di importo pari alle risorse di cui all'articolo 1, comma 493, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, nonché a quelle di cui all'articolo 4, comma 9, del presente decreto. Il prezzo di sottoscrizione delle azioni dell'aumento di capitale di cui al primo periodo è determinato sulla base di una relazione giurata di stima prodotta da uno o più soggetti di adeguata esperienza e qualificazione professionale nominati dal Ministero dell'economia e delle finanze. Tutti gli atti connessi alle operazioni di cui al presente comma sono esenti da imposizione fiscale, diretta e indiretta, e da tasse.»;

c) al comma 4, al primo periodo le parole: «Al fine di» sono sostituite dalle seguenti: «Fermo restando quanto previsto dal comma 3, per l'anno 2023, al fine di» e il secondo periodo è soppresso.

Art. 15

Disposizioni urgenti in materia di servizi di ormeggio

1. Con regolamento da adottare ai sensi dell'articolo 1331 del codice della navigazione di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e dell'articolo 17, comma 1, lettera b), della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri della giustizia, della difesa, dell'economia e delle finanze, del lavoro e delle politiche sociali e della salute, il Governo provvede a modificare le disposizioni del titolo III, capo VI, del decreto del Presidente della Repubblica del 15 febbraio 1952, n. 328, dettando una disciplina uniforme per i servizi di ormeggio svolti dai soggetti iscritti nel registro di cui all'articolo 208 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima) di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, nel rispetto di quanto previsto dal regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2017, e ferme restando le disposizioni di cui al decreto adottato ai sensi dell'articolo 18, comma 2, della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

Art. 16

Disposizioni urgenti in materia di concessioni autostradali

1. All'articolo 44-bis del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, dopo il comma 3 e' inserito il seguente «3-bis. Per i progetti esecutivi relativi agli interventi di cui al comma 1, gia' trasmessi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi del medesimo comma 1 alla data di entrata in vigore della presente disposizione e per i quali sono scaduti i termini per l'approvazione previsti dal piano economico finanziario, la relazione di cui al comma 1 e' soggetta all'attivita' di verifica da parte dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 34, comma 2, lettera a), dell'Allegato I.7 al codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 30 marzo 2023, n. 36. Per i progetti di cui al primo periodo non e' richiesto il parere di cui al comma 3 del presente articolo.».

Art. 17

Misure urgenti per il trasporto pubblico locale

1. All'articolo 27 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, lettera a), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, considerato il complesso dei servizi di trasporto pubblico locale eserciti sul territorio di ciascuna regione risultanti dalla banca dati dell'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300 della legge 21 dicembre 2007, n. 244.»;

b) al comma 6, e' aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Nelle more dell'adozione del decreto di cui al primo periodo, al fine di assicurare la ripartizione del Fondo di cui al medesimo articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge n. 95 del 2012, si provvede alla ripartizione integrale del medesimo Fondo con le modalita' di cui al comma 2, lettera a), del presente articolo.».

2. All'articolo 1, primo comma, della legge 18 luglio 1957, n. 614, le parole: «e scelto,» e le parole: «fra i funzionari dell'amministrazione dello stato in servizio» sono soppresse. Dall'attuazione del presente comma non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

3. Al Commissario straordinario nominato ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, per la realizzazione della linea C della Metropolitana di Roma e per la realizzazione del sistema delle tranvie di Roma sono attribuiti i compiti relativi alla programmazione, progettazione e affidamento,

nonche' alla realizzazione di tutti gli interventi urgenti connessi al completamento delle linee della metropolitana di Roma funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella citta' di Roma, nei limiti delle risorse disponibili per gli scopi. A tal fine, il predetto Commissario e' autorizzato ad avvalersi, senza soluzione di continuita', della struttura di Roma Metropolitane S.r.l. in liquidazione, anche in caso di operazioni di fusione o cessione temporanea in altra societa' sottoposta al controllo analogo di Roma Capitale. Gli oneri connessi a tale avvalimento sono posti a carico del quadro economico degli interventi di cui al primo periodo nel limite del 2 per cento previsto per gli incentivi alle funzioni tecniche di cui all'articolo 45 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.

Art. 18

Misure urgenti per la realizzazione degli interventi PNRR di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

1. Al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 48, comma 5, e' aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Per gli interventi infrastrutturali ferroviari finanziati con le risorse previste dal PNRR, dal PNC o dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea, ivi inclusi quelli cui si applica l'articolo 44, la stazione appaltante e' altresì abilitata a svolgere la conferenza di servizi di cui al presente articolo al fine di acquisire tutti i pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari, anche ai fini della localizzazione, della conformita' urbanistica e paesaggistica, all'approvazione dei progetti di risoluzione delle interferenze di reti o servizi con l'opera ferroviaria qualora non approvati unitamente al progetto dell'infrastruttura ferroviaria. Gli effetti della determinazione conclusiva della conferenza di servizi di cui al primo periodo si producono anche a seguito dell'approvazione del progetto di risoluzione delle interferenze da parte della stazione appaltante, ferma restando l'attribuzione del potere espropriativo al soggetto gestore.».

b) all'articolo 48-bis, comma 1:

1) dopo il secondo periodo e' inserito il seguente: «Per gli interventi infrastrutturali ferroviari finanziati con le risorse previste dal PNRR, dal PNC o dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea, le procedure autorizzatorie di cui agli articoli 44 e 48 possono applicarsi anche nel caso in cui il progetto di modifica, potenziamento, rifacimento totale o parziale o nuova realizzazione di infrastrutture lineari energetiche connesse e funzionali all'infrastruttura ferroviaria, ivi incluso il progetto di risoluzione delle eventuali interferenze esistenti tra le predette infrastrutture, non siano acquisiti nell'ambito della conferenza di servizi di cui ai predetti articoli convocata per l'approvazione del progetto ferroviario.»;

2) e' aggiunto, in fine, il seguente periodo: «I medesimi effetti si producono anche nel caso in cui la determinazione conclusiva della conferenza di servizi, in conformita' a quanto stabilito dal terzo periodo disponga l'approvazione del progetto di modifica, potenziamento, rifacimento totale o parziale o nuova realizzazione di infrastrutture lineari energetiche connesse e funzionali all'infrastruttura ferroviaria, ivi incluso il progetto di risoluzione delle eventuali interferenze esistenti tra le predette infrastrutture.».

2. Ai maggiori oneri derivanti dalla realizzazione degli interventi finanziati anche in parte a valere sulle risorse previste dal PNRR, affidati a contraente generale dalle societa' del gruppo Ferrovie dello Stato e in corso di esecuzione alla data del 1° giugno 2021, si provvede, nel limite massimo di 157 milioni di euro per l'anno 2023 e 841 milioni di euro per l'anno 2024, sulle somme, anche nel conto dei residui, del Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche di cui all'articolo 7, comma 1, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76,

convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, fino a concorrenza delle somme ivi stanziata a legislazione vigente. A seguito di verifica da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dell'effettivo fabbisogno aggiuntivo, le somme, nel limite massimo di cui al primo periodo sono riconosciute al contraente generale, anche in deroga a specifiche clausole contrattuali, a titolo di revisione dei prezzi, ferme restando le eventuali modifiche dei contratti ove ricorrano le condizioni di cui all'articolo 120, comma 1, lettera c) del decreto legislativo n. 36 del 2023. Gli importi riconosciuti ai sensi del presente comma sono inseriti nell'aggiornamento del contratto di programma parte investimenti con specifica evidenza.

3. E' autorizzata la spesa di euro 45.000 per l'anno 2023 ed euro 180.000 per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 per lo svolgimento dei controlli sostanziali da parte dell'Unita' di missione per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sull'avanzamento fisico e procedurale degli interventi finanziati a valere sul medesimo Piano. Agli oneri derivanti dal primo periodo, pari a euro 45.000 per l'anno 2023 ed euro 180.000 per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, 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 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 19

Interventi per la messa in sicurezza di tratti stradali, ponti e viadotti di competenza degli enti locali

1. Nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e' istituito un fondo, denominato «Fondo investimenti stradali nei piccoli comuni», con una dotazione di 18 milioni di euro per l'anno 2023, 20 milioni di euro per l'anno 2024 e 12 milioni di euro per l'anno 2025. Le risorse del fondo di cui al primo periodo sono destinate ai comuni individuati ai sensi del comma 2, lettera a), per il finanziamento di interventi di messa in sicurezza e manutenzione di strade comunali, di importo non superiore alla soglia determinata ai sensi del comma 2, lettera b). Sono considerate ammissibili anche le spese di progettazione, ove previste. Nell'anno 2023 le risorse di cui al presente comma sono assegnate prioritariamente ai comuni per i quali nel medesimo anno sia stato dichiarato lo stato di emergenza ai sensi del decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1.

2. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, da adottare entro il 15 ottobre 2023, sono definiti:

a) i requisiti per la presentazione da parte dei comuni delle istanze di accesso al fondo, parametrati sul relativo numero di abitanti;

b) l'importo massimo del contributo complessivamente concesso a ciascun comune beneficiario, determinato in relazione alle soglie di cui all'articolo 50 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36;

c) i contenuti e le modalita' di presentazione dell'istanza di cui al comma 3;

d) i criteri e i parametri per l'elaborazione della graduatoria di cui al comma 4, primo periodo, nonche' le modalita' di scorrimento della medesima graduatoria;

e) le procedure di erogazione monitoraggio, revoca e rendicontazione delle risorse assegnate.

3. Entro il 31 ottobre 2023, i comuni presentano al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali, apposita istanza di accesso al fondo di cui al comma 1. Gli interventi inclusi nell'istanza devono essere identificati tramite il codice unico di progetto (CUP).

4. Entro il 15 novembre 2023, con provvedimento del Capo del Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e' approvata la graduatoria degli interventi ammessi al finanziamento identificati dal CUP e l'elenco degli interventi beneficiari.

5. Entro novanta giorni dalla data di adozione del decreto di concessione del finanziamento, il comune beneficiario e' tenuto a stipulare il contratto relativo ai lavori per la realizzazione dell'investimento pena la revoca del finanziamento; i medesimi lavori devono in ogni caso concludersi entro i successivi centoventi giorni.

6. Il monitoraggio degli investimenti realizzati ai sensi del presente articolo e' effettuato dai comuni beneficiari attraverso il sistema previsto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229; le opere sono classificate sotto la voce «Contributo investimenti stradali nei piccoli comuni».

7. Per le annualita' 2024 e 2025, i termini di cui ai commi 3, 4 e 5, sono definiti con provvedimento del Capo del Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro il 15 gennaio di ciascun anno, ferma restando la necessita' che sia assicurata la conclusione dei lavori entro il 31 dicembre di ciascuna annualita'.

8. Agli oneri di cui al comma 1, pari a 18 milioni di euro per l'anno 2023, 20 milioni di euro per l'anno 2024 e 12 milioni di euro per l'anno 2025, che aumentano in termini di fabbisogno e indebitamento netto a 32,6 milioni di euro per l'anno 2024, si provvede:

a) quanto a 18 milioni di euro per l'anno 2023, 20 milioni di euro per l'anno 2024 e 12 milioni di euro per l'anno 2025, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, 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 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

b) quanto a 12,6 milioni di euro per l'anno 2024, mediante corrispondente riduzione del fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189.

9. Per l'affidamento della progettazione ed esecuzione dei lavori di ristrutturazione antisismica del tratto golenale del ponte sul fiume Po tra i comuni di S. Benedetto Po e Bagnolo S. Vito, e' autorizzata la spesa di 4 milioni di euro per l'anno 2024 e di 2,5 milioni di euro per l'anno 2025. Agli oneri di cui al presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni del fondo speciale di conto capitale iscritto ai fini del bilancio triennale 2023-2025, 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 2023, allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 20

Disposizioni urgenti in materia di autotrasporto

1. All'articolo 37, comma 2, lettera a), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 dopo le parole: «, nonche' in relazione alla mobilita' dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti», sono inserite le seguenti: «ad esclusione del settore dell'autotrasporto merci.».

2. Dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il contributo di cui all'articolo 37, comma 6, lettera b), del citato

decreto-legge n. 201 del 2011, dovuto dagli operatori economici operanti nel settore dell'autotrasporto merci e' soppresso.

Art. 21

Interventi per le attivita' degli enti locali in crisi finanziaria

1. Ai comuni, alle province e alle citta' metropolitane che hanno deliberato il dissesto finanziario a far data dal 1° gennaio 2018 e che hanno aderito alla procedura semplificata prevista dall'articolo 258 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, e' attribuita, previa apposita istanza dell'ente interessato, un'anticipazione fino all'importo massimo annuo di 100 milioni di euro per gli anni 2024, 2025 e 2026, da destinare all'incremento della massa attiva della gestione liquidatoria per il pagamento dei debiti ammessi, con le modalita' di cui al medesimo articolo 258 e nei limiti dell'anticipazione erogata.

2. L'anticipazione e' ripartita, nei limiti della massa passiva censita, in base ad una quota pro-capite determinata tenendo conto della popolazione residente, calcolata alla fine del penultimo anno precedente alla dichiarazione di dissesto, secondo i dati forniti dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT), ed e' concessa con decreto annuale del Ministero dell'interno nel limite di 100 milioni di euro per ciascun anno, a valere sul fondo di rotazione di cui all'articolo 243-ter del testo unico di cui al decreto legislativo n. 267 del 2000. L'importo attribuito e' erogato all'ente locale, che e' tenuto a metterlo a disposizione dell'Organo Straordinario di Liquidazione entro trenta giorni. L'organo straordinario di liquidazione provvede al pagamento dei debiti ammessi, nei limiti dell'anticipazione erogata, entro novanta giorni dalla disponibilita' delle risorse.

3. La restituzione dell'anticipazione e' effettuata, con piano di ammortamento a rate costanti, comprensive degli interessi, in un periodo massimo di dieci anni a decorrere dall'anno successivo a quello in cui e' erogata la medesima anticipazione, mediante operazione di giro fondi sull'apposita contabilita' speciale intestata al Ministero dell'interno. Il tasso di interesse da applicare alle suddette anticipazioni sara' determinato sulla base del rendimento di mercato dei Buoni poliennali del tesoro a cinque anni in corso di emissione con comunicato del Direttore generale del tesoro da emanare e pubblicare sul sito internet del Ministero dell'economia e delle finanze.

4. In caso di mancata restituzione delle rate entro i termini previsti, le somme sono recuperate a valere sulle risorse a qualunque titolo dovute dal Ministero dell'interno, con relativo versamento sulla predetta contabilita' speciale. Per quanto non previsto nel presente comma si applica il decreto del Ministro dell'interno 11 gennaio 2013, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 33 dell'8 febbraio 2013, adottato in attuazione dell'articolo 243-ter, comma 2, del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267.

5. Per le province e le citta' metropolitane, l'importo massimo dell'anticipazione di cui al comma 1 e' fissato in 20 euro per abitante.

6. Per il potenziamento delle iniziative in materia di sicurezza urbana, anche in considerazione delle emergenze connesse agli eventi eccezionali che nel mese di luglio hanno colpito il territorio della Regione siciliana, ai comuni capoluogo di citta' metropolitana della Regione siciliana che si trovano nelle condizioni previste dagli articoli 243-bis e 244 del testo unico di cui al decreto legislativo n. 267 del 2000, e' assegnato un contributo di natura corrente, nel limite complessivo massimo di 2 milioni di euro per l'anno 2023, in base alla popolazione residente al 1° gennaio 2022 secondo i dati ISTAT nella misura indicata dalla tabella 1 allegata, che costituisce parte integrante del presente decreto. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 2 milioni di euro per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione della dotazione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10,

comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

Art. 22

Conferimento di funzioni in materia di bonifiche e di rifiuti

1. Le Regioni possono conferire, con legge, le funzioni amministrative di cui agli articoli 194, comma 6, lettera a), 208, 242 e 242-bis del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, agli enti locali di cui all'articolo 2 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267. La medesima legge disciplina i poteri di indirizzo, coordinamento e controllo sulle funzioni da parte della Regione, il supporto tecnico-amministrativo agli enti cui sono trasferite le funzioni, l'esercizio dei poteri sostitutivi da parte della Regione, in caso di verificata inerzia nell'esercizio delle medesime. Sono fatte salve le disposizioni regionali, vigenti alla data di entrata in vigore della presente disposizione, che hanno trasferito le funzioni amministrative predette.

Art. 23

Disposizioni urgenti per l'attività di ricostruzione dei territori colpiti dagli eventi alluvionali verificatisi a partire dal 1° maggio 2023

1. Al decreto-legge 1° giugno 2023, n. 61, convertito, con modificazioni, dalla legge 31 luglio 2023, n. 100, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 20-quinquies:

1) al comma 3, e' aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Le somme iscritte nell'anno 2023 nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze di cui alla missione 29, programma 3, e alla missione 7, programma 5, soggette al piano approvato dal Ministro dell'economia e delle finanze per i contributi pluriennali, possono essere finalizzate, anche in deroga al predetto piano e al correlato decreto di cui all'articolo 12 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, per il completamento degli interventi infrastrutturali di edilizia pubblica e prevenzione del rischio sismico, nonché di quelli destinati al potenziamento delle infrastrutture, dei mezzi e della digitalizzazione.»;

2) al comma 4, e' aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Il Commissario e' altresì autorizzato all'apertura di apposito conto corrente bancario o postale limitatamente all'esigenza di procedere a pagamenti massivi già deliberati, con particolare riferimento alle attività residuali trasferite alla gestione commissariale straordinaria, di cui all'articolo 20-ter, comma 3, agli interventi di somma urgenza posti in essere nelle prime fasi emergenziali, nonché agli interventi di ricostruzione, di ripristino e di riparazione per le più urgenti necessità, di cui all'articolo 20-ter, comma 7, lettera c), n. 1). Al predetto conto e alle risorse ivi esistenti si applica l'articolo 27 del decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1.»;

b) all'articolo 20-sexies, e' aggiunto, in fine, il seguente comma: «6-bis. L'autorizzazione di spesa di cui al comma 6 e' incrementata di 149,65 milioni di euro per il 2023. Le risorse di cui al primo periodo sono prioritariamente destinate agli interventi di cui alle lettere a), limitatamente agli interventi di riparazione, ripristino o ricostruzione degli immobili a uso produttivo, b), c) e g) del comma 3 del presente articolo. Al relativo onere, pari a 149,65 milioni di euro per il 2023, si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui all'articolo 4, commi dal 2 al 5, del decreto-legge 30 marzo 2023, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 maggio 2023, n. 56.».

Capo IV

Disposizioni finanziarie

Art. 24

Misure in materia di incentivi per l'efficienza energetica

1. All'articolo 119, comma 8-bis, secondo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole: «30 settembre 2023» sono sostituite dalle seguenti: «31 dicembre 2023».

Art. 25

Disposizioni in materia di comunicazioni derivanti dall'esercizio delle opzioni di cui all'articolo 121, comma 1, lettere a) e b), del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34

1. Nelle ipotesi in cui i crediti non ancora utilizzati, derivanti dall'esercizio delle opzioni di cui all'articolo 121, comma 1, lettere a) e b), del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, risultino non utilizzabili per cause diverse dal decorso dei termini di utilizzo dei medesimi crediti di cui all'articolo 121, comma 3, l'ultimo cessionario e' tenuto a comunicare tale circostanza all'Agenzia delle entrate entro trenta giorni dall'avvenuta conoscenza dell'evento che ha determinato la non utilizzabilita' del credito. Le disposizioni di cui al periodo precedente si applicano a partire dal 1° dicembre 2023. Nel caso in cui la conoscenza dell'evento che ha determinato la non utilizzabilita' del credito sia avvenuta prima del 1° dicembre 2023, la comunicazione e' effettuata entro il 2 gennaio 2024.

2. La mancata comunicazione di cui al comma 1 entro i termini ivi previsti comporta l'applicazione di una sanzione amministrativa tributaria pari a 100 euro.

3. La comunicazione di cui al comma 1 e' effettuata con le modalita' stabilite con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate.

Art. 26

Imposta straordinaria calcolata su incremento margine interesse

1. In dipendenza dell'andamento dei tassi di interesse e del costo del credito e' istituita, per l'anno 2023, una imposta straordinaria, determinata ai sensi dei commi 2 e 3, a carico delle banche di cui all'articolo 1 del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385.

2. L'imposta straordinaria e' determinata applicando un'aliquota pari al 40 per cento sul maggior valore tra:

a) l'ammontare del margine di interesse di cui alla voce 30 del conto economico redatto secondo gli schemi approvati dalla Banca d'Italia relativo all'esercizio antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2023 che eccede per almeno il 5 per cento il medesimo margine nell'esercizio antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2022;

b) l'ammontare del margine di interesse di cui alla voce 30 del predetto conto economico relativo all'esercizio antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2024 che eccede per almeno il 10 per cento il medesimo margine nell'esercizio antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2022.

3. L'ammontare dell'imposta straordinaria, in ogni caso, non puo' essere superiore a una quota pari allo 0,1 per cento del totale dell'attivo relativo all'esercizio antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2023.

4. L'imposta straordinaria e' versata entro il sesto mese successivo a quello di chiusura dell'esercizio antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2024. I soggetti che in base a disposizioni di legge approvano il bilancio oltre il termine di quattro mesi dalla chiusura dell'esercizio effettuano il versamento entro il mese successivo a quello di approvazione del bilancio. Per i soggetti con esercizio non coincidente con l'anno solare, se il termine di cui ai primi due periodi scade nell'anno 2023, il versamento e' effettuato nel 2024 e, comunque, entro il 31 gennaio.

5. L'imposta straordinaria non e' deducibile ai fini delle imposte

sui redditi e dell'imposta regionale sulle attivita' produttive.

6. Ai fini dell'accertamento, delle sanzioni e della riscossione dell'imposta straordinaria, nonche' del contenzioso, si applicano le disposizioni in materia di imposte sui redditi.

7. Le maggiori entrate derivanti dal presente articolo affluiscono ad apposito capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato, per essere destinate, anche mediante riassegnazione, sulla base del monitoraggio periodico dei relativi versamenti, in un apposito fondo da istituire nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per essere assegnate al finanziamento delle misure di cui all'articolo 1, comma 48, lettera c) della legge 27 dicembre 2013, n. 147, e per interventi volti alla riduzione della pressione fiscale di famiglie e imprese. Alla ripartizione del fondo di cui al primo periodo si procede con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze.

Art. 27

Estinzioni anticipate dei contratti di credito al consumo

1. All'articolo 11-octies, comma 2, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, i periodi secondo e seguenti sono sostituiti dal seguente: «Nel rispetto del diritto dell'Unione europea, come interpretato dalle pronunce della Corte di Giustizia dell'Unione europea, in caso di estinzioni anticipate dei contratti sottoscritti prima della data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto continuano ad applicarsi, fatte salve le disposizioni del codice civile in materia di indebito oggettivo e di arricchimento senza causa, le disposizioni dell'articolo 125-sexies del testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, vigenti alla data della sottoscrizione dei contratti; non sono comunque soggette a riduzione le imposte.».

Capo V

Disposizioni finali

Art. 28

Disposizioni finanziarie

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

Art. 29

Entrata in vigore

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e sara' presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sara' inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addi' 10 agosto 2023

MATTARELLA

Meloni, Presidente del Consiglio dei ministri

Urso, Ministro delle imprese e del made in Italy

Salvini, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

Lollobrigida, Ministro
dell'agricoltura, della sovranita'
alimentare e delle foreste

Calderone, Ministro del lavoro e
delle politiche sociali

Piantedosi, Ministro dell'interno

Garnero Santanche', Ministro del
turismo

Fitto, Ministro per gli affari
europei, il Sud, le politiche di
coesione e il PNRR

Giorgetti, Ministro dell'economia e
delle finanze

Schillaci, Ministro della salute

Pichetto Fratin, Ministro
dell'ambiente e della sicurezza
energetica

Visto, il Guardasigilli: Nordio

Allegato

Tabella 1

(Articolo 21, comma 6)

Ente	Popolazione al 1/1/2022	Riparto
Palermo	635.439	1.097.677
Catania	301.104	520.136
Messina	221.246	382.187
Totale	1.157.789	2.000.000

DISEGNO DI LEGGE PER LA CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-LEGGE AGOSTO 2023, N. , RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI A TUTELA DEGLI UTENTI, IN MATERIA DI ATTIVITÀ ECONOMICHE E FINANZIARIE E INVESTIMENTI STRATEGICI.

RELAZIONE

CAPO I MISURE URGENTI A TUTELA DEGLI UTENTI

Articolo 1 (Pratiche commerciali scorrette relative ai prezzi praticati su voli nazionali)

La disposizione interviene in materia di trasporto aereo da e per le isole, a tutela di esigenze di continuità territoriale messe a rischio da strategie commerciali di revenue management che puntano a sfruttare i picchi di domanda legati alla stagionalità giungendo a praticare tariffe elevatissime e proibitive, soprattutto per gli utenti che, per motivi di lavoro, familiari, o di salute non riescono a programmare con congruo anticipo il volo.

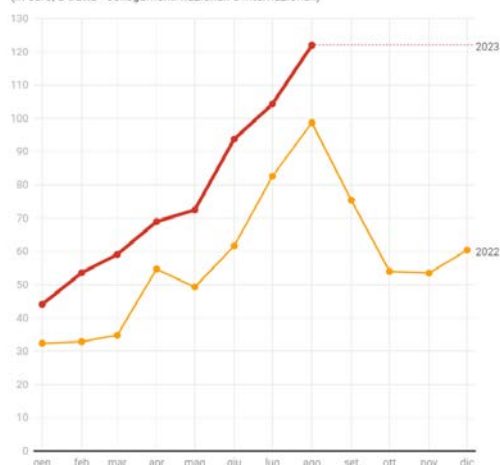
Il Garante per la sorveglianza dei prezzi, a seguito dell'elevato trend di crescita del trasporto aereo passeggeri che l'ISTAT ha quantificato per il mese di maggio 2023 in un incremento tendenziale (rispetto quindi a maggio 2022) del +37,9 e che sale al +43,9 per i voli nazionali, ha avviato apposta indagine conoscitiva sui prezzi dei biglietti venduti su alcune tratte nazionali.

Dall'indagine settoriale emerge come, con particolare riguardo alle rotte che collegano la penisola alle due isole maggiori, siano stati rilevati incrementi medi mensili del valore dei biglietti venduti per volo fino al 70% rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente.

Vi sono stati casi in cui il prezzo medio dei biglietti aerei venduti a ridosso della partenza era almeno sette volte il prezzo medio dei biglietti venduti oltre una settimana prima della partenza.

Le tariffe medie dei voli dall'Italia

(in euro, a tratta - collegamenti nazionali e internazionali)



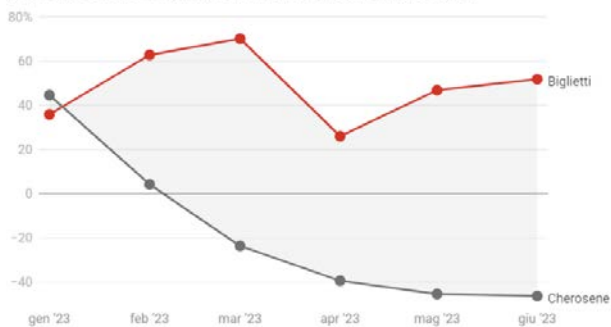
Fonte: analisi di Leonard Barberi su dati piattaforme specializzate • Creato con Datawrapper

(Fonte: Relazione ENAC trasmessa al MIMIT)

Tale contesto generalizzato di aumenti – rilevato dalle indagini del Garante per la sorveglianza dei prezzi - avviene in controtendenza rispetto alla sensibile riduzione sul fronte dei costi del carburante per aerei: la dinamica del jet-fuel mostra a giugno 2023, rispetto all'anno precedente, una riduzione del - 45,4%.(Fonte: Relazione ENAC trasmessa al MIMIT)

Landamento del costo del cherosene e dei biglietti aerei

(confronto con un anno prima, voli dall'Italia nazionali e internazionali)



Fonte: analisi di Leonardi Berberi su dati Iata, Platts, piattaforme specializzate • Creato con Datawrapper

Non v'è dubbio che a mente dell'art. 22 par. 1, del Regolamento (CE) 24 settembre 2008, n. 1008/2008 "I vettori aerei comunitari e, per reciprocità, i vettori aerei dei paesi terzi fissano liberamente le tariffe aeree passeggeri e merci per i servizi aerei intracomunitari". Tuttavia alcune tecniche di revenue management, come emerso dai contributi trasmessi, nel corso dell'istruttoria, dagli Enti di settore (ad esempio quelle che al crescere delle richieste per una determinata tratta chiudono le classi di volo più basse, nascondendole ai sistemi di prenotazione, oppure quella dei c.d. prezzi civetta così bassi da non consentire la copertura dei costi) ove applicate in relazione a voli effettuati nei periodi di forte domanda, e in un momento, quale quello attuale, in cui l'offerta di vettori non è stata ancora pienamente adeguata alla forte ripresa del turismo che sta caratterizzando il post covid, sono suscettibili di creare un forte ostacolo alla mobilità dei viaggiatori che non hanno la possibilità di programmare per tempo il proprio viaggio da e verso le isole. Tratte, queste ultime, per le quali non sussistono valide alternative di trasporto.

Alla luce di questo quadro, il **comma 1** della disposizione prevede che la fissazione dinamica delle tariffe da parte delle compagnie aeree, modulata in relazione al tempo della prenotazione, è vietata se ricorrono congiuntamente le seguenti condizioni: la fissazione è applicata su rotte nazionali di collegamento con le isole, avviene durante un periodo di picco di domanda legata alla stagionalità o in concomitanza di uno stato di emergenza nazionale, conduce ad un prezzo di vendita del biglietto o dei servizi accessori, del 200 per cento superiore alla tariffa media del volo. Il **comma 2** stabilisce che l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, d'ufficio o su istanza di ogni soggetto o organizzazione che ne abbia interesse, accerta, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, le violazioni di cui al comma 1, prevedendo, in particolare, che in merito all'accertamento e sanzione delle violazioni si applichi l'articolo 27, commi da 1-bis a 15, del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, in materia di tutela amministrativa e giurisdizionale.

Il **comma 3** interviene su un'altra fattispecie che incide sulla dinamica dei prezzi nella vendita on line dei biglietti: quella dell'utilizzo di algoritmi che sulla base della "profilazione" dell'utente, ossia dell'analisi delle sue esigenze, abitudini e comportamenti rilevati on line elaborano prezzi personalizzati con effetto potenzialmente discriminatorio per alcuni utenti rispetto ad altri. Dall'istruttoria condotta e dai contributi acquisiti, è emerso che gli algoritmi, oltre a valutare la tempestività dell'acquisto, sfruttano la geo-localizzazione, individuano il tipo di dispositivo utilizzato e il particolare programma per navigare in Internet. L'utilizzo senza limiti dell'algoritmo comporta che gli incrementi di prezzo legati al profilo soggettivo dell'utente non si riscontrano unicamente a ridosso delle vacanze, bensì anche in occasione di incidenti ed eventi calamitosi che rendono non fruibili alternative tipologie di trasporto quali quello ferroviario o su strada

La disposizione - limitatamente al trasporto da e per le isole, ossia laddove sussistono esigenze di continuità territoriale - considera pratica commerciale scorretta l'utilizzo di procedure automatizzate di determinazione delle tariffe basate su attività di profilazione web dell'utente o sulla tipologia dei dispositivi elettronici utilizzati per le prenotazioni, quando esso comporti un pregiudizio economico

per l'utente. Conseguentemente dispone l'applicazione alla fattispecie in esame degli articoli da 18 a 27 del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206.

Il **comma 4** affronta un'ulteriore problematica che esula dalle esigenze di collegamento con le isole. L'utilizzo dell'algoritmo basato sulla profilazione comporta infatti che gli incrementi di prezzo non si riscontrano unicamente in relazione ai picchi di domanda legati alla stagionalità, bensì anche in occasione di incidenti ed eventi calamitosi che rendono non fruibili alternative tipologie di trasporto quali quello ferroviario o su strada come è recentemente accaduto in occasione del deragliamento del treno merci nei pressi della stazione di Firenze Castello o dell'alluvione in Emilia-Romagna. Nelle citate occasioni, alla soppressione dei collegamenti ferroviari e all'inagibilità di alcuni tratti autostradali è conseguita un'impennata della domanda di trasporto aereo e l'utenza ha lamentato eccessivi incrementi dei prezzi dei biglietti aerei che, con riferimento a specifiche rotte domestiche, sono arrivati a toccare anche i 1.000 € l'uno (Fonte Enac).

Per tale ragione il comma 4 prevede che le disposizioni di cui al comma 3 (ossia quelle che considerano la pratica commerciale scorretta, se determina un pregiudizio all'utente) si applicano altresì ai collegamenti nazionali diversi da quelli da e per le isole, in presenza di uno stato di emergenza nazionale ovvero qualora gli spostamenti stradali o ferroviari lungo il territorio nazionale siano, in tutto o in parte, impediti da eventi eccezionali dichiarati da pubbliche autorità.

Al **comma 5**, infine, la disposizione chiarisce – intervenendo sull'articolo 47, comma 1, lett. m), del decreto legislativo n. 206 del 2005 - che gli obblighi informativi previsti dall'art. 49, comma 1, lettera e-bis, del suddetto decreto per i contratti conclusi online devono osservarsi anche per il trasporto aereo quando il prezzo è personalizzato sulla base di un processo decisionale automatizzato basato sulle caratteristiche soggettive dell'utente rilevate dal web, o sulla tipologia dei dispositivi elettronici utilizzati per le prenotazioni.

Articolo 2 (Oneri di servizio pubblico e tetto alle tariffe praticabili)

Come è noto, gli oneri di servizio pubblico (OSP) sono gli oneri a carico di un gestore pubblico o privato di un servizio di pubblica utilità al fine di garantire uno standard minimo predefinito di servizi, per i quali non sia possibile l'equilibrio economico.

Gli articoli 16, 17 e 18 del Reg. (CE) n.1008/2008, costituiscono il punto di riferimento per l'analisi del sistema degli OSP in Europa.

Per il trasporto aereo è previsto che uno Stato membro possa imporre oneri riguardo ai servizi aerei di linea effettuati tra un aeroporto comunitario e un aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del suo territorio o una rotta a bassa densità di traffico verso un qualsiasi aeroporto nel suo territorio, qualora tale rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico e sociale della regione servita dall'aeroporto stesso nella misura necessaria a garantire che su tale rotta siano prestati servizi aerei di linea minimi rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, tariffazione o capacità minima cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale.

Nel valutare la necessità e l'adeguatezza di un onere di servizio pubblico previsto, gli Stati membri tengono conto dell'equilibrio tra l'onere previsto e le esigenze in materia di sviluppo economico della regione interessata, della possibilità di ricorrere ad altre modalità di trasporto e dell'idoneità di queste ultime a soddisfare il concreto fabbisogno di trasporto, in particolare nel caso in cui i servizi ferroviari esistenti servano la rotta prevista con un tempo di percorrenza inferiore a tre ore e con frequenze sufficienti, coincidenze e orari adeguati, delle tariffe aeree e delle condizioni proposte agli utenti, dell'effetto combinato di tutti i vettori aerei che operano o intendono operare sulla rotta di cui trattasi. In particolare, l'articolo 16 citato prevede un meccanismo in due fasi: nella prima fase (paragrafo 8), lo Stato membro interessato impone l'OSP su una o più rotte accessibili a tutti i vettori comunitari a condizione che essi rispettino i suddetti oneri in termini di garanzia dei servizi minimi e del periodo

di vigenza precisato. In tale fase qualsiasi vettore aereo, in qualsiasi momento, è autorizzato a istituire servizi aerei di linea conformi a tutti i requisiti degli oneri. Nella seconda fase (paragrafi 9 e 10), se nessun vettore comunica all’Autorità (in Italia all’ENAC) competente la propria disponibilità ad effettuare servizi aerei di linea sulla rotta onerata, senza usufruire dei diritti esclusivi e senza ricevere un corrispettivo finanziario, lo Stato membro può limitare l’accesso alla rotta ad un solo vettore per un periodo non superiore a 4 anni (5 anni nel caso delle regioni ultraperiferiche) e concedere il diritto all’esercizio dei servizi aerei di linea sulla rotta interessata dagli OSP.

In questo contesto, si inserisce l’articolo 2 che stabilisce che ove siano imposti oneri di servizio pubblico ai sensi dell’art. 16 del regolamento (CE) n. 1008/2008, l’amministrazione competente, nel valutare le misure esigibili, fissa i livelli massimi tariffari praticabili dalle compagnie aeree ove emerga il rischio che le dinamiche tariffarie possano condurre ad un sensibile rialzo legato alla stagionalità o a eventi straordinari, nazionali o locali. Tale livello massimo tariffario è altresì indicato nel bando di gara qualora l’amministrazione si avvalga della facoltà di cui al paragrafo 9 dell’articolo 16 del citato regolamento.

Articolo 3 (Misure urgenti per far fronte alle carenze del sistema di trasporto taxi su gomma)

Il trasporto pubblico non di linea è disciplinato dalla legge 15 gennaio 1992, n.21, legge “quadro”, che detta la disciplina “cornice” del settore. Trattasi di una legge che è stata oggetto nel corso dei decenni di reiterati interventi di modifica, finalizzati ad allinearne i contenuti alla regolamentazione del servizio di trasporto pubblico locale affidata alle competenze degli Enti locali, nonché a definire in maniera più chiara e definita l’offerta di settore e le peculiarità di ciascun servizio.

Nel trasporto pubblico non di linea rientra, infatti, oltre al servizio di noleggio con conducente (NCC), il servizio di taxi, che è soggetto ad obblighi di servizio pubblico, i quali comportano, in particolare, la doverosità delle prestazioni, l’obbligatorietà del servizio e la sua offerta indifferenziata a chiunque ne faccia richiesta, nonché la capillarità territoriale e sociale della fornitura e l’accessibilità per l’utenza del servizio sotto il profilo dei costi.

Specialmente dal 2006 ad oggi, si è reso necessario promuovere una regolazione del servizio di taxi pienamente coerente agli obblighi di servizio pubblico, tipizzando, in parallelo, le caratteristiche proprie del servizio NCC. In tale scenario, da ultimo è intervenuto a disciplinare la materia l’art. 10-bis del decreto-legge n. 135 del 2018, convertito dalla legge n. 12 del 2019. Tra i punti principali dell’art. 10-bis si segnala, in particolare: l’istituzione, presso il CED del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del registro delle imprese taxi e NCC, collegandovi una moratoria per il rilascio di nuove autorizzazioni NCC; l’emanazione di un decreto del Ministero delle infrastrutture e del Ministero dell’interno per disciplinare il “foglio di servizio elettronico”; l’emanazione di un DPCM, su proposta del Ministero delle infrastrutture e del Ministero dello sviluppo economico (ora Ministero delle imprese e del made in Italy), per disciplinare le piattaforme tecnologiche di intermediazione.

Il decreto istitutivo del registro delle imprese è stato adottato dal competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il 19 febbraio 2020 e poi sospeso con successivo decreto del 20 febbraio, che ne ha subordinato l’efficacia alla entrata in vigore del decreto sul foglio di servizio e a quello inerente alle Piattaforme di intermediazione. Il percorso attuativo dei predetti decreti è stato interessato sia dall’avvio dell’EU Pilot 9411/19/MOVE volto a verificare la compatibilità del sopra menzionato art. 10-bis con il diritto UE, sia dalla sentenza della Corte costituzionale n. 56 del 2020. Il completamento di tale iter è attualmente all’esame del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con l’obiettivo di addivenire al più presto all’adozione di tutti i decreti attuativi previsti dall’art. 10-bis del decreto-legge n. 135 del 2018.

Nel contesto di tale quadro regolatorio, il settore ha da ultimo registrato deficit temporanei di offerta del servizio taxi che stanno interessando, in particolare, le grandi città metropolitane anche in ragione dell’incremento dell’afflusso turistico nelle grandi città dell’ultimo anno. Dati provvisori dell’ISTAT sulle tendenze dei primi mesi del 2023 testimoniano infatti una definitiva ripresa del settore, pari ad

un +45,5% delle presenze complessive rispetto ai corrispondenti periodi 2022. Tali dati lasciano presupporre che, alla fine dell'anno, sarà possibile registrare il pieno recupero, e persino il superamento, dei livelli pre-pandemici. Inoltre, le prospettive di traffico aereo nei prossimi anni lasciano presupporre un significativo ulteriore incremento di tali trend nei prossimi anni; si tratta di stime collegate anche alla presenza di grandi eventi di grande richiamo internazionale, come il Giubileo 2025, le Olimpiadi di Milano-Cortina e il Giubileo 2033.

Tali previsioni e le criticità già oggi registrate nell'allineamento dei servizi di trasporto pubblico locale ai flussi di presenze sul territorio nazionale impongono l'adozione di misure che, ferme restando le competenze degli enti locali, consentano di rimuovere gli ostacoli che ad oggi spesso inibiscono una regolazione efficace e flessibile del servizio di taxi e un adeguamento del numero delle licenze alla domanda del territorio.

La norma in oggetto si prefigge pertanto di intervenire con disposizioni urgenti e immediatamente operative per ovviare alle problematiche sopra rappresentate, sempre nell'ottica di garantire la piena regolarità e la massima valorizzazione del servizio taxi, introducendo previsioni destinate ad operare nelle more del completamento della ricognizione dei dati relativi ai servizi pubblici non di linea connessa all'adozione del registro delle imprese taxi e NCC.

In dettaglio, il **comma 1** detta misure finalizzate a soddisfare un temporaneo incremento della domanda del servizio di taxi in relazione – a titolo esemplificativo – a variazioni dei flussi turistici o a grandi eventi. In particolare, prevede che, nelle more della ricognizione dei dati relativi alla consistenza dei titoli abilitativi relativi agli autoservizi pubblici non di linea, i comuni - in deroga a quanto previsto dall'articolo 8, comma 2, secondo periodo, della legge 15 gennaio 1992, n. 21- possano rilasciare, in via sperimentale, licenze aggiuntive – a carattere temporaneo o stagionale – per l'esercizio del servizio di taxi.

Tale previsione è volta a fronteggiare lo straordinario incremento della domanda, spesso legato a grandi eventi o a flussi di presenze turistiche superiori alla media stagionale. Per questi motivi, si prevede che la determinazione del numero delle licenze avvenga in proporzione alle esigenze dell'utenza, in ragione del carattere temporaneo o stagionale dell'esigenza, e con una durata, in ogni caso, non superiore ai dodici mesi, prorogabili per un massimo di ulteriori dodici mesi per esigenze di potenziamento del servizio emerse dalla predetta ricognizione dei dati. Sul punto, si precisa, inoltre, che le predette licenze possono essere rilasciate esclusivamente in favore dei soggetti già titolari di licenze per l'esercizio del servizio di taxi, i quali possono valorizzarle mediante l'affidamento, anche a titolo oneroso, a terzi, purché in possesso dei requisiti di cui all'articolo 6 della legge 15 gennaio 1992, n. 21 oppure la gestione in proprio, anche secondo le modalità di cui all'articolo 10 della medesima legge.

La possibilità di rilasciare licenze stagionali o temporanee è già prevista a legislazione vigente come una delle attività amministrative di competenza dei Comuni, che conseguentemente sono già chiamati a svolgere in via ordinaria tali funzioni. L'articolo 6, comma 1 del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, prevede, in particolare, alla lettera c), la possibilità di rilasciare titoli autorizzatori temporanei o stagionali ai soggetti in possesso dei requisiti stabiliti dall'articolo 6 della legge n. 21 del 1992, e in prevalenza ai soggetti associati in cooperative di produzione e lavoro, ovvero in consorzio tra imprese artigiane ed in tutte le altre forme previste dalla legge.

Con la disposizione in esame, si intende agevolare l'individuazione di soggetti idonei ad esercitare a titolo temporaneo o stagionale le predette licenze:

- a) prevedendo esplicitamente che i titoli autorizzatori temporanei o stagionali possano essere attribuiti anche ai soggetti titolari di licenze taxi iscritti, nella qualità di titolari di impresa artigiana di trasporto, all'albo delle imprese artigiane;
- b) riconoscendo la possibilità di valorizzare le licenze temporanee o stagionali mediante l'affidamento, anche a titolo oneroso, a terzi, purché in possesso dei requisiti di cui all'articolo

6 della legge 15 gennaio 1992, n. 21 oppure la gestione in proprio, anche secondo le modalità di cui all'articolo 10 della medesima legge. Con tale disposizione si intende quindi rimuovere il vincolo della non cedibilità del titolo autorizzatorio temporaneo o stagionale attualmente previsto dall'articolo 6, comma 1 del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223.

E' infatti evidente che solo un soggetto che già oggi dispone dei mezzi e dei titoli per lo svolgimento del servizio taxi è in grado di soddisfare in via temporanea l'esigenza avanzata dalle amministrazioni territoriali di gestire i picchi della domanda con il rilascio di licenze aggiuntive, di durata limitata.

I **commi 2 e 3** prevedono un meccanismo straordinario di incremento delle licenze per il servizio di taxi, destinato ad operare nelle more della ricognizione dei dati relativi alla consistenza dei titoli abilitativi relativi agli autoservizi pubblici non di linea. Tale meccanismo, che si aggiunge quindi agli ordinari strumenti di programmazione dell'offerta di servizi taxi previsti a legislazione vigente, è finalizzato a consentire ai comuni che registrano sul proprio territorio un'offerta del servizio taxi inadeguata alla domanda di attivare una procedura semplificata di incremento delle licenze.

In particolare, si autorizzano i comuni capoluogo di regione, i comuni capoluogo sede di città metropolitana e o comuni sede di aeroporto internazionale a bandire un concorso straordinario per il rilascio di licenze aggiuntive in misura non superiore al 20 per cento di quelle esistenti. Per tale concorso, non è richiesto il preventivo parere dell'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37, comma 2, lett. m) del d.l. n. 201 del 2011, e l'incremento può essere disposto in assenza della preventiva istruttoria di cui al punto 1) del medesimo articolo 37, comma 2, lett. m). Oltre alle semplificazioni procedurali sopra richiamate, la specialità del predetto concorso straordinario si misura:

a) rispetto alla previsione, quale condizione obbligatoria per il rilascio della licenza, dell'utilizzo di veicoli a basso livello di emissioni ricompresi nelle fasce 0-20, 21-60 e 61-135 di g/km di CO₂. Tale condizione è sostenuta dagli incentivi di cui ai commi 5 e seguenti;

b) rispetto all'onerosità della licenza, il cui rilascio è vincolato al versamento di un contributo, fissato dal comune competente sulla base di una ricognizione del valore locale di mercato delle licenze per l'esercizio del servizio di taxi. Si evidenzia a tal fine che l'Agenzia delle entrate ha predisposto appositi studi ricognitivi del valore locale di mercato delle licenze, che possono essere utilizzati dai comuni per individuare il corretto valore del contributo per l'assegnazione delle licenze aggiuntive. Lo schema di bando, recante l'indicazione del contributo e le modalità di calcolo del medesimo, è trasmesso all'Autorità di regolazione dei trasporti per un preventivo parere, da esprimere entro quindici giorni, ferme restando eventuali richieste di approfondimento istruttorio. Trascorsi quindici giorni dalla ricezione dello schema o dell'integrazione istruttoria senza che l'Autorità si sia pronunciata, il comune può comunque procedere all'indizione del concorso straordinario. La pronuncia dell'Autorità si intende limitata alla validazione del valore del contributo per il rilascio delle licenze, mentre si esclude una valutazione della medesima sulla congruità del numero di licenze aggiuntive messe a bando, purché coerenti con il vincolo normativo del 20% delle licenze in essere. I proventi derivanti dal rilascio delle licenze aggiuntive confluiscono in un Fondo costituito presso ogni singolo comune e sono destinati integralmente a compensare i soggetti titolari di licenza al momento della pubblicazione del bando. Si evidenzia che il principio di compensazione è già oggi previsto dall'art. 37, comma 2, lettera m), punto 1) del decreto-legge n. 201 del 2011. Non si applica quindi al concorso in esame il vincolo della destinazione del 20% dei proventi al finanziamento di iniziative dei comuni volte al controllo e al miglioramento della qualità degli autoservizi pubblici non di linea e alla sicurezza dei conducenti e dei passeggeri di cui all'articolo 6, comma 1, lettera b) del decreto-legge n. 248 del 2006.

Il **comma 4** prevede che ai soggetti vincitori del concorso di cui al comma precedente sia riconosciuto, sino al 31/12/2024, ai fini dell'acquisto di veicoli a basso livello di emissioni ricompresi nelle fasce 0-20, 21-60 e 61-135 di g/km di CO₂, da adibire al servizio taxi, un incentivo pari al doppio di quanto previsto per le medesime finalità dai provvedimenti attuativi dell'articolo 22 del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34.

Il **comma 5** prevede che sino al 31 dicembre 2026, l'incentivo di cui al comma 4 per l'acquisto di veicoli di cui al medesimo comma 4 è altresì riconosciuto: a) ai titolari di licenza taxi che sostituiscono il proprio autoveicolo adibito al servizio; b) ai soggetti autorizzati all'esercizio del servizio di noleggio con conducente, di cui all'articolo 3 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, che sostituiscono il proprio autoveicolo adibito al servizio.

Per veicolo non inquinante da acquistare deve intendersi il veicolo: nuovo di fabbrica; con emissioni di CO₂ non superiori a 135 g/km; di Classe Euro 6 o superiore; con prezzo di listino comprensivo di optional (IVA esclusa) di 35 mila euro per le fasce 0-20 g/km e 61-135 g/km di CO₂ o di 45 mila euro per la fascia 21-60 g/km di CO₂. Il contributo per l'acquisto di auto elettriche o ibride (fasce 0-20 o 21-60 g/km CO₂) è riconosciuto solo previa rottamazione della vecchia auto. Il DPCM 6/4/2022 attuativo dell'articolo 22 del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17 prevede l'obbligo di mantenimento della proprietà del veicolo nuovo per almeno 12 mesi.

Il **comma 6** chiarisce che la misura di incentivazione è riconosciuta nel rispetto della normativa europea sugli aiuti "de minimis" ai sensi della quale non occorre notifica alla Commissione UE.

Il **comma 7** prevede che alla copertura degli oneri si provveda mediante la previsione di una riserva sino al limite complessivo di 50 milioni di euro, a valere sul Fondo previsto dall'art. 22 del decreto legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito con modificazioni dalla legge 27 aprile 2022, n. 34. Dei 50 milioni, 25 sono riservati ai soggetti vincitori del concorso straordinario bandito ai sensi del comma 4, fino al 31 dicembre 2024.

Il **comma 8** prevede che entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto-legge in oggetto deve essere stipulata un'intesa in sede di Conferenza unificata - ai sensi dell'articolo 9, comma 1, lettera b) del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 – avente ad oggetto:

- l'individuazione di soluzioni di regolazione del traffico e corsie preferenziali nelle aree urbane finalizzate ad accelerare la velocità commerciale dei servizi taxi,
- la realizzazione di aree di sosta, supportate dall'installazione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici, idonee a garantire un ordinato utilizzo del servizio specialmente nelle zone ad intenso traffico di passeggeri quali le stazioni ed aerostazioni.

Al riguardo si precisa che dalla stipula dell'intesa non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 9** integra le disposizioni finalizzate ad ampliare l'offerta di servizi taxi tramite misure volte a favorire l'utilizzo dell'istituto – già previsto a legislazione vigente, ma scarsamente utilizzato a causa delle relative complessità amministrative – dell'attivazione di turni integrativi di servizio.

A tal fine, la lettera a) è volta ad integrare l'articolo 9 della suddetta legge relativamente alle cd. turnazioni integrative. In dettaglio, al fine di assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio necessari all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, i nuovi commi 5-bis, 5-ter e 5-quater prevedono che ai titolari di licenze taxi è sempre consentito avvalersi di sostituti alla guida come seconde guide in turnazioni orarie aggiuntive diverse da quelle svolte dai titolari. Inoltre, la norma prevede che i sostituti alla guida devono essere in possesso dei requisiti stabiliti ex lege e devono espletare l'attività in conformità alla vigente normativa.

Al riguardo si precisa che trovano applicazione le disposizioni di cui ai commi 3 e 4 dell'articolo 10 relativi al rapporto tra il titolare della licenza e dei sostituti. Ciò anche al fine di precisare che nel caso in cui il titolare della licenza si avvalga, nello svolgimento del servizio, della collaborazione di familiari, trova applicazione l'istituto dell'impresa familiare di cui all'articolo 230-bis del codice civile.

A tal proposito, per soddisfare esigenze di maggiore certezza e sicurezza stradale, si precisa, inoltre, che il titolare di licenza deve presentare al comune, entro il giorno precedente all'avvio del servizio con turnazione integrativa, apposita comunicazione di inizio attività, attestante la sussistenza dei

prescritti requisiti, almeno il giorno precedente all'avvio del servizio nella turnazione aggiuntiva e che i comuni devono garantire idonee forme di controllo circa l'effettivo svolgimento del servizio nei turni dichiarati. La ratio di tale intervento è rendere strutturale il ricorso all'istituto dei turni integrativi, che la legislazione vigente rimette invece alla valutazione discrezionale di ciascun comune.

Al fine di semplificare le procedure amministrative che oggi ostacolano la piena operatività dell'istituto dei turni integrativi, la lettera b) del comma 9 modifica l'articolo 6 della citata legge n. 21 del 1992, precisando che l'esame da parte della commissione regionale, preordinato all'iscrizione al ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea, avvenga con cadenza almeno mensile. Ciò al fine di assicurare una frequenza regolare dell'esame ed uno svolgimento dello stesso ad un intervallo temporale ragionevole, posto che le associazioni di categoria hanno lamentato che i predetti esami si svolgono di rado, tanto da non consentire una rapida iscrizione nel ruolo da parte di nuovi soggetti interessati a svolgere l'attività di tassista, di noleggiatore o di sostituto alla guida. L'introduzione di tale precisazione appare quindi funzionale ad assicurare maggiore certezza temporale nella calendarizzazione degli esami svolti dalle commissioni regionali.

Il **comma 10** interviene con disposizioni di coordinamento normativo a sopprimere le lettere a) e c) dell'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248. Si tratta delle previsioni relative alle turnazioni integrative e al rilascio di titoli autorizzatori temporanei o stagionali, in conseguenza delle nuove previsioni introdotte sul punto dalla disposizione in esame.

Articolo 4 (Fondo a favore dei viaggiatori e degli operatori del settore turistico e ricettivo)

A causa della moltitudine di roghi divampati nel periodo compreso tra il 17 luglio 2023 e il 7 agosto 2023 in diverse aree della Regione Siciliana (che hanno determinato la chiusura, in particolare, degli aeroporti delle città di Catania e Palermo), nonché della Regione Sardegna, i viaggiatori e gli operatori del settore turistico-ricettivo hanno subito ingenti danni economici causati, non soltanto dall'interruzione del traffico aereo, ma anche dall'impossibilità di raggiungere le destinazioni turistiche e conseguentemente di fruire dei servizi turistici connessi.

In tal senso, l'intervento normativo mira a garantire l'effettività della tutela dei viaggiatori e degli operatori del settore turistico e ricettivo, ivi incluse le agenzie di viaggio e i tour operator, le strutture extra-alberghiere, gli stabilimenti termali e balneari, i parchi tematici, i parchi divertimento, gli agriturismi, gli operatori esercenti il trasporto di viaggiatori mediante noleggio di autobus con conducente, i locali da ballo, i porti turistici e i campeggi, mediante l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero del turismo, di un Fondo con una dotazione di 15 milioni di euro per l'anno 2023. Tale fondo è finalizzato al rimborso dei costi sostenuti a causa delle difficoltà nel raggiungimento delle destinazioni turistiche dell'isola, della mancata fruizione dei servizi originariamente prenotati, della fruizione di servizi extra e di riprotezione dei viaggiatori direttamente ricollegabili ai disagi nei collegamenti o, ancora, di altri costi a questi assimilabili (**comma 1**).

Il **comma 2** prevede che la fase attuativa sia realizzata mediante l'adozione di un decreto del Ministro del turismo, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro quarantacinque giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, con cui sono definiti i costi ammessi a rimborso, le procedure di erogazione, le modalità di assegnazione e i criteri di determinazione nonché le procedure di verifica, di controllo e di revoca delle risorse del Fondo di cui al comma 1.

L'intervento normativo si inserisce nell'alveo della disciplina comunitaria tracciata dagli articoli 107, paragrafo 2, lett. b) e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, essendo l'efficacia della disposizione de qua subordinata all'autorizzazione della Commissione europea, fatta salva l'applicazione alle condizioni previste dal Regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione europea, 18 dicembre 2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti «*de minimis*» e successive modificazioni e integrazioni,

e, ove non applicabile, dal Regolamento (UE) n. 651/2014 che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107, 108 e 109 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea e successive modificazioni e integrazioni (**comma 3**).

Il **comma 4**, infine, dispone che agli oneri derivanti dall'attuazione della norma in esame, quantificati in 15 milioni di euro per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo unico nazionale per il turismo di parte corrente, di cui all'articolo 1, comma 366, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

CAPO II MISURE URGENTI IN MATERIA DI ATTIVITA'ECONOMICHE

Articolo 5 (Credito di imposta per la ricerca e lo sviluppo nella microelettronica e Comitato tecnico per la microelettronica)

La disposizione prevede una misura incentivante in materia di microelettronica, che trova il suo fondamento e le sue ragioni di urgenza nella necessità di porsi in linea con gli obiettivi del cd. CHIPS ACT europeo, un pacchetto normativo appena approvato dall'Unione europea, che definisce una strategia per rafforzare la produzione locale di semiconduttori e ridurre la dipendenza dell'Unione dai fornitori asiatici. L'industria dei chips è ormai considerata una filiera strategica a livello globale e ciò ha indotto le istituzioni europee a ritenere improrogabile l'adozione dei provvedimenti normativi necessari a definire gli obiettivi strategici da perseguire a livello europeo nel settore della microelettronica, autorizzando una più flessibile applicazione delle norme sugli aiuti di Stato, rimettendo agli Stati membri l'individuazione delle misure da attuare e delle risorse nazionali da impiegare. L'obiettivo dell'intervento in esame è quindi quello di definire e adattare alla realtà industriale nazionale gli obiettivi fissati in sede europea.

La disposizione in commento disciplina, in particolare, il "Credito di imposta per Ricerca e lo Sviluppo nella Microelettronica e il Comitato tecnico per la microelettronica".

Il **comma 1** prevede che, nelle more dell'attuazione della riforma fiscale e con l'esigenza di cogliere le opportunità offerte da mercati sempre più digitalizzati indicati dalla Comunicazione della Commissione Europea (COM 2022) 45 dell'8 febbraio 2022, concernente "Una normativa sui chip per l'Europa", si riconosce un incentivo - sotto forma di credito d'imposta e nel rispetto della normativa in tema di aiuti di Stato - alle imprese residenti nel territorio dello Stato, incluse le stabili organizzazioni di soggetti non residenti, che effettuano investimenti in progetti di ricerca e sviluppo relativi al settore dei semiconduttori.

Il **comma 2** stabilisce il modo in cui il credito d'imposta è calcolato e utilizzato.

Il **comma 3** estende l'utilizzo del credito d'imposta di cui al comma 1 anche alle imprese residenti o alle stabili organizzazioni nel territorio dello Stato di soggetti non residenti che eseguono le attività di ricerca e sviluppo nel caso di contratti stipulati con imprese residenti o localizzate in altri Stati

membri dell'Unione europea, negli Stati aderenti all'accordo sullo Spazio economico europeo ovvero in Stati compresi nell'elenco di cui al decreto del Ministro delle finanze 4 settembre 1996.

Il **comma 4** prevede che le imprese, che vogliano fruire del credito di imposta, richiedano la certificazione in materia di ricerca, sviluppo e innovazione di cui all'articolo 23, comma 2 del decreto-legge 21 giugno 2022, n. 73.

Il **comma 5** stabilisce l'alternatività del credito d'imposta previsto dalla disposizione in esame rispetto al credito d'imposta previsto per le attività di ricerca fondamentale, di ricerca industriale e sviluppo sperimentale in campo scientifico o tecnologico, come definite, rispettivamente, alle lettere m), q) e j) del punto 15 del paragrafo 1.3 della comunicazione della Commissione (2014/C 198/01) del 27 giugno 2014, concernente disciplina degli aiuti di Stato a favore di ricerca, sviluppo e innovazione, dall'articolo 1, comma 200, della legge n. 160 del 2019.

Il **comma 6** prevede che con decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono individuati i criteri di assegnazione e le procedure applicative della disposizione in esame.

Il **comma 7** istituisce il "Comitato tecnico per la Microelettronica" permanente presso il Ministero delle imprese e del made in Italy. Esso è composto da un rappresentante rispettivamente del Ministero delle imprese e del *made in Italy*, del Ministero dell'economia e delle finanze e del Ministero dell'università e della ricerca.

Il **comma 8** prevede le funzioni del Comitato, il quale svolge attività di coordinamento e monitoraggio dell'attuazione delle politiche pubbliche nel campo della microelettronica e della catena del valore dei semiconduttori, anche con l'obiettivo di prevenire e segnalare eventuali crisi di approvvigionamento al Ministro delle imprese e del *made in Italy*. Inoltre, si stabilisce che il Comitato predispona – ogni tre anni - e sottopone all'approvazione del Ministro delle imprese e del made in Italy un "Piano nazionale della microelettronica", in cui sono indicate in modo organico le azioni da intraprendere e le fonti di finanziamento disponibili, oltre agli obiettivi attesi anche alla luce del monitoraggio effettuato nel periodo precedente.

Il **comma 9** prevede che il Comitato, nell'esercizio delle sue funzioni in materia di microelettronica si avvale del "Centro italiano per il design dei circuiti integrati a semiconduttore" di cui all'articolo 1, comma 404, della legge 29 dicembre 2022, n. 197 (legge di Bilancio 2022) istituita al fine di promuovere la progettazione e lo sviluppo di circuiti integrati, rafforzare il sistema della formazione professionale nel campo della microelettronica e assicurare la costituzione di una rete di università centri di ricerca e imprese che favorisca l'innovazione e il trasferimento tecnologico nel settore.

Diversamente, per le attività di segreteria il Comitato si avvale delle strutture amministrative del Ministero delle imprese e del *made in Italy*.

Infine, il **comma 10**, prevede che per la partecipazione al Comitato non sono previsti compensi.

Il **comma 11** prevede l'apposita copertura finanziaria.

Articolo 6 (Chips Joint Undertaking – partecipazione italiana ai programmi europei)

La disposizione interviene in materia di partecipazione italiana ai programmi europei e, in particolare, alla linea pilota “Chips Joint Undertaking” – che rappresenta uno sforzo collaborativo finalizzato a rafforzare la posizione dell'Europa come leader globale nell'industria dei semiconduttori. L'iniziativa nasce dall'esigenza di rispondere alla crescente domanda di tecnologie avanzate per i chip e al riconoscimento della loro importanza strategica in diversi settori. Attraverso lo European Chips Act, la Joint Undertaking riunisce, in particolare, importanti esponenti dell'industria e organizzazioni di ricerca, promuovendo sinergie e stimolando l'innovazione lungo l'intera catena del valore della microelettronica. La piattaforma del Chips Joint Undertaking vuole fungere da facilitatore per le collaborazioni pubblico-privati, incoraggiando la collaborazione tra le parti coinvolte e lo scambio di conoscenze per affrontare le nuove sfide e cogliere le opportunità nel settore. Tale forma di partenariato europeo è collegata alla strategia di cui alla comunicazione della Commissione Europea (COM 2022) 45 Final dell'8 febbraio 2022, concernente “Una normativa sui chip per l'Europa”, nonché per lo sviluppo dell'infrastruttura di ricerca Beyond-Nano (“Materials and processes Beyond the Nanoscale”).

Pertanto, in relazione alle accresciute esigenze per la partecipazione dell'Italia al finanziamento di progetti di ricerca e sviluppo nell'ambito del partenariato europeo CHIPS Joint Undertaking, si prevede l'incremento dello stanziamento annuale dei seguenti Fondi:

- a) Fondo per gli Investimenti nella Ricerca Scientifica e Tecnologica (FIRST) destinato al finanziamento di progetti di cooperazione internazionale (cap. 7345), per cui si prevede un incremento di 6 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2028.;
- b) Fondo di cui all'articolo 23 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, per cui sullo stanziamento annuale è stabilito un aumento di 3 milioni di euro per l'anno 2023 e di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2027.

Articolo 7 (Poteri speciali per l'utilizzo delle tecnologie critiche)

L'articolo 7 attiene all'utilizzo dei poteri speciali per l'utilizzo delle tecnologie critiche.

Come è noto, per salvaguardare gli assetti proprietari e intervenire sull'attività delle società operanti in settori reputati strategici per l'interesse nazionale, principalmente a fronte di investimenti diretti esteri, il legislatore, nell'ambito del quadro normativo europeo, ha organicamente disciplinato la materia dei poteri speciali esercitabili dal Governo con il decreto-legge n. 21 del 2012. Per mezzo del decreto, in seguito più volte modificato, sono stati definiti, anche mediante il rinvio ad atti di normazione secondaria (DPCM), l'ambito oggettivo e soggettivo, la tipologia, le condizioni e le procedure di esercizio da parte del Governo dei poteri speciali, che si sostanziano principalmente nella facoltà di porre il veto rispetto all'adozione di determinate delibere, atti e operazioni delle imprese che gestiscono attività strategiche in specifici settori, dettare impegni e condizioni in caso

di acquisto di partecipazioni in tali imprese, ovvero opporsi all'acquisto delle medesime partecipazioni.

I poteri speciali riguardano i settori della difesa e della sicurezza nazionale (art. 1 d.l. 21/2012), nonché taluni ambiti di attività definiti di rilevanza strategica nei settori dell'energia, dei trasporti, delle comunicazioni (art. 2 del c.l. cit) e negli ulteriori settori da individuare con regolamento, fra quelli indicati dalle norme europee (in particolare i settori individuati a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2019/452). Specifici poteri sono stati introdotti anche con riferimento alle operazioni che incidono sulle reti di telecomunicazione elettronica a banda larga con tecnologia di "quinta generazione" (5G).

L'esercizio dei poteri speciali è assistito da obblighi di notifica e informazione applicabili alle imprese che gestiscono attivi strategici, con riferimento a specifiche delibere, atti e operazioni, nonché ai soggetti che acquistano partecipazioni rilevanti nelle medesime imprese. L'inosservanza degli obblighi di notifica o l'inadempimento di impegni e condizioni derivanti dall'esercizio dei poteri sono, di norma, puniti con sanzioni amministrative pecuniarie, oltre che con la nullità delle delibere e degli atti adottati in violazione degli obblighi.

Con l'articolo in esame si autorizza l'esercizio dei poteri speciali anche all'interno del medesimo gruppo quando gli atti, le operazioni e le delibere abbiano ad oggetto attivi coperti da diritti di proprietà intellettuale afferenti all'intelligenza artificiale, ai macchinari per la produzione di semiconduttori, alla cybersicurezza, alle tecnologie aerospaziali, di stoccaggio dell'energia, quantistica e nucleare, alle tecnologie di produzione alimentare e riguardino uno o più soggetti esterni all'Unione europea. Tale esercizio è consentito al ricorrere del pericolo e dei pregiudizi per la sicurezza e l'ordine pubblico, compreso il possibile pregiudizio alla sicurezza e al funzionamento delle reti e degli impianti e alla continuità degli approvvigionamenti, i beni e i rapporti di rilevanza strategica per l'interesse nazionale, di cui all'art. 2 del d.l. 21/2012.

L'obiettivo che si vuol raggiungere è quello di monitorare il trasferimento all'estero di tecnologia particolarmente critica, anche quando questo trasferimento avvenga infragruppo.

Articolo 8 (Rafforzamento del contrasto alla delocalizzazione)

La disposizione definisce le modalità relative alla rafforzamento del contrasto alla delocalizzazione e prevede una specifica modifica all'articolo 5 del decreto-legge 12 luglio 2018, n. 87 (recante "Disposizioni urgenti per la dignità dei lavoratori e delle imprese"), in materia di limiti alla delocalizzazione delle imprese beneficiarie di aiuti.

In particolare, con la norma in esame si prevede che il termine di decadenza di cinque anni, indicato nella norma suddetta, sia innalzato a dieci anni per le grandi imprese, individuate ai sensi della raccomandazione della Commissione europea 2003/361/CE del 6 maggio 2003.

La norma tende a rafforzare la reazione dell'ordinamento quando il comportamento delocalizzativo sia adottato da una "grande" impresa. I cinque anni infatti potrebbero, in relazione a grandi investimenti, favorire comportamenti tesi a lucrare il vantaggio economico derivante dagli aiuti di Stato per il tempo strettamente necessario ad impiantare gli investimenti, per poi programmare delocalizzazione dei beni strumentali agevolati verso Paesi che possono assicurare un basso costo del lavoro. L'aumento a dieci anni del periodo di sorveglianza vale ad inibire o scoraggiare siffatti comportamenti.

Articolo 9 (Interventi in materia di opere di interesse strategico)

Ai sensi dell'art. 9 della Costituzione, la Repubblica promuove la ricerca scientifica. Uno degli ambiti in cui la ricerca scientifica italiana risulta particolarmente avanzata è quello dello spazio e dell'aerospazio. Infatti, l'Italia – attraverso i programmi nazionali, le cooperazioni bilaterali e la partecipazione ai progetti internazionali – ha dimostrato una significativa autonomia strategica che ha consentito all'Industria nazionale di maturare competenza e competitività sul mercato internazionale per lo sviluppo e la realizzazione di prodotti e servizi per il segmento in orbita, cd. upstream (servizi di lancio, sviluppo e produzione di satelliti, infrastrutture, payload, sensori, moduli abitati, robotica, ecc.), nonché per il segmento di terra, cd. midstream (operazioni, sicurezza, terminali, ecc.), e per la filiera dei servizi ed applicazioni, cd. downstream.

Dal 2010, con l'introduzione degli articoli 4 e 189 nel Trattato di Funzionamento dell'UE, anche l'Unione Europea ha preso consapevolezza che lo Spazio è una risorsa strategica, motivo per cui ha intensificato gli sforzi intesi ad acquisire un'autonoma capacità di erogare servizi satellitari. L'importanza di tale settore a livello Unionale è confermata dall'istituzione dell'Agenzia Spaziale Europea, che interviene sulla materia in stretta collaborazione con le Agenzie spaziali nazionali.

In Italia, la competenza aerospaziale è attribuita all'Agenzia Spaziale Italiana, la cui disciplina è regolata dal decreto legislativo 4 giugno 2003, n. 128.

Successivamente, con la legge 11 gennaio 2018, n.7, al Presidente del Consiglio dei Ministri è stata conferita l'alta direzione, la responsabilità politica generale e il coordinamento delle politiche di tutti i Ministeri interessati ai programmi spaziali ed è stato istituito il "Comitato interministeriale per le politiche relative allo spazio e all'aerospazio" (COMINT), intervenendo anche sul d.lgs. 128/2003 cit.

In particolare, all'articolo 3 comma 1, lett. a-bis) del suddetto decreto legislativo, è stabilito che "l'ASI predispone, sulla base degli indirizzi del COMINT e del Programma Nazionale per la Ricerca, indicati nel Documento strategico di politica spaziale nazionale (DSPSN) il Documento di visione strategica per lo spazio (DVSS)."

Secondo l'atto del Presidente del Consiglio dei Ministri "Indirizzi del Governo in materia spaziale e aerospaziale" del 25 marzo 2019, spazio e aerospazio sono due settori fondamentali e strategici per l'interesse del Paese per tutti i servizi ed applicazioni che possono essere offerti all'utenza nazionale e verso i mercati esteri, così come per il grande impulso alla ricerca scientifica, al progresso tecnologico e alle capacità di sviluppo e produzione dell'industria nazionale.

La disposizione in oggetto si inserisce nel contesto sopra delineato al fine di consentire la realizzazione di interventi, opere e costruzioni afferenti al settore spaziale, con specifico riguardo alla costruzione di Osservatori Astronomici, in un'ottica di semplificazione. L'intervento così realizzato è volto a consentire il pieno raggiungimento delle attività degli Osservatori Astronomici sul territorio nazionale, comprensive dei programmi coordinati e finanziati anche dall'Agenzia Spaziale Italiana o dall'Agenzia Spaziale Europea. La norma in oggetto, quindi, composta da un unico articolo strutturato in tre commi, si applica alle ipotesi in cui le attività degli Osservatori Astronomici implicino la costruzione di nuove opere e relative infrastrutture.

Nello specifico, la disposizione, al **comma 1**, stabilisce che la realizzazione di Osservatori sul territorio nazionale è ritenuta di rilevante interesse strategico per lo sviluppo dell'economia spaziale e della ricerca scientifica e tecnologica.

Al **comma 2** si prevede quindi che l'approvazione del progetto delle opere, degli impianti e delle infrastrutture strettamente funzionali e necessari alle attività di ricerca svolte dall'Osservatorio equivale alla dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità e urgenza dei lavori. È previsto, inoltre, che gli interventi possono essere realizzati anche in deroga alla disciplina di cui all'articolo 142, lettere d), f), g), d.lgs. n. 42/2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio), nonché alle ulteriori limitazioni urbanistiche.

Articolo 10 (Misure urgenti nel settore della pesca)

La norma ha l'obiettivo di contrastare il fenomeno della diffusione della specie granchio blu (*Callinectes sapidus*) che sta infestando alcune zone costiere italiane creando gravi danni all'economia del settore ittico e dell'acquacoltura. A tal fine è autorizzata, per l'anno 2023, la spesa di 2,9 milioni di euro a favore dei consorzi, delle imprese di acquacoltura e della pesca, comprendendo con tale termine tutte le forme associative del settore quali ad esempio le cooperative, che provvedono alla cattura ed allo smaltimento della predetta specie, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 346, della legge 11 dicembre 2016, n. 232.

Articolo 11 (Misure urgenti per le produzioni viticole)

Con il **comma 1**, la disposizione deroga alle disposizioni di cui all'articolo 5, comma 4, del decreto legislativo 29 marzo 2004, n. 102, consentendo l'attivazione degli interventi compensativi del Fondo di solidarietà nazionale a favore delle imprese viticole che, a causa dell'andamento stagionale particolarmente umido della primavera 2023, hanno subito danni alle produzioni di uva. Le regioni territorialmente competenti, entro il termine di sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge in esame, possono deliberare la proposta di declaratoria al Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, il quale entro trenta giorni dal ricevimento provvede all'istruttoria ed all'emanazione del decreto di declaratoria.

Il **comma 2** stabilisce i criteri di determinazione del fabbisogno di spesa ai fini della ripartizione delle risorse disponibili tra le Regioni.

Il **comma 3** prevede la copertura.

Articolo 12 (Misure a favore dei lavoratori dipendenti di Alitalia – Società aerea italiana Spa e Alitalia Cityliner Spa)

La disposizione normativa prevede misure a favore dei lavoratori dipendenti di Alitalia – Società aerea italiana Spa ed Alitalia Cityliner Spa, modificando quanto disposto dall' art. 1, commi da 131 a 133, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, in materia di ricorso alla cassa integrazione guadagni straordinaria.

In particolare, al **comma 1** si prevede una ulteriore, e non prorogabile estensione del periodo di fruizione dello strumento straordinario di integrazione salariale dal 1° gennaio al 31 ottobre 2024, alla luce di quanto disposto dal decreto del Ministero dell'impres e del made in Italy del 10 gennaio 2023 che ha previsto il termine di esecuzione del programma di cessione delle Società interessate alla data del 14 gennaio 2024 con il conseguente avvio della fase meramente liquidatoria, al solo fine di accompagnare i processi di ricollocazione dei lavoratori dipendenti di Alitalia – Società aerea italiana Spa ed Alitalia Cityliner Spa e consentire anche l'attuazione dei programmi formativi che possono essere cofinanziati dalle Regioni e Province autonome nell'ambito delle rispettive misure di politica attiva del lavoro.

Al **comma 2**, si introduce un meccanismo innovativo per il quale, dal 1° gennaio 2024, il trattamento straordinario di integrazione salariale non viene riconosciuto al dipendente che abbia maturato il primo diritto utile alla decorrenza della pensione di vecchiaia di cui all'articolo 24, commi 6 e 7, del decreto legge 16 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e di cui all'articolo 3, commi 7 e 11 del decreto legislativo 24 aprile 1997, n. 164, ovvero, della pensione anticipata di cui all'articolo 24, commi 10 e 11 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e di cui all'articolo 3, comma 3, del decreto legislativo 24 aprile 1997, n. 164. A tale fine viene previsto un meccanismo di certificazione da parte dell'INPS attraverso una richiesta d'ufficio da parte del datore di lavoro all'Istituto con riguardo all'età anagrafiche e contributive vicine alla maturazione del primo diritto utile a pensione. Inoltre, si rinvia ad un decreto interministeriale per la definizione delle relative modalità attuative.

Al **comma 3**, al fine di perseguire l'obiettivo di svuotamento del bacino, si prevede la possibilità di dare attuazione alla disposizione normativa in materia di pensionamento anticipato "opzione donna" senza la necessità che sia attivo un tavolo di confronto per la gestione della crisi aziendale presso la struttura per la crisi d'impresa di cui all'articolo 1, comma 852, della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

Al **comma 4**, in materia di integrazione da parte del FSTA, si prevede di erogare la misura al 60% della retribuzione lorda di riferimento, risultante dalla media delle voci retributive lorde fisse, delle mensilità lorde aggiuntive e delle voci retributive lorde contrattuali aventi carattere di continuità, percepite dai lavoratori interessati dall'integrazione salariale di cui al comma 1, nell'anno precedente, con esclusione dei compensi per lavoro straordinario.

Al **comma 5**, si prevede un massimale retributivo mensile, comprensivo del trattamento di cigs e trattamento straordinario di integrazione salariale del FSTA, pari a 2.500,00 euro

Al **comma 6**, si prevede che le società Alitalia-Sai Spa e Alitalia Cityliner Spa che abbiano usufruito del trattamento di integrazione salariale, previa autorizzazione dell'INPS a seguito di apposita richiesta, sono esonerate dal pagamento delle quote di accantonamento del trattamento di fine rapporto relative alla retribuzione persa a seguito della riduzione oraria o della sospensione dal lavoro e dal pagamento del contributo previsto dall'articolo 2, comma 31, della legge 28 giugno 2012, n. 92.

Rispetto alla previsione di cui al **comma 7**, in materia di esonero contributivo si prevede che per i datori di lavoro che assumono, nel periodo dal 1° gennaio 2024 al 31 ottobre 2024, con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato personale dal bacino Alitalia è riconosciuto, per un periodo massimo di 36 mesi, l'esonero totale dal versamento dei contributi previdenziali a carico dei datori di lavoro, con esclusione dei premi e contributi dovuti all'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (INAIL), nel limite massimo di importo pari a 6.000 euro su base annua, riparametrato e applicato su base mensile.

CAPO III DISPOSIZIONI IN MATERIA DI INVESTIMENTI

Articolo 13 (Realizzazione di programmi di investimento esteri di interesse strategico nazionale)

Il presente articolo reca disposizioni finalizzate alla realizzazione di programmi di investimento di interesse strategico nazionale, in attuazione di accordi internazionali.

In particolare, al **comma 1** prevede che il Consiglio dei ministri possa, con propria deliberazione, su proposta del Ministro delle imprese e del made in Italy, dichiarare il preminente interesse strategico nazionale di grandi programmi d'investimento esteri sul territorio italiano, che richiedono, per la loro realizzazione, procedimenti amministrativi integrati e coordinati tra i diversi livelli di governo (amministrazioni statali ed enti territoriali) e altri enti o soggetti pubblici di qualsiasi natura.

Il **comma 2** chiarisce che per “grandi programmi d'investimento esteri” si intendono programmi di investimento diretto sul territorio italiano dal valore complessivo non inferiore all'importo di un miliardo di euro.

Il **comma 3** prevede che, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sia nominato, d'intesa con il presidente della Regione territorialmente interessata, un Commissario straordinario di governo al fine di assicurare il coordinamento e l'azione amministrativa necessari per la realizzazione del programma di investimento. Si prevede, inoltre, che al Commissario non sia corrisposto alcun gettone o emolumento, comunque denominato, e che la struttura commissariale, costituita anche sulla base di apposite convenzioni con le amministrazioni pubbliche interessate, operi senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il **comma 4** dispone che il Commissario straordinario possa provvedere mediante ordinanza, immediatamente efficace, sentite le amministrazioni competenti, in deroga a ogni disposizione di legge diversa da quella penale e fatto salvo il rispetto delle disposizioni in materia di antimafia, di misure di prevenzione, nonché dei vincoli unionali. Si prevede che le amministrazioni interessate si esprimano entro il termine di 15 giorni dalla richiesta, decorso il quale si procede anche in mancanza del parere e che, ove la deroga riguardi la legislazione regionale, l'ordinanza sia adottata previa intesa in Conferenza Stato-Regioni.

Ai sensi del **comma 5**, si prevede che – fermo restando che il Commissario può procedere, ove ritenuto necessario, con ordinanza in deroga ai sensi del comma 4 - gli atti amministrativi necessari alla realizzazione del programma di investimento di preminente interesse strategico siano rilasciati dal Commissario nell'ambito di un procedimento unico di autorizzazione, nella quale confluiscono tutti gli atti di concessione, autorizzazione, assenso, intesa, parere e nulla osta comunque denominati. Tale autorizzazione unica è rilasciata dal Commissario straordinario all'esito di apposita conferenza di servizi, dallo stesso convocata, alla quale partecipano tutte le amministrazioni competenti, ivi comprese quelle per la tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, dei beni culturali, della salute e della pubblica incolumità dei cittadini. Per la disciplina della conferenza di servizi si opera il rinvio alle vigenti disposizioni previste dalla legge sul procedimento amministrativo.

Il **comma 6** prevede che il rilascio dell'autorizzazione unica sostituisce tutti i provvedimenti e ogni altra determinazione, concessione, autorizzazione, approvazione assenso, intesa, nulla osta e parere comunque denominati, consentendo altresì la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto. Inoltre, all'autorizzazione unica si attribuisce l'effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti, precisando che la stessa è sostitutiva dei pareri, dei nulla osta e di ogni eventuale autorizzazione, comunque denominata, necessari ai fini della realizzazione degli interventi previsti nel programma d'investimento e della loro conformità urbanistica, paesaggistica e ambientale. Il rilascio dell'autorizzazione unica equivale a dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità e urgenza delle opere necessarie alla realizzazione del progetto e costituisce titolo per la localizzazione delle opere e per la costituzione volontaria o coattiva di servitù connesse alla realizzazione delle attività e delle opere, fatto salvo il pagamento della relativa indennità e per l'apposizione di vincolo espropriativo.

Il **comma 7** prevede che resta ferma in ogni caso l'applicazione, nei casi previsti, delle previsioni del Regolamento (UE) 2019/452 nonché del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21.

Articolo 14 – (Disposizioni urgenti per garantire l'operatività della società concessionaria di cui all'articolo 1 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158)

L'articolo in oggetto è volto ad introdurre disposizioni urgenti relative al funzionamento della società concessionaria per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, Società Stretto di Messina S.p.A. (di seguito, la “**Società**”). In generale, le disposizioni sono volte a consentire il dispiegarsi di una piena e rapida operatività della Società al fine di realizzare, nei termini previsti a

legislazione vigente, tutte le complesse attività funzionali alla realizzazione dell'opera, ivi incluse quelle iniziali di riavvio operativo e di progettazione tecnica ed economico-finanziaria. Ciò, anche al fine di garantire il rispetto del cronoprogramma relativo alla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria.

A tal fine, le disposizioni di cui all'articolo in oggetto, da un lato, prevedono deroghe in favore della Società in relazione a talune previsioni di cui al testo unico in materia di società a partecipazione pubblica ed alla disciplina di determinazione dei compensi (**comma 1, 2 e 3**) e, dall'altro, autorizzano il Ministero dell'economia e delle finanze a sottoscrivere un aumento di capitale della Società (**comma 4**).

Si illustra, nel prosieguo, il contenuto analitico delle disposizioni di cui alla norma in oggetto.

Ferma restando la qualificazione della Società quale società *in house* ai sensi dell'articolo 16 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, al fine di garantire alla medesima maggiore efficienza e celerità d'azione, i **commi 1 e 2** prevedono che non si applichino le seguenti disposizioni:

- l'articolo 11, comma 6, relativamente alla determinazione del trattamento annuo onnicomprensivo da corrispondere ai dirigenti e dipendenti della Società, e comma 7, e l'articolo 19 del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, relativo alle modalità di reclutamento e gestione del personale (**comma 1**);
- in relazione ai dipendenti e dirigenti della stessa, l'articolo 23-bis del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, sulla definizione del tetto al trattamento annuo onnicomprensivo (**comma 2**);
- in relazione agli amministratori della società, l'articolo 4, comma 4, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, relativo ai criteri di determinazione del costo annuale sostenuto per i compensi dei predetti amministratori, che non possono superare l'80 per cento del costo complessivamente sostenuto nel 2013. Tale parametro, infatti, non è rilevante per la Società Stretto di Messina, che nel 2013 era in stato di liquidazione (**comma 2**).

Il **comma 2** inoltre prevede, per gli amministratori, la classificazione della Società nella fascia più alta delle cinque fasce individuate dall'articolo 23-bis del d.l. n. 201 del 2011 e dall'articolo 11, comma 6 del d.lgs. n. 175 del 2016. Si evidenzia infatti che gli indicatori dimensionali quantitativi e qualitativi definiti dal DM 24 dicembre 2013, n. 166, adottato in attuazione del predetto articolo 23-bis - riferiti al valore di produzione, agli investimenti e al numero di dipendenti, desunti dal valore medio degli ultimi tre esercizi - non sono applicabili alla Società Stretto di Messina, che dal 2013 al 2023 è stata sottoposta a gestione liquidatoria. Resta per gli amministratori della Società il rispetto del tetto annuo onnicomprensivo di cui al predetto articolo 23-bis.

Articolo 15 - Disposizioni urgenti in materia servizi di ormeggio

Al fine di dare urgente attuazione in via amministrativa dal Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017, la norma delega il Governo a modificare la disciplina del servizio di ormeggio contenuta nel regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione di cui al decreto del Presidente della Repubblica del 15 febbraio 1952, n. 328.

La disciplina recata dal citato Regolamento prevede per il servizio di ormeggio il rispetto di specifiche regole concernenti l'individuazione del numero dei prestatori del servizio e la loro selezione, individuando anche, fra i modelli organizzativi compatibili con l'ordinamento dell'Unione, quello dell'operatore interno, a cui i prestatori del servizio di ormeggio erano di fatto assimilabili. In particolare, al fine di assicurare una efficace organizzazione dei servizi di ormeggio, il regolamento reca disposizioni per regolare l'accesso al mercato per la fornitura di tali servizi nei porti marittimi introducendo le seguenti condizioni:

- requisiti minimi per la fornitura di servizi di ormeggio;

- limitazioni al numero di prestatori;
- obblighi di servizio pubblico;
- restrizioni applicabili agli operatori interni.

La norma, inoltre, consente di dare attuazione alle disposizioni contenute nella legge 1° dicembre 2016, n. 230 che, nel modificare l'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, ha ridefinito le competenze in materia di obbligatorietà dei servizi tecnico nautici, stabilito l'ambito spaziale di operatività dei predetti servizi e, con specifico riferimento al servizio di ormeggio, ha previsto, tra l'altro, che gli ormeggiatori iscritti nel relativo registro, previa specifica procedura concorsuale, si costituiscono in società cooperativa.

Alla luce di quanto rappresentato l'adeguamento delle disposizioni concernenti il servizio di ormeggio si rende pertanto necessario ed urgente per dare attuazione in via amministrativa al citato Regolamento 2017/352 e assicurare la conformità della disciplina di settore alla normativa eurounitaria e per garantire un'efficiente gestione delle attività portuali afferenti alla sicurezza della in condizioni trasparenti e non discriminatorie.

Infine, la norma specifica che sono fatte salve le disposizioni di cui al decreto adottato ai sensi dell'articolo 18, comma 2, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 recanti la disciplina per il rilascio di concessioni di aree demaniali e banchine comprese nell'ambito portuale. Conseguentemente, restano altresì fatti salvi i contenuti delle Linee Guida sulle modalità di applicazione del predetto regolamento emanate con decreto del Ministro il 21 aprile 2023, volte a chiarire alcuni aspetti per il rilascio delle concessioni di aree e banchine e volto ad orientare la valutazione ed il processo decisionale delle Autorità di sistema portuale in materia di rilascio delle concessioni di aree e banchine di cui all'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

Articolo 16 – Disposizioni urgenti in materia di concessioni autostradali

La norma modifica l'articolo 44-bis del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, recante "Semplificazioni delle procedure per la realizzazione degli interventi autostradali di preminente interesse nazionale", introducendo il comma 3-bis al fine di prevedere una procedura semplificata ed accelerata per l'iter di approvazione dei progetti esecutivi degli interventi autostradali indicati nell'Allegato IV-bis al citato decreto-legge 77/2021 per i quali sono scaduti i termini per l'approvazione del progetto esecutivo previsti dai Piani economici e finanziari (PEF) dei concessionari. L'urgenza dell'intervento è legata all'esigenza di procedere celermente alla conclusione dell'iter autorizzatorio e all'avvio dei cantieri di opere di preminente interesse nazionale, le cui coperture sono inserite nei PEF dei concessionari.

In particolare, la norma mira ad introdurre una procedura semplificata al fine di garantire la rapida realizzazione delle opere che sono di preminente interesse nazionale e che hanno carattere d'urgenza, i cui progetti siano già stati trasmessi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alla data di entrata in vigore della disposizione in esame e per i quali siano scaduti i termini per la relativa approvazione nel piano economico finanziario di riferimento. La norma prevede infatti che in tali ipotesi la relazione contenente il quadro conoscitivo posto a base del progetto, la coerenza delle scelte progettuali con le norme vigenti e la presenza dei requisiti per garantire la cantierizzazione e la manutenibilità delle opere sia soggetta all'attività di verifica da parte dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 34, comma 2, lettera a) dell'Allegato I.7 al decreto legislativo 30 marzo 2023 n. 36. Pertanto, al fine di garantire una verifica contenuta della suddetta relazione, l'attività è effettuata da organismi di controllo accreditati ai sensi della norma europea UNI CEI EN ISO/IEC 17020.

In tali casi, al fine di velocizzare la conclusione dell'iter di approvazione del progetto, non è più richiesto che il Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici si esprima con un parere sugli aspetti progettuali riportati nella relazione trasmessa unitamente al progetto.

Tale modifica consente di rendere più celere ed efficace il controllo della documentazione a corredo del progetto, essendo svolta dai medesimi soggetti preposti alla verifica preventiva della progettazione, e di assicurare il rapido inizio dei lavori per i seguenti interventi:

A11 - Firenze-Pistoia (Lotti 1 e 2);

A14 - Bologna-dir. Ravenna;

A1 - Incisa-Valdarno (Lotti 1 e 2);

A1 - Milano Sud-Lodi;

Gronda di Genova;

A14 - Passante di Bologna;

A13 - Bologna-Ferrara;

A13 - Monselice-Padova;

A14 - Opere compensative di Pesaro - altre bretelle.

Articolo 17 - Misure urgenti per il settore del trasporto pubblico locale

Il **comma 1, lettera a)** è volto a modificare le modalità di riparto del Fondo Nazionale TPL, al fine di prevedere che una quota pari al 50% delle risorse del medesimo sia distribuita tenendo conto non solo dei costi standard, ma anche dei servizi di TPL complessivamente eserciti in ciascuna regione, come risultanti dai dati dell'Osservatorio nazionale TPL. Tale procedura è, tra l'altro, diretta ad assicurare una contribuzione equa ed uniforme, tra i richiamati Enti, per tutti i servizi di trasporto pubblico locale attualmente eserciti.

Il **comma 1, lettera b)** prevede l'applicazione in via esclusiva delle modalità di riparto delle risorse sopra indicate, al fine di non bloccare la ripartizione del Fondo nelle more dell'adozione del decreto MIT che definisca gli indicatori per determinare i livelli adeguati di servizio e le modalità di applicazione degli stessi.

Tale modifica si rende altresì necessaria al fine di superare le difficoltà tecniche e di condivisione in sede di Conferenza Unificata per l'adozione del decreto con cui sono definiti gli indicatori necessari a determinare i livelli adeguati di servizio e le modalità di applicazione degli stessi possa ritardare o impedire la ripartizione del citato Fondo.

Il **comma 2** prevede che le risorse residue sugli stanziamenti effettuati per il 1° semestre 2022 dall'articolo 24 del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 (pari a 80 milioni di euro) e dall'articolo 36 del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50 (pari a 50 milioni di euro) siano considerate a titolo di minori introiti tariffari per il periodo dal 1° gennaio 2021 al 31 marzo 2022.

Il **comma 3** reca una modifica all'articolo 1, primo comma, della legge 18 luglio 1957, n. 614, ed è finalizzata ad ampliare, non limitandola ai soli funzionari dell'amministrazione dello Stato in servizio, la platea dei soggetti aventi professionalità altamente qualificate da poter essere nominati Gestori della navigazione dei laghi Garda, Maggiore e di Como da parte del Ministro. L'urgenza della disposizione è legata all'esigenza di provvedere ad una tempestiva sostituzione dei predetti Gestori. A fini di completezza si rileva che la legge 18 luglio 1957, n. 614 reca disposizioni per la sistemazione dei servizi pubblici di linea di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como. In particolare, all'articolo 1, comma 1, si autorizza il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a gestire direttamente i servizi pubblici di navigazione sui laghi di Garda, Maggiore e di Como a mezzo di apposito gestore, nominato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e scelto fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in servizio, per un periodo di cinque anni rinnovabile per una sola volta.

Il **comma 4** prevede che al Commissario straordinario nominato per la realizzazione della linea C della Metropolitana di Roma siano attribuiti i compiti relativi a tutti gli interventi urgenti connessi al completamento delle linee della metropolitana di Roma funzionali alle celebrazioni del Giubileo della

Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma, per i quali compiti lo stesso può avvalersi del personale di Roma Metropolitane S.r.l. in liquidazione.

Articolo 18 – Misure urgenti per la realizzazione degli interventi PNRR di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

L'articolo in oggetto introduce disposizioni volte a garantire il rispetto del cronoprogramma dei progetti di investimento di infrastrutture ferroviarie finanziati con risorse PNRR, PNC o da programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea.

In particolare, si introducono misure semplificatorie e acceleratorie di modifica del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, e come successivamente modificato dal decreto-legge n. 13/2023. In particolare, le nuove disposizioni:

- modificano l'articolo 48, comma 5, al fine di applicano l'iter procedurale disciplinato dall'art. 48 (i.e. conferenza di servizi a cura di RFI) per l'approvazione dei progetti di risoluzione delle interferenze di reti o servizi con le opere ferroviarie i cui progetti, per indisponibilità degli stessi, non siano stati approvati unitamente al progetto ferroviario (**comma 1, lettera a**));

- modificano l'articolo 48-bis, stabilendo che, per i progetti PNRR/PNC o cofinanziati da fondi strutturali UE, la procedura semplificata di cui agli articoli 44 e 48 del medesimo decreto può applicarsi anche nel caso in cui, per indisponibilità dei relativi progetti, non sia stato possibile approvare le predette opere unitamente al progetto ferroviario; in un'ottica di accelerazione, la modifica consentirà a RFI di avviare l'iter per approvare le sole opere relative alle infrastrutture lineari energetiche connesse e funzionali alla realizzazione delle infrastrutture ferroviarie, ivi incluse le opere di risoluzione delle interferenze esistenti tra le predette infrastrutture, con i medesimi effetti previsti dalla normativa di riferimento (i.e. art. 52-bis e ss. del DPR 327/2023) (**lettera b**)).

Il **comma 2** detta disposizioni finalizzate ad adeguare il contributo statale riconosciuto a causa dello straordinario aumento dei prezzi dei materiali da costruzione, dei carburanti e dei prezzi energetici riconosciuti ai contratti pubblici affidati a contraente generale dalle società del Gruppo Ferrovie dello Stato e di ANAS S.p.a. e finanziati anche in parte con le risorse del PNRR, del PNC o dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea. Per tali contratti, in ragione dell'esigenza di garantire il rispetto dei cronoprogrammi e degli obblighi di rendicontazione imposti dall'accesso ai finanziamenti europei, si rende necessario adeguare le condizioni di accesso al Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche di cui all'articolo 7, comma 1, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni dalla legge n. 120 dell'11 settembre 2020 per gli anni 2023, 2024 e 2025. L'articolo 26, comma 12 del decreto-legge n. 76 del 2020 prevede infatti l'accesso al predetto Fondo a copertura dell'incremento del 20 per cento degli importi delle lavorazioni eseguite e contabilizzate dal direttore lavori dal 1° gennaio 2022 fino al 31 dicembre 2023. Con la disposizione in esame si prevede che, per i contratti in questione, il termine previsto dal citato articolo 26, comma 12, del D.L. n. 50 del 2022 per l'applicazione dell'incremento del 20 per cento sia limitato agli importi delle lavorazioni eseguite e contabilizzate dal direttore dei lavori dal 1° gennaio 2022 fino al 31 dicembre 2022, prevedendo l'applicazione di un incremento pari al 35 per cento agli importi delle lavorazioni eseguite e contabilizzate dal direttore lavori dal 1° gennaio 2023 fino al 31 dicembre 2025. Tale incremento del valore della contribuzione trova conferma nei rilievi effettuati dalle società del Gruppo Ferrovie dello Stato sulle variazioni di costo registrate nelle lavorazioni relative ai predetti contratti a causa dell'andamento dei prezzi dei materiali da costruzione, dei carburanti e dei prezzi energetici.

Si evidenzia che i contratti interessati dalla disposizione in esame sono relativi ai seguenti tre interventi ferroviari finanziati anche parzialmente con risorse PNRR: la linea A/V Milano-Verona: tratta Brescia Verona, 1° lotto funzionale, la linea A/V Milano-Venezia: subtratta Verona-Vicenza 1° lotto funzionale e la Tratta AV/AC Terzo valico dei Giovi.,La prosecuzione fino al 2025 del

contributo sul “caro materiali” per tali interventi strategici si rende pertanto necessario per garantire la sostenibilità dei relativi quadri economici e finanziari e il rispetto dei cronoprogrammi dei lavori. L’urgenza della disposizione è, pertanto, legata all’esigenza di provvedere fin da ora alle opportune variazioni dei quadri economico e finanziari, evitando le incertezze regolatorie che potrebbero compromettere il rispetto degli obiettivi assunti nei confronti dell’Unione europea.

Il **comma 3** interviene sulla copertura dei maggiori oneri derivanti dall’attuazione del comma 1, a valere sulle risorse già disponibili sul Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche.

Al fine di assicurare lo svolgimento da parte dell’Unità di missione per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dei controlli sostanziali sull’avanzamento fisico e procedurale degli interventi finanziati a valere sul medesimo Piano, il **comma 4** autorizza la spesa di euro 45.000 per l’anno 2023 ed euro 180.000 per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026.

Articolo 19 - Interventi per la messa in sicurezza di tratti stradali, ponti e viadotti di competenza degli enti locali

Al fine di realizzare interventi urgenti di messa in sicurezza di tratti stradali, ponti e viadotti di competenza comunale, si ritiene necessaria l’istituzione di un apposito fondo, denominato ‘Fondo investimenti stradali nei piccoli comuni’ (di seguito il “Fondo”).

In particolare, il **comma 1**, prevede che il Fondo sia istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con una dotazione di:

- euro 18 milioni di euro per l’anno 2023;
- euro 20 milioni di euro per l’anno 2024; e
- euro 12 milioni di euro per l’anno 2025.

Al Fondo possono accedere i comuni individuati, in relazione al rispettivo numero di abitanti, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, per il finanziamento di interventi di messa in sicurezza e manutenzione di strade comunali di importo non superiore alla soglia determinata con il predetto decreto- Al riguardo la norma specifica che sono considerate ammissibili anche le spese di progettazione, ove previste.

Al fine di attivare il Fondo, i **commi 2, 3, 4 e 5** stabiliscono le tempistiche e modalità di accesso al Fondo, come di seguito illustrate.

- entro il 15 ottobre 2023, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, adotta un decreto volto a definire:
 - o i requisiti per la partecipazione dei comuni
 - o l’importo massimo finanziabile;
 - o i contenuti e le modalità di presentazione dell’istanza da parte dei comuni;
 - o i criteri e i parametri per l’elaborazione della graduatoria e le modalità di scorrimento della medesima graduatoria;
 - o le procedure di erogazione, monitoraggio, revoca e rendicontazione delle risorse assegnate;
- entro il 31 ottobre 2023, i comuni dovranno presentare le istanze di accesso al Fondo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali. Al riguardo, si specifica che gli interventi inclusi nell’istanza devono essere identificati tramite il CUP;
- entro il 15 novembre 2023, il Capo del Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con provvedimento approva la graduatoria degli interventi ammessi al finanziamento e l’elenco degli interventi beneficiari;
- entro 90 giorni dalla data di adozione del decreto di concessione del finanziamento, il comune beneficiario è tenuto a stipulare il contratto relativo ai lavori per la realizzazione

dell'investimento, pena la revoca del finanziamento; i medesimi lavori devono in ogni caso concludersi entro i successivi 120 giorni.

Il **comma 6** specifica che il monitoraggio degli investimenti realizzati è effettuato dai comuni beneficiari attraverso il sistema previsto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, classificando le opere sotto la voce «Contributo investimenti stradali nei piccoli comuni».

In relazione alla proceduta dianzi menzionata, il **comma 7** prevede che per le annualità 2024 e 2025, i predetti termini sono definiti con provvedimento del Capo del Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 15 gennaio di ciascun anno, ferma restando la necessità che sia assicurata la conclusione dei lavori entro il 31 dicembre di ciascuna annualità.

Il **comma 8** reca la copertura finanziaria dell'intervento.

Il **comma 9** è volto ad assicurare un'accelerazione della ristrutturazione antisismica del ponte sul Po, sito tra i comuni di S. Benedetto Po e Bagnolo S. Vito lungo la S.P. ex S.S. n. 413 "Romana" (costruito tra il 1964 e 1966).

Gli eventi sismici occorsi tra maggio e giugno 2012 tra il territorio mantovano e quello emiliano hanno aggravato le già precarie condizioni di stabilità del ponte sul Po, sito tra i comuni di S. Benedetto Po e Bagnolo S. Vito lungo la S.P. ex S.S. n. 413 "Romana" (costruito tra il 1964 e 1966) compromettendo, in particolare, la struttura di attraversamento dell'alveo fluviale. Con ordinanza, la Provincia di Mantova ha pertanto dovuto limitare la circolazione sul ponte, riducendo il limite di velocità a 50 km/h e vietando il transito ai mezzi con peso superiore a 7,5 tonnellate (bus compresi), con rilevanti ripercussioni sul territorio e tessuto economico locale. Nel 2015 è stato approvato il progetto preliminare del nuovo ponte in alveo e, successivamente, la Provincia di Mantova ha affidato l'appalto integrato per la sua realizzazione del suddetto ponte, il cui collaudo è previsto nella seconda metà del 2024. Per la riapertura al traffico del ponte senza alcuna limitazione e in conformità con gli standard di sicurezza previsti dalla normativa di settore, risulta necessario ed urgente completare l'intervento sul tratto di viadotto in golena. Per questi motivi, nel 2021 la Provincia di Mantova ha approvato un nuovo progetto di fattibilità tecnica economica "*Ristrutturazione Antisismica del tratto golenale del Ponte sul fiume Po*" che potesse consentire il transito di tutti i mezzi senza alcuna limitazione. A tal fine, si autorizza la spesa di euro 4 milioni per l'anno 2024 e di euro 2,5 milioni per l'anno 2025.

Articolo 20 (Disposizioni urgenti in materia di autotrasporto)

Il **comma 1** apporta modifiche al decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e, in particolare, all'articolo 37 che istituisce l'Autorità di regolazione dei trasporti.

In particolare, si introduce una precisazione al citato articolo 37, comma 2, lettera a), al fine di escludere dalle competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti il settore dell'autotrasporto merci, dal momento che le medesime, all'attualità, sono già svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Trattasi di attività relative alla definizione delle condizioni ottimali di esercizio dei servizi nel settore autotrasporto merci, del monitoraggio e controllo delle attività svolte dagli operatori del settore, al fine di garantire l'effettiva concorrenza nei mercati di riferimento nonché il contenimento dei costi per gli utenti.

L'urgenza dell'intervento è legata al fatto che dalla modifica deriva la conseguente soppressione, di cui al **comma 2**, del contributo annuale dovuto dagli autotrasportatori all'ART, che è stato oggetto di reiterati interventi di sospensione per sostenere, nell'attuale congiuntura, le richieste avanzate da un comparto fortemente gravato dal caro benzina.

Il Ministero svolge infatti le seguenti attività e funzioni:

- disciplina dell'autotrasporto nazionale e internazionale di merci;

- rapporti con organismi sopranazionali e con i Ministeri dei trasporti dei Paesi extra U.E. per le problematiche inerenti il trasporto su strada, tenuto conto degli orientamenti in materia di trasporto combinato e intermodale di merci internazionale;
- negoziazione e stesura di accordi bilaterali in materia di autotrasporto merci;
- rilascio autorizzazioni per il trasporto internazionale di cose in conto terzi e autorizzazioni CEMT;
- rapporti con il Comitato Centrale per l'Albo degli autotrasportatori per le questioni attinenti il trasporto internazionale di merci;
- disciplina dell'autotrasporto nazionale di merci;
- formazione professionale;
- supporto per i rapporti con le associazioni di categoria del settore;
- fornitura delle valutazioni di settore per la disciplina della materia delle limitazioni e divieti alla circolazione;
- monitoraggio e statistica per quanto di competenza nel settore del trasporto merci su strada;
- attuazione della normativa dell'Unione europea in materia di controlli su strada nel settore del trasporto merci;
- programmazione e coordinamento delle attività di controllo previste dalla normativa dell'Unione europea nel settore del trasporto merci su strada;
- strategia e metodologia dei controlli e organizzazione delle attività di controllo sul trasporto merci, in collaborazione con le altre istituzioni competenti;
- disciplina dell'accesso alla professione di trasportatore su strada e al mercato del trasporto su strada di merci per conto di terzi, anche ai fini di uniforme applicazione nel territorio nazionale;
- registro elettronico nazionale delle imprese di trasporto su strada, punto di contatto nazionale ai sensi del Regolamento n.1071/CE/2009 e rapporti con la Direzione generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione per gli aspetti tecnici;
- rapporti con soggetti istituzionali in materia di tenuta degli Albi degli autotrasportatori;
- formazione ed attuazione della normativa dell'Unione europea in materia di trasporto stradale di merci;
- rilascio di licenze per il trasporto di merci in ambito U.E.;
- interventi finanziari nel settore dell'autotrasporto;
- normativa sociale dell'autotrasporto (periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo; posizionamento per mezzo dei tachigrafi; orario di lavoro; distacco dei conducenti; AETR etc.) per quanto di competenza e raccordo con le altre amministrazioni competenti per la materia;
- rapporti con il Comitato Centrale per l'Albo degli autotrasportatori per le questioni attinenti l'accesso alla professione ed il trasporto di merci in ambito U.E..

Alla luce delle funzioni e dei compiti svolti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel settore dell'autotrasporto merci sopra riportate emerge pertanto la necessità di chiarire che esula dalle competenze dell'Autorità per la regolazione dei trasporti il settore dell'autotrasporto merci.

Al riguardo si precisa altresì che, proprio in relazione a tali attività, nell'ambito del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti opera il Comitato centrale per l'albo nazionale degli autotrasportatori, il quale esercita le funzioni di competenza, in conformità a quanto previsto dal decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284 e, in particolare:

- formula indirizzi e proposte in materia di sicurezza della circolazione stradale, e provvede all'elaborazione di proposte relative ai programmi ed alle strategie dei controlli sull'attività di autotrasporto;
- promuove studi e indagini sulle politiche di investimento e sulla competitività delle imprese italiane di autotrasporto in ambito internazionale, provvedendo anche alle rilevazioni dei costi dei servizi di trasporto;

- provvede all'aggiornamento degli usi e consuetudini da applicare alla definizione delle controversie aventi ad oggetto contratti di trasporto di merci su strada stipulati non in forma scritta, ai sensi delle disposizioni di cui all'articolo 2, comma 2, lettera b), numero 6), della legge 1° marzo 2005, n. 32;
- elabora e propone iniziative di sostegno e di assistenza alle imprese di autotrasporto, nel rispetto della disciplina nazionale e comunitaria in materia di tutela della concorrenza;
- propone indirizzi in materia di certificazione di qualità delle imprese che effettuano trasporti di merci pericolose, di derrate deperibili, di rifiuti industriali e di prodotti farmaceutici.

Occorre, precisare infine, che, in conseguenza della modifica apportata dalla disposizione, a far data dalla entrata in vigore della norma, gli operatori del settore autotrasporto merci non sono tenuti a versare all'Autorità il contributo di cui all'articolo 37, comma 6, lettera b) del citato decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, non svolgendo la stessa alcuna attività pertinenti al predetto settore, per le ragioni ampiamente enucleate in premessa.

Al riguardo si ricorda che il comma 6, lettera b) del citato articolo 37 prevede, al fine di garantire il funzionamento dell'Autorità e l'esercizio delle relative competenze si provveda mediante un contributo versato dagli operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l'Autorità abbia concretamente avviato, nel mercato in cui essi operano, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge, in misura non superiore all'1 per mille del fatturato derivante dall'esercizio delle attività svolte percepito nell'ultimo esercizio, con la previsione di soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato. Il computo del fatturato è effettuato in modo da evitare duplicazioni di contribuzione. Il contributo è determinato annualmente con atto dell'Autorità, sottoposto ad approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

In attuazione alla sopra richiamata disposizione, da ultimo, l'Autorità di regolazione dei trasporti ha adottato la delibera 6 dicembre 2022 n. 242/2022 che individua la misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2023. Tale delibera individua i seguenti soggetti tenuti alla contribuzione che esercitano una o più delle attività di seguito elencate:

- a) gestione di infrastrutture di trasporto (ferroviarie, portuali, aeroportuali, autostradali e autostazioni);
- b) gestione degli impianti di servizio ferroviario;
- c) gestione di centri di movimentazione merci (interporti e operatori della logistica);
- d) servizi ferroviari (anche non costituenti il pacchetto minimo di accesso alle infrastrutture ferroviarie);
- e) operazioni e servizi portuali;
- f) servizi di trasporto passeggeri e/o merci, nazionale, regionale e locale, connotati da oneri di servizio pubblico, con ogni modalità effettuato;
- g) servizio taxi;
- h) servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e/o merci;
- i) servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne di passeggeri e/o merci;
- j) servizi di trasporto di passeggeri su strada; k) servizi di trasporto aereo di passeggeri e/o merci;
- k) servizi di trasporto merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti;
- l) servizi di agenzia/raccomandazione marittima.

Sono, inoltre, individuate nella medesima delibera dell'Autorità, in via presuntiva, quali soggetti esercenti i servizi di trasporto di merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti di cui al precedente comma 1, lettera l), e, in quanto tali soggetti alla contribuzione, le imprese di trasporto merci su strada che abbiano, al 31 dicembre 2022, nella propria

disponibilità veicoli, dotati di capacità di carico, con massa complessiva oltre i 26.000 (ventiseimila) chilogrammi ovvero trattori con peso rimorchiabile oltre i 26.000 (ventiseimila) chilogrammi. Delle entrate sopra riportate sono teoricamente imputabili al settore dell'autotrasporto merci i servizi di cui all'articolo 1, comma 1 lettere f) e l) e comma 2 della citata delibera dell'Autorità.

Articolo 21 (Interventi per le attività degli enti locali in dissesto finanziario)

L'articolo **dal comma 1 al comma 5**, mira ad agevolare il risanamento finanziario degli enti in stato di dissesto finanziario ai sensi dell'art. 244 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 (TUOEL). In particolare, al fine di facilitare il pagamento dei debiti di tali enti, è previsto l'utilizzo di una anticipazione di liquidità a valere sul fondo di rotazione di cui all'articolo 243-ter del TUOEL, fondo volto, appunto, ad assicurare la stabilità finanziaria degli enti locali.

Si evidenzia che l'ipotesi in questione ripropone, per le annualità 2024, 2025 e 2026, quanto già previsto per gli anni dal 2016 al 2020 dall'articolo 14 del decreto-legge del 24 giugno 2021, n. 113 (misure finanziarie urgenti per gli enti territoriali e il territorio), convertito dalla Legge 7 agosto 2016, n. 194. In attuazione di tale ultima disposizione sono state assegnate anticipazioni agli enti in dissesto finanziario al 31 dicembre 2017, mentre la disposizione in esame individua quali enti beneficiari quelli che hanno deliberato il dissesto finanziario a fa data dal 1° gennaio 2018.

Nello specifico, la norma individua nella massa passiva censita e nella dimensione demografica i criteri per ripartire le somme disponibili tra gli enti dissestati e prevede, altresì, che le risorse sono concesse ed erogate dal Ministero dell'interno. Inoltre, al fine di una celere liquidazione dei debiti censiti, sono introdotti tempi stringenti per il trasferimento delle risorse dal comune all'Organo Straordinario della Liquidazione e sono fissati i tempi della restituzione ed il tasso di interesse da corrispondere. Infine, per gli altri aspetti procedurali di dettaglio, la norma rinvia al decreto interministeriale dell'11 gennaio 2013, emanato in attuazione dell'articolo 243-ter, comma 2 del TUOEL n. 267/2000.

Il **comma 6** prevede, infine, l'incremento di 2 milioni di euro del fondo per il potenziamento delle iniziative in materia di sicurezza urbana, destinati ai comuni capoluogo di città metropolitana della Regione Siciliana che, alla data di entrata in vigore del presente decreto, si trovano in procedura di riequilibrio finanziario pluriennale e dissesto finanziario, da distribuire in base alla popolazione residente al 1° gennaio 2022 secondo i dati ISTAT nella misura indicata dalla tabella 1 allegata al decreto in esame.

Articolo 22 (Conferimento di funzioni in materia di bonifiche e di rifiuti)

La disposizione è finalizzata a superare la situazione di grave impasse che si è venuta a creare a seguito della sentenza della Corte costituzionale n. 160 del 24 luglio 2023 (pubblicata in Gazzetta Ufficiale in data 26 luglio 2023) in materia di riparto delle competenze per la bonifica dei siti contaminati.

In particolare, la Corte ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 5 della Legge regionale Lombardia n. 30/2006, con il quale veniva delegata ai Comuni la competenza amministrativa in materia di procedure di bonifica, perché in contrasto con il riparto di competenze definito dal legislatore nazionale nel d.lgs. n. 152/2006, Parte IV, Titolo V.

Richiamando il costante orientamento giurisprudenziale in tema di delega di funzioni amministrative e in materia ambientale, la Corte ha confermato che la potestà legislativa dello Stato in materia ambientale è esclusiva e, quindi, tale da impedire alle Regioni di derogarvi, in assenza di una specifica autorizzazione dello Stato in tal senso, delegando agli enti locali minori funzioni e poteri in questo ambito.

A livello nazionale, la decisione rischia di avere effetti significativi. Infatti, deve considerarsi che, in questi anni, la quasi totalità delle Regioni italiane ha delegato agli enti territoriali le competenze in

materia di bonifica dei siti inquinati e che, proprio tale delega, ha permesso la realizzazione degli interventi di bonifica favorendo sia la rigenerazione urbana che la riqualificazione del territorio.

Diventa fondamentale, quindi, intervenire con urgenza al fine di garantire e fornire una copertura normativa ad un assetto procedimentale ormai consolidato e dimostratosi più che funzionante, in assenza del quale si rischierebbe di bloccare lo svolgimento delle attività di bonifica.

La proposta normativa contiene, inoltre, specifiche previsioni finalizzate, comunque, a consentire un'attività di verifica e controllo delle funzioni delegate, nonché misure organizzative per consentire agli enti locali l'effettivo esercizio delle funzioni. E, infatti, previsto che la legge regionale di conferimento disciplina i poteri di indirizzo, coordinamento e controllo sulle funzioni da parte della Regione, il supporto tecnico-amministrativo agli enti cui sono trasferite le funzioni, l'esercizio dei poteri sostitutivi da parte della Regione, in caso di verificata inerzia nell'esercizio delle medesime. L'ultima disposizione fa salve le disposizioni regionali, in modo tale che sia garantita la prosecuzione dei procedimenti in corso.

La norma è estesa anche alle funzioni in materia di rifiuti (art. 208, D.Lgs. n. 152 del 2006), in ragione del richiamo contenuto nella citata sentenza della Corte Costituzionale ai *“principi affermati nella sentenza n. 189 del 2021, con la quale questa Corte ha dichiarato l’illegittimità costituzionale di una norma regionale (l’art. 6, comma 2, lettere b e c, quest’ultima limitatamente al riferimento alla lettera b, della legge della Regione Lazio 9 luglio 1998, n. 27, recante «Disciplina regionale della gestione dei rifiuti»), nel rilevato contrasto della delega della funzione amministrativa ivi conferita dall’ente regionale ai comuni – in tema di autorizzazione alla realizzazione e gestione degli impianti di smaltimento e recupero di rifiuti derivanti dall’autodemolizione e rottamazione di macchinari e apparecchiature deteriorati e obsoleti – con la diversa allocazione di detta funzione, prevista dal codice dell’ambiente in favore della regione”*.

Articolo 23 (Disposizioni urgenti per l'attività di ricostruzione dei territori colpiti dagli eventi alluvionali verificatisi a partire dal 1° maggio 2023)

La disposizione reca modifiche concernenti il Fondo per la ricostruzione nei territori delle regioni Emilia-Romagna, Toscana e Marche, autorizzando il commissario all'apertura di apposito conto corrente bancario o postale.

In relazione agli interventi di ricostruzione dei beni privati danneggiati dagli eventi alluvionali verificatisi a partire dal 1° maggio 2023, si prevede altresì che l'autorizzazione di spesa inerente agli interventi di parte corrente (di 120 milioni di euro per l'anno 2023) sia incrementata di 149,65 milioni di euro per il 2023 e che tali risorse aggiuntive siano prioritariamente destinate ad alcune tipologie di intervento o danno.

Premesso che, nello stato di previsione del MEF è istituito il Fondo per la ricostruzione dei territori delle regioni Emilia-Romagna, Toscana e Marche colpiti dagli eventi alluvionali verificatisi a far data dal 1° maggio 2023, con uno stanziamento complessivo di 1.000 milioni di euro, ripartito in 500 milioni di euro per l'anno 2023, in 300 milioni di euro per l'anno 2024 e in 200 milioni di euro per l'anno 2025.

CAPO IV DISPOSIZIONI FINANZIARIE

Articolo 24 (Misure in materia di incentivi per l'efficienza energetica)

La norma estende dal 30 settembre 2023 al 31 dicembre 2023 il termine finale entro cui le persone fisiche di cui alla lettera b) dell'articolo 119, comma 9, del decreto-legge n. 34 del 2020, possono beneficiare del 110% sulle spese sostenute per interventi agevolati, su edifici unifamiliari e unità immobiliari indipendenti e autonome, che alla data del 30 settembre 2022 avevano già raggiunto una percentuale di completamento dei lavori pari almeno al 30%.

Articolo 25 (Disposizioni in materia di comunicazioni derivanti dall'esercizio delle opzioni di cui all'articolo 121, comma 1, lettere a) e b) del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34)

In tema di esercizio delle opzioni per lo sconto in fattura o per la cessione del credito di cui all'articolo 121, comma 1, lettere a) e b), del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, il comma 1 della presente disposizione introduce un obbligo di comunicazione in capo all'ultimo cessionario del credito non ancora utilizzato, laddove tale credito risulti non più utilizzabile per cause diverse dal decorso dei termini di utilizzo previsti dalla legge. La comunicazione relativa alla non utilizzabilità del credito dovrà essere effettuata all'Agenzia delle entrate entro 30 giorni dall'avvenuta conoscenza dell'evento che ha determinato la non utilizzabilità del credito (**comma 1**).

La mancata comunicazione di cui al comma precedente entro i termini ivi previsti comporta l'applicazione di una sanzione amministrativa tributaria pari a euro 100 (**comma 2**).

Le disposizioni descritte producono effetti decorsi 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge in esame (**comma 3**).

Articolo 26 (Imposta straordinaria calcolata su incremento margine interesse)

La norma istituisce per il 2023 una imposta straordinaria a carico delle banche di cui all'articolo 1 del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, anche se operanti tramite stabile organizzazione nel territorio dello Stato, a seguito dell'andamento dell'economia e, in particolare, dei tassi di interesse che hanno sensibilmente inciso sul debito contratto dalle imprese e dalle famiglie.

Ai sensi del **comma 2** l'imposta straordinaria è determinata applicando un'aliquota pari al 40 per cento sul maggior valore tra i seguenti:

- a) l'ammontare del margine di interesse relativo all'esercizio antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2023 che eccede per almeno il 5 per cento il margine di interesse nell'esercizio antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2022;
- b) l'ammontare del margine di interesse relativo all'esercizio antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2024 che eccede per almeno il 10 per cento il margine di interesse nell'esercizio antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2022.

Il **comma 3** stabilisce che l'imposta straordinaria è dovuta, in ogni caso, fino a concorrenza di una quota pari allo 0,1 per cento del valore dell'attivo relativo all'esercizio antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2023.

Il **comma 4** disciplina il versamento dell'imposta straordinaria. In particolare, l'imposta è versata in un'unica soluzione entro il sesto mese successivo a quello di chiusura dell'esercizio antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2024, ovvero, per i soggetti che approvano il bilancio oltre il termine di quattro mesi dalla chiusura dell'esercizio, entro il mese successivo a quello di approvazione del bilancio. I soggetti con esercizio non coincidente con l'anno solare per i quali il predetto termine scade nel 2023 effettuano il versamento nel 2024, entro il 31 gennaio.

Il **comma 5** prevede l'ineducibilità dell'imposta straordinaria dalle imposte sui redditi e dall'IRAP.

Il **comma 6**, al fine dell'individuazione della disciplina relativa a riscossione, accertamento e contenzioso applicabile all'imposta straordinaria, rinvia alle disposizioni previste in materia di imposte sui redditi.

Il **comma 7**, prevede la destinazione delle maggiori entrate derivanti dal presente articolo al finanziamento del fondo mutui sulla prima casa e a interventi volti alla riduzione della pressione fiscale di famiglie e imprese.

Articolo 27 (Estinzioni anticipate dei contratti di credito al consumo)

L'articolo interviene DL n. 73 del 2021 e, in particolare, sull'art. 11-octies che detta disposizioni in materia bancaria e creditizia. L'intervento è volto a reintrodurre l'originaria formulazione del comma 2 del predetto articolo, che è stato modificato in sede di conversione del DL n. 69 del 2023 (c.d. "salva

infrazioni”). Più precisamente, si vuole ripristinare la regola, in base alla quale, per i contratti di credito al consumo, in caso di estinzione anticipata del finanziamento il consumatore ha diritto alla restituzione di tutti i costi sostenuti in relazione al contratto di credito (comprensivi di interessi e spese, come chiarito dalle sentenze della Corte costituzionale e dalla Corte di giustizia).

CAPO V DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 28 (Disposizioni finanziarie)

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

Articolo 29 (Entrata in vigore)

Dispone l'entrata in vigore del provvedimento nel giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

RELAZIONE TECNICA

DISPOSIZIONI URGENTI A TUTELA DEGLI UTENTI, IN MATERIA DI ATTIVITA' ECONOMICHE E FINANZIARIE E INVESTIMENTI STRATEGICI.

CAPO I MISURE URGENTI A TUTELA DEGLI UTENTI

Articolo 1 (*Pratiche commerciali scorrette relative ai prezzi praticati su voli nazionali*)

La norma non introduce nuove funzioni in capo all'Autorità garante della concorrenza e del mercato, avendo già la stessa i compiti riferiti alla tutela dei consumatori ai sensi di quanto previsto dal codice del consumo. Nell'ambito dell'AGCM è, infatti, già presente un Dipartimento per la tutela del consumatore articolato in tre direzioni settoriali competenti, nello specifico, in materia di trasporti e turismo, già destinate alla trattazione di questioni relative alle pratiche commerciali scorrette; l'Autorità è, pertanto, già dotata di adeguate competenze professionali e strutture in grado di offrire una prima tutela al consumatore anche con il servizio di *call center* e di comunicazione e segnalazioni *online*, assistere e orientare in merito alle segnalazioni di pratiche commerciali scorrette e gestire la fase istruttoria dei procedimenti relativi alle violazioni previste nell'ambito delle procedure esistenti in materia di pratiche commerciali scorrette. Peraltro, si segnala che, in relazione alle attività previste, infatti, l'AGCM provvederà con le proprie risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente. Al riguardo, si segnala che nel mese di maggio 2023 si sono concluse le seguenti procedure concorsuali per l'immissione in ruolo di nuove figure di funzionari:

- concorso pubblico, per titoli ed esami, a **dodici posti** nella qualifica di funzionario in prova, con formazione giuridica, nel ruolo della carriera direttiva al livello 6 della tabella stipendiale dei Funzionari dell'Autorità (F6G) pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica, IV[^] Serie speciale - Concorsi ed esami, n. 69 del 30/08/2022: oltre alle dodici unità già previste ed immesse in ruolo a partire dal 1° giugno 2023, con delibera 30 maggio 2023 l'Autorità ha disposto lo scorrimento delle graduatorie, disponendo l'assunzione degli idonei ulteriormente collocati nelle posizioni comprese dalla tredicesima alla ventitreesima, con conseguente immissione in ruolo di totali **23 nuovi funzionari** di formazione giuridica;
- concorso pubblico, per titoli ed esami, a **otto posti** nella qualifica di funzionario in prova, con formazione economica, nel ruolo della carriera direttiva al livello 6 della tabella stipendiale dei Funzionari dell'Autorità (F6EC), bandito con Delibera del 5 luglio 2022, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica, IV[^] Serie speciale - Concorsi ed esami, n. 55 del 12/07/2022: oltre alle otto unità già previste, l'Autorità ha disposto lo scorrimento delle graduatorie, disponendo l'assunzione degli idonei ulteriormente collocati di ulteriori cinque unità con conseguente immissione in ruolo di totali **13 nuovi** funzionari di formazione economica.

Si riporta quindi il contingente di personale in servizio al 31 dicembre 2022.



Personale in servizio al 31 dicembre 2022

Qualifica	Personale (n.)		Totale
	Tempo indeterminato	Tempo determinato	
Dirigente*	21		21
Funzionario**	139	11	150
Operativo***	68	4	72
Esecutivo	10		10
<i>Totale</i>	238	15	253
Comando/distacco			21
<i>Totale</i>			274

A tale contingente vanno quindi aggiunti i nuovi funzionari assunti a tempo indeterminato nel numero di 36 unità, con un aumento di circa il 25% del numero dei funzionari.

Alla luce dei dati sopra riportati, in considerazione del rilevante aumento del contingente dell'Autorità, dalla disposizione non derivano oneri a carico della finanza pubblica e l'Autorità può provvedere alle attività aggiuntive sopra riportate con le risorse umane, finanziarie e strumentali sussistenti a legislazione vigente.

Articolo 2 (*Oneri di servizio pubblico e tetto alle tariffe praticabili*)

La disposizione è destinata ad applicarsi ai futuri accordi tra amministrazione e compagnie aree che, ai sensi dell'art. 16 del regolamento (CE) n. 1008/2008 accettano gli obblighi, ovvero partecipino alla gara per l'affidamento in esclusiva del servizio di trasporto sulla rotta interessata da OSP. Prevedendo semplicemente un livello massimo tariffario, la disposizione incide soltanto sulla politica di *revenue management* della compagnia area e non ha incidenza sulle risorse statali, non comportando nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 3 (*Misure urgenti per far fronte alle carenze del sistema di trasporto taxi su gomma*)

Il **comma 1** interviene con misure finalizzate a soddisfare un temporaneo incremento della domanda del servizio di taxi in relazione – a titolo esemplificativo – a variazioni dei flussi turistici o a grandi eventi. In particolare, prevede la possibilità di rilasciare, in via sperimentale, licenze aggiuntive – di durata non superiore a dodici mesi prorogabili per un massimo di ulteriori dodici mesi per esigenze di potenziamento del servizio emerse dalla predetta ricognizione dei dati - per l'esercizio del servizio di taxi. Segnatamente, si prevede che la determinazione del numero delle licenze avvenga in proporzione alle esigenze dell'utenza, in ragione del carattere temporaneo o stagionale dell'esigenza, e con una durata,



in ogni caso, mai superiore ai dodici mesi. Sul punto, si precisa, inoltre, che le predette licenze possono essere rilasciate esclusivamente in favore dei soggetti già titolari di licenze per l'esercizio del servizio di taxi, i quali possono valorizzarle attraverso la gestione in proprio oppure mediante l'affidamento, anche a titolo oneroso, a terzi.

La possibilità di rilasciare licenze stagionali o temporanee è già prevista a legislazione vigente come una delle attività amministrative di competenza dei comuni, che conseguentemente sono già chiamati a svolgere in via ordinaria tali funzioni. Rispetto a tale quadro normativo, la novità introdotta dalla disposizione in esame riguarda esclusivamente la possibilità di attribuire le licenze stagionali o temporanee anche ai soggetti già titolari di licenze taxi, in deroga ai limiti fissati dall'articolo 8, comma 2, della legge 15 gennaio 1992, n. 21.

Trattasi, pertanto, di disposizione da cui non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

I commi 2 e 3 disciplinano le modalità di svolgimento del concorso straordinario per il rilascio di licenze aggiuntive per il servizio di taxi, destinato ad operare nelle more della ricognizione dei dati relativi alla consistenza dei titoli abilitativi relativi agli autoservizi pubblici non di linea.

Si tratta di un meccanismo di ampliamento dell'offerta di servizi taxi aggiuntivo agli ordinari strumenti già previsti a legislazione vigente, che tuttavia può essere svolto dai comuni individuati dalla disposizione in esame (comuni capoluogo di regione, comuni capoluogo sede di città metropolitane e città sede di aeroporto internazionale) con le risorse umane e strumentali disponibili a legislazione vigente. Non si tratta, infatti, dell'attribuzione di nuove funzioni amministrative, ma di una disposizione che semplifica le procedure per lo svolgimento di funzioni già oggi nella titolarità dei comuni.

Il concorso straordinario prevede quale condizione obbligatoria per il rilascio della licenza l'utilizzo di veicoli a basso livello di emissioni ricompresi nelle fasce 0-20, 21-60 e 61-135 di g/km di CO₂, nonché il versamento di un contributo, il cui importo è fissato dal comune competente sulla base di una ricognizione del valore locale di mercato delle licenze per l'esercizio del servizio di taxi. I comuni potranno determinare l'importo del contributo avvalendosi anche degli studi ricognitivi pubblicati dall'Agenzia delle entrate.

Trattasi, pertanto, di disposizione da cui non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

I proventi derivanti dal rilascio delle licenze aggiuntive confluiranno in un Fondo costituito presso ogni singolo comune e saranno destinati a compensare i soggetti titolari di licenza per l'esercizio del servizio taxi alla data di pubblicazione del bando.

Si evidenzia che nei comuni interessati dalla presente disposizione non risultano ad oggi pendenti bandi di concorso per il rilascio di licenze aggiuntive. In ogni caso, la norma in esame non sostituisce le procedure ordinarie per l'ampliamento dell'offerta di servizio, per le quali si conferma la disciplina di settore anche rispetto alla gratuità o onerosità della licenza e alla destinazione degli eventuali proventi.

Il comma 4 prevede che ai soggetti vincitori del concorso straordinario sia riconosciuto, fino al 31 dicembre 2024 e ai fini dell'acquisto di veicoli a basso livello di emissioni ricompresi nelle fasce 0-20, 21-60 e 61-135 di g/km di CO₂, da adibire al servizio taxi, un incentivo pari



al doppio di quanto previsto per le medesime finalità dai provvedimenti attuativi dell'articolo 22 del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34.

Il comma 5 prevede che dalla data di entrata in vigore del presente decreto e sino al 31 dicembre 2024, l'incentivo di cui al comma 4 per l'acquisto di veicoli di cui al medesimo comma 4 è, altresì, riconosciuto: a) ai titolari di licenza taxi che sostituiscono il proprio autoveicolo adibito al servizio; b) ai soggetti autorizzati all'esercizio del servizio di noleggio con conducente, di cui all'articolo 3 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, che sostituiscono il proprio autoveicolo adibito al servizio.

In proposito si osserva che l'art. 22 del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17 ha istituito un fondo con una dotazione di 700 milioni di euro per l'anno 2022 e 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2030, finalizzato, per quanto qui rileva, a favorire la transizione verde, la ricerca, gli investimenti nella filiera del settore automotive.

Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 6 aprile 2022, pubblicato nella GURI n. 113 del 16 maggio 2022, si è proceduto al riparto delle risorse del Fondo per le annualità 2022, 2023 e 2024 destinando una quota parte al riconoscimento degli incentivi per l'acquisto di veicoli non inquinanti effettuati a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto e sino al 31 dicembre 2022 e nel corso di ciascuna delle annualità 2023 e 2024. Le risorse, in questione sono state allocate sul capitolo di spesa del Ministero delle imprese e del made in Italy numero 7323 piano gestionale 2 denominato credito d'imposta per la concessione di contributi per l'acquisto di veicoli non inquinanti di categoria m1, n1 e n2 - somme da accreditare alla contabilità speciale 1778 agenzia delle entrate

Attualmente vi sono ancora disponibili risorse 2023 da distribuire per € 139.029.500,00 su M1 CO2 0-20 e per € 207.491.750,00 su M1 CO2 21-60.

Per il 2024 le risorse M1 per tutte e tre le fasce (0-20; 21-60 e 61-135) sono ancora in toto disponibili e ammontano complessivamente 590 milioni di euro.

Agli oneri di cui ai commi 4 e 5, si provvede, per gli anni 2023 e 2024, a valere sulle disponibilità delle risorse presenti in bilancio derivanti dai provvedimenti attuativi dell'articolo 22 del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34 mediante la previsione di una riserva sino al limite complessivo di 40 milioni di euro. Con i decreti del Presidente del Consigli dei ministri attuativi dell'articolo 22 del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n.34, le misure di cui al comma 5 possono essere prorogate sino al 31 dicembre 2026.

Il **comma 8** prevede la stipula, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, di una intesa in sede di Conferenza unificata ai sensi dell'articolo 9, comma 1, lettera b) del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, per l'individuazione di soluzioni di regolazione del traffico e corsie preferenziali nelle aree urbane finalizzate ad accelerare la velocità commerciale dei servizi taxi, nonché per la realizzazione di aree di sosta, supportate dall'installazione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici, idonee a garantire un ordinato



utilizzo del servizio specialmente nelle zone ad intenso traffico di passeggeri quali le stazioni ed aerostazioni.

Dalla stipula dell'intesa non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che, in ogni caso, le risorse per la realizzazione delle soluzioni e interventi dinanzi menzionati saranno individuate nell'ambito della predetta intesa in sede di Conferenza unificata a valere sui programmi di finanziamento già presenti a legislazione vigente.

Il **comma 9** integra le disposizioni finalizzate ad ampliare l'offerta di servizi taxi tramite misure volte a favorire l'utilizzo dell'istituto – già previsto a legislazione vigente, ma scarsamente utilizzato a causa delle relative complessità amministrative – dell'attivazione di turni integrativi di servizio.

Trattasi di disposizione di carattere ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il **comma 10** interviene con disposizioni di coordinamento normativo volte a sopprimere le lettere a) e c) dell'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248. Si tratta delle previsioni relative alle turnazioni integrative e al rilascio di titoli autorizzatori temporanei o stagionali, in conseguenza delle nuove previsioni introdotte sul punto rispettivamente al comma 3, lettera b), e al comma 2.

Trattasi, pertanto, di disposizione di carattere ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.



Articolo 4 (*Fondo a favore dei viaggiatori e degli operatori del settore turistico e ricettivo*)

Si istituisce, nello stato di previsione del Ministero del turismo, un Fondo con una dotazione di 15 milioni di euro per l'anno 2023 a favore dei viaggiatori e degli operatori del settore turistico e ricettivo. L'intervento è stato ponderato in considerazione del limitato arco temporale di riferimento, compreso tra il 17 luglio 2023 e il 7 agosto 2023, nonché con specifico riferimento alla circoscritta area territoriale di interesse turistico della regione Siciliana e della regione Sardegna colpite dagli eccezionali eventi verificatesi nel suddetto periodo.

Inoltre, le modalità di attuazione dell'intervento normativo sono definite sulla base di specifiche fattispecie individuate dalla norma e di precisi criteri di erogazione dei rimborsi analiticamente individuati con successivo decreto del Ministro del turismo, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato.

Alla luce di quanto sopra, le risorse stanziare, pari a 15 milioni di euro per l'anno 2023, sono, dunque, congrue per procedere all'erogazione dei rimborsi a favore dei viaggiatori e degli operatori del settore turistico-ricettivo così come individuati dalla norma.

Alla copertura dei suddetti oneri si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo unico nazionale per il turismo di parte corrente, di cui all'articolo 1, comma 366, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, istituito presso il Ministero del turismo e provvisto di una adeguata dotazione finanziaria per l'anno 2023 e pertanto utilizzabile per il raggiungimento degli obiettivi individuati dall'intervento normativo in esame.

CAPO II MISURE URGENTI IN MATERIA DI ATTIVITA' ECONOMICHE

Articolo 5 (*Credito di imposta per la ricerca e lo sviluppo nella microelettronica e Comitato tecnico per la microelettronica*)

Commi da 1 a 6: Si riconosce alle imprese residenti nel territorio dello Stato, incluse le stabili organizzazioni di soggetti non residenti, che effettuano investimenti in progetti di ricerca e sviluppo relativi al settore dei semiconduttori un incentivo, sotto forma di credito d'imposta, calcolato sulla base dei costi ammissibili elencati nel paragrafo 3 dell'articolo 25 del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, con esclusione dei costi relativi agli immobili, sostenuti dalla data di entrata in vigore del presente decreto sino al 31 dicembre 2027. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione, a partire dal periodo d'imposta successivo a quello di sostenimento dei costi ed è riconosciuto nei limiti della risorse di cui al comma 11.

Dal punto di vista strettamente finanziario, si evidenzia che la misura determina oneri corrispondenti ai limiti di spesa previsti normativamente ai sensi della medesima disposizione, pari a 10 milioni di euro nel 2024 e a 130 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2028.



Commi da 7 a 10: prevedono l'istituzione presso il Ministero delle imprese e del made in Italy del Comitato tecnico permanente per la microelettronica, la composizione e le relative funzioni. Dall'attuazione delle disposizioni non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica in quanto per la partecipazione al Comitato non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spesa o altri emolumenti comunque denominati e che per le attività di segreteria, il Comitato si avvale delle strutture amministrative del Ministero delle imprese e del made in Italy.

Comma 11: Agli oneri derivanti dall'attuazione dei commi da 1 a 3, pari a 10 milioni di euro nel 2024 e 130 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2028, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'art. 23 del decreto-legge del 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, recante "Misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale, per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali".

Articolo 6 (*Chips Joint Undertaking – partecipazione italiana ai programmi europei*)

La disposizione, in relazione alle accresciute esigenze di partecipazione dell'Italia al finanziamento di progetti di ricerca e sviluppo nell'ambito del partenariato europeo «*Chips Joint Undertaking*», nonché per lo sviluppo dell'infrastruttura di ricerca per le nano ed eterostrutture e per i materiali avanzati a semiconduttore incrementa: a) lo stanziamento annuale sulla sezione del Fondo per gli Investimenti nella ricerca scientifica e tecnologica (FIRST) destinato al finanziamento di progetti di cooperazione internazionale di 6 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2028; b) lo stanziamento annuale sul Fondo di cui all'articolo 23 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, di 3 milioni di euro per l'anno 2023 e di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2027.

Agli oneri derivanti dalle disposizioni di cui al comma 1 derivanti dalle esigenze di assicurare la partecipazione dell'Italia al finanziamento di progetti di ricerca e sviluppo nell'ambito del partenariato europeo «*Chips Joint Undertaking*», nonché per garantire lo sviluppo dell'infrastruttura di ricerca per le nano ed eterostrutture e per i materiali avanzati a semiconduttore, pari a 3 milioni per l'anno 2023, a 11 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2027 e a 6 milioni di euro per l'anno 2028, si provvede, quanto a 3 milioni di euro per l'anno 2023 e a 9 milioni di euro per gli anni dal 2024 al 2027 e a 4 milioni di euro per il 2028, mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 23, comma 1, del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, e quanto a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2028, a valere sulle somme di cui all'articolo 1, comma 870, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, mediante trasferimento dalla sezione nazionale del FIRST.



Articolo 7 (*Poteri speciali per l'utilizzo delle tecnologie critiche*)

La disposizione, in materia di poteri speciali per l'utilizzo delle tecnologie critiche, integra l'articolo 2, comma 1-ter, del decreto-legge n. 21/2012, inserendovi un periodo aggiuntivo che ricomprende, all'interno della disciplina di settore, specifiche operazioni riferite ad attivi coperti da diritti di proprietà intellettuale afferenti all'intelligenza artificiale, ai macchinari per la produzione di semiconduttori, alla cybersicurezza, alle tecnologie aerospaziali e di stoccaggio dell'energia, quantistica e nucleare, nonché alle tecnologie di produzione alimentare. La disposizione in esame non attribuisce nuovi compiti e funzioni all'amministrazione competente a ricevere e istruire le relative notifiche (ossia il Dipartimento appositamente preposto presso la Presidenza del Consiglio dei ministri), ma prevede soltanto, al comma 1, che l'esercizio dei poteri speciali è consentito anche all'interno del medesimo gruppo quando concerne gli asset indicati nell'ambito di attività infragruppo che riguardano uno o più soggetti esterni all'Unione europea e, al comma 2, che i dPCM adottati ai sensi dell'art. 2, decreto-legge n. 21/2012 siano adeguati all'art. 2, comma 1-ter, del citato decreto-legge. All'attività amministrativa conseguente si provvede, in seno alla Presidenza del Consiglio e delle amministrazioni eventualmente competenti per materia, nell'ambito delle risorse umane specializzate, finanziarie e strumentali già disponibili per le questioni afferenti all'esercizio dei poteri di Golden power.

Articolo 8 (*Rafforzamento del contrasto alla delocalizzazione*)

La disposizione si limita ad ampliare l'arco temporale in cui vigono restrizioni per le grandi imprese (individuate ai sensi della raccomandazione 2003/361/CE della Commissione europea del 6 maggio 2003) che hanno ricevuto l'agevolazione e che intendono delocalizzare in tutto o in parte la propria attività. Essa non comporta oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 9 (*Interventi in materia di opere di interesse strategico*)

Prevede che siano considerati di rilevante interesse nazionale per lo sviluppo della ricerca scientifica e tecnologica le opere, gli impianti e le infrastrutture strettamente necessarie alla realizzazione di osservatori astronomici nel territorio nazionale, nell'ambito di programmi finanziati da ESA e ASI. La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 10 (*Misure urgenti nel settore della pesca*)

La norma ha l'obiettivo di contrastare il fenomeno della diffusione della specie granchio blu (*Callinectes sapidus*) che sta infestando alcune zone costiere italiane, creando gravi danni all'economia del settore ittico. A tal fine è autorizzata, per l'anno 2023, la spesa di 2,9 milioni di euro a favore dei consorzi e delle imprese di acquacoltura e della pesca, comprendendo con tale termine tutte le forme associative del settore, quali, ad esempio, le cooperative, che provvedono alla cattura ed allo smaltimento della predetta specie. Alla relativa copertura si



provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 346, della legge 11 dicembre 2016, n. 232.

Articolo 11 (*Misure urgenti per le produzioni viticole*)

Con il comma 1, l'articolo deroga alle disposizioni di cui all'articolo 5, comma 4, del decreto legislativo 29 marzo 2004, n. 102, consentendo l'attivazione degli interventi compensativi del Fondo di solidarietà nazionale a favore delle imprese viticole che, a causa dell'andamento stagionale particolarmente umido della primavera 2023, hanno subito danni alle produzioni di uva. Le regioni territorialmente competenti, entro il termine di sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, possono deliberare la proposta di declaratoria di eccezionalità degli eventi al Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, il quale entro trenta giorni dal ricevimento provvede all'istruttoria ed all'emanazione del decreto di declaratoria.

Il comma 2 stabilisce i criteri di determinazione del fabbisogno di spesa ai fini della ripartizione delle risorse disponibili tra le regioni.

Il comma 3 destina nel limite di 1 milione di euro per l'anno 2023, agli interventi di cui ai commi 1 e 2, la dotazione del "Fondo di solidarietà nazionale – interventi indennizzatori", come finanziato annualmente con le risorse provenienti dal Fondo protezione civile.

Articolo 12 (*Misure a favore dei lavoratori dipendenti di Alitalia – Società aerea italiana Spa e Alitalia Cityliner Spa*)

Dagli archivi gestionali INPS la proroga della concessione di ulteriori 10 mesi di CIGS per il periodo decorrente dal 1° gennaio 2024 sino al 31 ottobre 2024 riguarderebbe un numero di dipendenti pari a 3.238 lavoratori attualmente fruitori del trattamento di integrazione salariale (lettura maggio 2023).

Tale platea è stata nettizzata della parte di lavoratori che maturano il requisito per il diritto alla pensione nell'anno 2023 (pari a 450 lavoratori).

Per coloro che maturano il diritto a pensione nel corso dell'anno 2024 la prestazione CIG è stata calcolata pro-quota per i mesi fino alla decorrenza del trattamento pensionistico.

La platea oggetto del comma 1 del presente articolo, alla luce di quanto sopra esposto, si riduce a 2.788 lavoratori, di cui 186 prossimi pensionati nel 2024. La quantificazione dell'onere derivante dalla prestazione in esame è stata effettuata sui dati individuali relativi alle retribuzioni (comprehensive dell'indennità di volo se presente), decorrenze della pensione e mesi di CIG concedibili.

Tuttavia, per fornire una indicazione media dei parametri utilizzati, dagli archivi si evince che la retribuzione media mensile individuale 2023 è pari a 2.286 euro, il numero medio di mesi di prestazione CIG concedibili nel 2024 è pari 9,65 con importo medio mensile CIG 2024 pari a 1.288,4 euro.

I massimali di CIGS e Naspi sono stati rivalutati sulla base dei parametri contenuti nel DEF 2023 deliberato l'11 aprile 2023 ed è stata considerata un'aliquota contributiva IVS pari al 33%.

Si precisa che, si prevede un onere per l'anno 2024 per effetto del licenziamento al termine dell'ulteriore periodo di proroga CIGS di cui al presente provvedimento in relazione all'esonero dalla corresponsione del ticket licenziamento.



La quantificazione dell'onere derivante dall'esonero contributivo concesso ai datori di lavoro privati che, a decorrere dal 1° gennaio 2024 e fino al 31 ottobre 2024, assumono, con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, i lavoratori oggetto della presente norma è stata predisposta sulla base delle seguenti ipotesi di lavoro:

Platea oggetto di sgravio: dai 2.788 lavoratori potenziali beneficiari della proroga CIGS 2024 sono stati esclusi i 186 lavoratori per i quali matura il requisito pensionistico nel corso del 2024. Della platea risultante è stata ipotizzata l'assunzione per il 20% dei lavoratori in data 1° luglio 2024.

Durata sgravio 36 mesi;

Limite massimo annuo di sgravio: 6.000 euro;

- Retribuzione media mensile 2024: 2.366 euro;
- Importo medio mensile CIGS 2024: 1.288,4 euro;
- Aliquota contributiva media a carico del datore di lavoro: 31%;
- Aliquota fiscale media: 23%

In considerazione dell'esonero contributivo di cui al comma 6, riconosciuto ai datori di lavoro per le assunzioni dei lavoratori percettori della proroga CIGS, nella tabella seguente è riportato l'onere per tale proroga CIGS prevista dalla disposizione in esame al netto del minor onere derivante dalla mancata fruizione della CIGS fino al 31/10/2024 dalla data di assunzione ipotizzata al 1° luglio 2024.

ALITALIA - STIMA ONERI NETTI PER PROROGA CIGS 10 MESI NEL 2024 (importi in milioni di euro)

(+ effetti positivi per la finanza pubblica; - effetti negativi per la finanza pubblica)

Anno	Oneri 10 mesi CIGS 2024			Prestazione integrativa FdS Trasporto Aereo (60% retr. nel limite di 2.500 euro) – commi 3 e 4	Onere per esonero versamento quote di accantonamenti o TFR Comma 5	Onere per esonero versamento Ticket licenziamenti o Comma 5
	Prestazioni	Coperture figurative	Totale (comma 1)			
2024	-32,0	-19,2	-51,2	-5,8	-6,6	-8,7

Nella tabella seguente è riportato l'onere derivante dalla concessione dell'esonero contributivo di cui al comma 6.



**ALITALIA - Onere derivante dall'esonero contributivo per
l'assunzione dei lavoratori fruitori della proroga della CIGS dal
1/1/2024 al 31/10/2024**
(Importi in milioni di euro)

(+ effetti positivi per la finanza pubblica; - effetti negativi per la
finanza pubblica)

Anno	Onere di esonero al lordo degli effetti fiscali	Effetti fiscali	Onere di esonero al netto degli effetti fiscali
2024	-1,3	0,0	-1,3
2025	-3,1	0,5	-2,6
2026	-3,1	1,0	-2,1
2027	-1,8	0,7	-1,1
2028	0	0,2	0,2
2029	0	-0,3	-0,3
2030	0	0,0	0,0
2031	0	0,0	0,0
2032	0	0,0	0,0
2033	0	0,0	0,0

Agli oneri del comma 1 pari a 51,2 milioni di euro per il 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo sociale per occupazione e formazione di cui all'articolo 18, comma 1, lettera a), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, che presenta le necessarie disponibilità

Agli oneri del comma 3 pari a 5,8 milioni di euro per il 2024, si provvede mediante la riduzione, al fine di garantire la compensazione in termini di indebitamento netto e fabbisogno delle pubbliche amministrazioni, di 8,3 milioni di euro per l'anno 2024 del Fondo sociale per occupazione e formazione di cui all'articolo 18, comma 1, lettera a), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, che presenta le necessarie disponibilità.

Agli oneri del comma 5 pari a 15,3 milioni di euro per l'anno 2024, si provvede si provvede mediante la riduzione, al fine di garantire la compensazione in termini di indebitamento netto e fabbisogno delle pubbliche amministrazioni, di 21,9 milioni di euro per l'anno 2024 del Fondo sociale per l'occupazione e formazione di cui all'articolo 18, comma 1, lett. a), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, che presenta le necessarie disponibilità.

Agli oneri del comma 6 pari a 1,3 milioni di euro per l'anno 2024, 3,1 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026 e di 1,8 milioni di euro per l'anno 2027 e alle minori entrate valutate in 0,3 milioni di euro per l'anno 2029 si provvede:

a) quanto a 0,5 milioni di euro per l'anno 2025, 1,0 milioni di euro per l'anno 2026 e a 0,7 milioni di euro per l'anno 2027 mediante le maggiori entrate derivanti dal comma 6;



b) quanto a 1,9 milioni di euro per l'anno 2024, 3,72 milioni di euro per l'anno 2025, 3 milioni di euro per l'anno 2026, 1,6 milioni di euro per l'anno 2027 e 0,43 milioni di euro per l'anno 2029 mediante riduzione del Fondo sociale per l'occupazione e formazione di cui all'articolo 18, comma 1, lett. a), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, che presenta le necessarie disponibilità, anche al fine di assicurare la compensazione in termini di indebitamento netto e fabbisogno delle pubbliche amministrazioni.

CAPO III DISPOSIZIONI IN MATERIA DI INVESTIMENTI

Articolo 13 (*Realizzazione di programmi di investimento esteri di interesse strategico nazionale*)

In relazione a programmi di investimento strategici nazionali individuati dal Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle imprese e del made in Italy, la disposizione intende attribuire a un commissario straordinario di Governo, appositamente nominato, i poteri di coordinamento dell'azione amministrativa necessari per la realizzazione degli interventi relativi al programma di interesse strategico nazionale. Il Commissario può provvedere tramite ordinanza in deroga a ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione di cui al d.lgs. n. 159/2011, dei poteri sostitutivi sugli assetti societari di cui al d.l. n. 21/2012, nonché dei vincoli unionali. Il Commissario al quale non spettano gettoni, compensi, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati, si avvale, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, dell'Unità di missione "Attrazione e sblocco degli investimenti", di cui all'art. 30 del DL n. 50 del 2022.

Pertanto, dall'articolo in esame non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 14 (*Disposizioni urgenti per garantire l'operatività della società concessionaria di cui all'articolo 1 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158*)

Il **comma 1** prevede un regime di deroga in favore della Società in relazione a talune previsioni di cui al testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175,

La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, atteso che i costi della remunerazione dei dirigenti e dei dipendenti sono a carico della Società e che vi è capienza nel bilancio della Società per coprire i predetti maggiori oneri.

In linea con quanto previsto dal comma 1, il **comma 2** dell'articolo in oggetto è volto a chiarire la determinazione dei compensi dei dirigenti e dei dipendenti applicabile alla Società, ai quali non si applica la disposizione di cui all'art. 23-bis, comma 1, del DL n. 201 del 2011, anche al fine di assicurare alla stessa la disponibilità di professionalità necessarie e garantire compensi adeguati alle straordinarie responsabilità poste in capo alla Società.

Per gli amministratori, invece, è previsto che ai fini del loro trattamento economico, la società venga ricompresa nella prima fascia di cui al decreto attuativo dell'articolo 23-bis del citato



DL. In particolare, il secondo periodo del comma 2 prevede la classificazione della Società nella fascia più alta delle cinque fasce individuate dall'articolo 23-bis del d.l. n. 201 del 2011 e dall'articolo 11, comma 6 del d.lgs. n. 175 del 2016. Si evidenzia infatti che gli indicatori dimensionali quantitativi e qualitativi definiti dal DM 24 dicembre 2013, n. 166, adottato in attuazione del predetto articolo 23-bis - riferiti al valore di produzione, agli investimenti e al numero di dipendenti, desunti dal valore medio degli ultimi tre esercizi - non sono applicabili alla Società Stretto di Messina, che dal 2013 al 2023 è stata sottoposta a gestione liquidatoria. Per le medesime ragioni, si introduce una deroga all'articolo 4, comma 4, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, relativo ai criteri di determinazione del costo annuale sostenuto per i compensi dei predetti amministratori, che non possono superare l'80 per cento del costo complessivamente sostenuto nel 2013.

Il **comma 3** specifica che sono derogati i limiti di cui all'articolo 1, comma 489, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, prevedendo così una deroga al tetto pari a 240.000,00 euro derivante dal cumulo tra trattamenti previdenziali e altri trattamenti economici.

Come rilevato in relazione al comma 1, le disposizioni di cui ai commi 2 e 3 non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, atteso che i costi della remunerazione dei membri degli organi sociali sono a carico della Società e che anche rispetto a questi oneri il bilancio della Società si dimostra capiente

Il **comma 4** modifica il decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 26 maggio 2023, n. 58, relativamente alla sottoscrizione dell'aumento di capitale della Società da parte del Ministero dell'economia e delle Finanze.

In particolare, il comma in oggetto prevede che il Ministero dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, provvede a sottoscrivere, entro il 31 dicembre 2023, un aumento di capitale pari a:

- **50 milioni di euro**, già stanziati ai sensi dall'articolo 1, comma 493, della legge 29 dicembre 2022, n. 197; e
- **320 milioni di euro**, già stanziati ai sensi dell'articolo 4, comma 9, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35. Al riguardo, si rileva che il citato articolo 4, comma 9 prevede la copertura finanziaria mediante corrispondente versamento all'entrata del bilancio dello Stato e riassegnazione al pertinente capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze, delle risorse, in conto residui, di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

La disposizione non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica in quanto l'aumento di capitale sarebbe realizzato dal Ministero dell'economia e delle finanze a risorse invariate, utilizzando somme già stanziati ai sensi dall'articolo 1, comma 493, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, e dall'articolo 4, comma 9, del citato decreto-legge n. 35 del 2023.

Si precisa che tali risorse erano stanziati dal decreto-legge n. 35 del 2023 per le operazioni relative al trasferimento di una quota della partecipazione di ANAS al Ministero



dell'economia e delle finanze, il cui valore doveva essere determinato sulla base di una relazione giurata di stima di cui all'articolo 2, comma 3 del decreto-legge n. 35 del 2023. La complessità di tale determinazione in una società che ha visto di recente (1° aprile 2023) revocato uno stato di liquidazione proseguito per circa dieci anni induce a perseguire ai fini del perfezionamento dell'azionariato la soluzione alternativa dell'aumento di capitale riservato al Ministero dell'economia e delle finanze.

Infine, alla lettera b), si dispone la sostituzione del comma 3 dell'articolo 2 del DL n. 35/2023 e, in tale contesto, prevede in materia tributaria che tutti gli atti connessi alle operazioni di cui al comma in parola sono esenti da imposizione fiscale, diretta e indiretta, e da tasse.

Dal punto di vista strettamente finanziario, la disposizione configura una rinuncia a maggior gettito.

Articolo 15 (*Disposizioni urgenti in materia di servizi di ormeggio*)

Al fine di dare urgente attuazione in via amministrativa al regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017, la norma delega il Governo a modificare la disciplina del servizio di ormeggio contenuta nel regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima) di cui al decreto del Presidente della Repubblica del 15 febbraio 1952, n. 328.

La disciplina recata dal citato regolamento prevede per il servizio di ormeggio il rispetto di specifiche regole concernenti l'individuazione del numero dei prestatori del servizio e la loro selezione, individuando anche, fra i modelli organizzativi compatibili con l'ordinamento dell'Unione, quello dell'operatore interno, a cui i prestatori del servizio di ormeggio erano di fatto assimilabili.

Alla luce di quanto rappresentato l'adeguamento delle disposizioni concernenti il servizio di ormeggio si rende pertanto necessario ed urgente per dare attuazione in via amministrativa al citato regolamento 2017/352 e assicurare la conformità della disciplina di settore alla normativa eurounitaria e per garantire un'efficiente gestione delle attività portuali afferenti alla sicurezza della in condizioni trasparenti e non discriminatorie.

La disposizione ha carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 16 (*Disposizioni urgenti in materia di concessioni autostradali*)

Il **comma 1**, modificando l'articolo 44-bis del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, prevede una misura di semplificazione del procedimento di approvazione dei progetti esecutivi degli interventi autostradali indicati nell'Allegato IV-bis al citato decreto-legge 77/2021.

In particolare, si prevede che, qualora il progetto esecutivo sia stato trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alla data di entrata in vigore della presente disposizione e siano scaduti i termini per l'approvazione previsti dal piano economico finanziario, la relazione contenente il quadro conoscitivo posto a base del progetto, la coerenza delle scelte



progettuali con le norme vigenti e la presenza dei requisiti per garantire la cantierizzazione e la manutenibilità delle opere sia soggetta all'attività di verifica da parte dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 34, comma 2, lettera a) dell'Allegato I.7 al Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 30 marzo 2023 n. 36. In tali casi, ai fini della conclusione dell'iter di approvazione dei progetti, non è più richiesto il parere del Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici sugli aspetti progettuali riportati nella relazione trasmessa unitamente al progetto.

La disposizione, si limita ad introdurre norme di semplificazione per le procedure di approvazione di alcuni progetti relativi ad interventi stradali e autostradali di preminente interesse per il Paese, tali da garantire il rispetto del cronoprogramma previsto. Dalla stessa, dunque, non derivano nuovi né maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 17 (*Misure urgenti per il trasporto pubblico locale*)

Il **comma 1, lettera a)**, modifica le modalità di riparto del Fondo Nazionale TPL, al fine di prevedere che una quota pari al 50% delle risorse del medesimo sia distribuita tenendo conto non solo dei costi standard, ma anche dei servizi di TPL complessivamente eserciti in ciascuna regione, come risultanti dai dati dell'Osservatorio nazionale TPL.

Il **comma 1, lettera b)**, prevede l'applicazione in via esclusiva delle modalità di riparto delle risorse sopra indicate, al fine di non bloccare la ripartizione del Fondo nelle more dell'adozione del decreto MIT che definisca gli indicatori per determinare i livelli adeguati di servizio e le modalità di applicazione degli stessi.

Trattasi di disposizioni di carattere ordinamentale, che ridefiniscono i criteri di riparto del Fondo Nazionale TPL. Da esse, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il **comma 2** modifica l'articolo 1, comma 1, della legge 18 luglio 1957, n. 614 al fine di ampliare, non limitandola ai soli funzionari dell'amministrazione dello Stato in servizio, la platea dei soggetti aventi professionalità altamente qualificate da poter essere nominati Gestori della navigazione laghi Garda, Maggiore e di Como da parte del Ministro.

Trattasi di disposizione di carattere ordinamentale dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, anche in considerazione della previsione di cui al comma 2 del medesimo articolo 1 che, in relazione alla determinazione del compenso del gestore, che rimane invariato, continua a prevedere il rinvio alla disciplina recata dal citato articolo 23-ter, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, relativa al limite del trattamento retributivo per gli incarichi dalle amministrazioni dello Stato. Inoltre, la norma reca espressamente la clausola di invarianza finanziaria prevedendo che dall'attuazione della disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo si precisa che la disposizione non determina effetti sulla finanza pubblica in quanto rimane inalterata la fonte di copertura della retribuzione spettante al Gestore, che continua a trovare copertura nell'ambito delle risorse del bilancio dell'ente. La disposizione, infatti, consentendo lo svolgimento delle sopra dette funzioni anche a soggetti estranei al perimetro della pubblica amministrazione non determina un aggravio per la finanza pubblica



in quanto il costo a carico dell'ente rimane invariato a prescindere dal soggetto che svolge la funzione di gestore, a cui viene corrisposto.

Il **comma 3** attribuisce al Commissario straordinario nominato ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge n. 32/2019, convertito con modificazioni dalla legge n. 55/2019, per la realizzazione della linea C della Metropolitana di Roma e per la realizzazione del sistema delle tranvie di Roma, i compiti relativi alla programmazione, progettazione, affidamento e realizzazione di tutti gli interventi urgenti connessi al completamento delle linee della metropolitana di Roma funzionali alle celebrazioni del Giubileo 2025, nei limiti delle risorse disponibili per gli scopi.

A tale scopo, stante l'elevato grado di complessità degli interventi infrastrutturali da realizzare, si prevede che il Commissario Straordinario operi continuando ad avvalersi, senza soluzione di continuità, della struttura di Roma Metropolitane S.r.l. in liquidazione, anche, nel caso di fusione di detta società con altra ugualmente sottoposta al controllo analogo di Roma Capitale. In relazione a tale facoltà di avvalimento, il Commissario straordinario può riconoscere una remunerazione per le funzioni tecniche a valere sul Quadro Economico degli interventi, in linea con quanto previsto dall'allegato I.10 - Attività tecniche a carico degli stanziamenti previsti per le singole procedure (articolo 45, comma 1 codice dei contratti).

Le descritte disposizioni non determinano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in quanto, per la realizzazione degli interventi, il Commissario opera nei limiti delle risorse disponibili per gli scopi e gli oneri connessi al previsto avvalimento della Società sono posti a carico dei quadri economici degli interventi.

Articolo 18 (*Misure urgenti per la realizzazione degli interventi PNRR di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*)

L'articolo in oggetto introduce disposizioni volte a **garantire il rispetto del cronoprogramma** dei progetti di investimento di infrastrutture ferroviarie finanziati con risorse PNRR, PNC o da programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea.

In particolare, si introducono misure semplificatorie e acceleratorie di modifica del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, e come successivamente modificato dal decreto-legge n. 13/2023. In particolare, le nuove disposizioni:

- modificano l'articolo 48, comma 5, al fine di applicare l'iter procedurale disciplinato dall'art. 48 (i.e. conferenza di servizi a cura di RFI) per l'approvazione dei progetti di risoluzione delle interferenze di reti o servizi con le opere ferroviarie i cui progetti, per indisponibilità degli stessi, non siano stati approvati unitamente al progetto ferroviario (**lettera a**));
- modificano l'articolo 48-bis, comma 1, stabilendo che, per i progetti PNRR/PNC o cofinanziati da fondi strutturali UE, la procedura semplificata di cui agli articoli 44 e 48 del medesimo decreto può applicarsi anche nel caso in cui, per indisponibilità dei relativi progetti, non sia stato possibile approvare le predette opere unitamente al progetto ferroviario; in un'ottica di accelerazione, la modifica consentirà a RFI di avviare l'iter per approvare le sole opere relative alle infrastrutture lineari energetiche connesse e funzionali



alla realizzazione delle infrastrutture ferroviarie, ivi incluse le opere di risoluzione delle interferenze esistenti tra le predette infrastrutture, con i medesimi effetti previsti dalla normativa di riferimento (i.e. art. 52-bis e ss. del DPR 327/2023) (**lettera b**)).

Il **comma 2** detta disposizioni finalizzate ad adeguare il contributo statale per lo straordinario incremento dei prezzi dei materiali da costruzione, dei carburanti e dei prezzi energetici riconosciuti ai contratti pubblici affidati a contraente generale dalle società del Gruppo Ferrovie dello Stato e di ANAS S.p.a. e finanziati anche in parte sulle risorse del PNRR. Per tali contratti, in ragione dell'esigenza di garantire il rispetto dei cronoprogrammi e degli obblighi di rendicontazione imposti dall'accesso ai finanziamenti europei, si rende necessario adeguare le condizioni di accesso al Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche di cui all'articolo 7, comma 1, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni dalla legge n. 120 dell'11 settembre 2020 per gli anni 2023 e 2024.

In particolare si prevede che ai maggiori oneri derivanti dalla realizzazione degli interventi finanziati anche in parte a valere sulle risorse previste dal PNRR, affidati a contraente generale dalle società del gruppo Ferrovie dello Stato e in corso di esecuzione alla data del 1° giugno 2021, si provvede, nel limite massimo di 157 milioni di euro per l'anno 2023 e 841 milioni di euro per l'anno 2024, sulle somme, anche nel conto dei residui, del Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche di cui all'articolo 7, comma 1, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, fino a concorrenza delle somme ivi stanziata a legislazione vigente.

Il Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche - allocato nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (capitolo 7007 M/P/A 14/10/2) - è stato istituito per far fronte ai maggiori fabbisogni finanziari connessi al finanziamento delle opere pubbliche in ragione di sopravvenute esigenze, motivate nel rispetto della normativa vigente, ovvero per temporanee insufficienti disponibilità finanziarie annuali. Con normativa successiva, a seguito dell'aumento dei materiali da costruzioni causato dalla pandemia e poi dalla guerra russo-ucraina, il Fondo è stato finalizzato anche alla compensazione dei prezzi di materiali e delle lavorazioni degli appalti pubblici.

Le risorse assegnate a partire dall'anno 2020 si sono rivelate congrue e coprono, ad oggi, tutte le richieste presentate secondo le tempistiche e nel rispetto delle modalità previste dalla normativa vigente.

In particolare, per l'anno in corso è stata liquidata per intero la prima *tranche* di istanze presentate ai sensi del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 2 febbraio 2023 (prima finestra), mentre è in corso di verifica e liquidazione la seconda *tranche* di istanze, presentate entro il 31 luglio (seconda finestra). Rimangono da attivare la terza e quarta *tranche* di istanze, che potranno essere presentate, rispettivamente, entro il 30 ottobre 2023 e il 31 gennaio 2024.

Alla data del 1° agosto 2023, sono disponibili sul Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche euro 998.079.349,65 in termini di residui di lettera f) di provenienza 2022 ed euro 1.495.320.291,48 in termini di competenza 2023, oltre che euro 550.000.000,00 per l'anno 2024 ed euro 30.000.000,00 per ciascuno degli anni 2025 e 2026 (dati Sicoge).

A valere sulle risorse sopra indicate si prevede di procedere alle seguenti erogazioni:



- seconda finestra chiusa il 31 luglio 2023: sono state presentate n. 2962 istanze, per complessivi **euro 454.724.021,75**. Considerando un integrale accoglimento di tali istanze, tale importo verrà erogato utilizzando le risorse in conto residui 2022.
- terza finestra, chiusura entro il 30 ottobre 2023: sulla base di un cautelativo trend di spesa, si stimano richieste per complessivi **euro 500.000.000,00**. Considerando un integrale accoglimento delle istanze, il predetto importo verrà soddisfatto utilizzando le risorse in conto residui 2022.
- quarta finestra, chiusura entro il 31 gennaio 2024: sulla base di un cautelativo trend di spesa, si stimano richieste per complessivi **euro 500.000.000,00**. Considerando un integrale accoglimento delle istanze, il predetto importo verrà soddisfatto utilizzando, nell'esercizio finanziario 2024, le risorse disponibili in conto residui 2022 e 2023.

Con riferimento alla quantificazione degli oneri di cui al comma 2, la stima è stata effettuata sulla base della produzione attesa. In particolare, R.F.I. rappresenta che l'incremento richiesto è volto ad allineare i riconoscimenti da effettuare ai contraenti generali a quelli derivanti dall'applicazione dei tariffari aggiornati negli appalti ordinari. Le stime sono state effettuate mediante la verifica dell'incremento medio delle tariffe RFI 2023 rispetto alle tariffe del 2011 (l'Atto integrativo del Terzo Valico dei Giovi risale infatti al 2011), del 2018 (l'Atto integrativo del 1° lotto funzionale della Tratta Brescia – Verona è stato sottoscritto tra le parti nel 2018) e del 2020 (l'Atto integrativo del 1° lotto funzionale della Tratta Verona – Vicenza è stato sottoscritto tra le parti nel 2020). Si tratta quindi di variazioni rispetto ai prezzi di materiali da costruzione, dell'energia e dei carburanti intervenute dalla data di sottoscrizione dei predetti contratti ad oggi, ma anche le esigenze emerse nel corso dell'esecuzione dell'appalto per effetto di circostanze imprevedibili da parte della stazione appaltante rendono necessario prevedere – in via straordinaria – una integrazione del quadro economico e finanziario dei tre predetti interventi

Al fine di assicurare lo svolgimento, da parte dell'Unità di missione per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dei controlli sostanziali sull'avanzamento fisico e procedurale degli interventi finanziati a valere sul medesimo Piano, il **comma 3** autorizza la spesa di euro 45.000 per l'anno 2023 ed euro 180.000 per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026.

A tal fine, è individuata la copertura finanziaria degli oneri, disponendo la corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, 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 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La quantificazione del costo annuale a regime derivante dalla norma in esame è di euro 180.000, calcolata secondo i dati riportati nella seguente tabella.



Preliminarmente, si rappresenta che l'Unità di missione PNRR dovrà attivare controlli sostanziali per il 10% del totale dei CUP rilasciati (pari a n. 1.200). Ciascuna missione *in loco* richiede la presenza necessaria di n. 3 dipendenti e la permanenza di n. 2 giorni sul luogo del controllo.

La stima delle spese per vitto è stata effettuata sulla base dei limiti vigenti previsti per il personale della pubblica Amministrazione, considerando anche la presenza di un dirigente di seconda fascia (due pasti giornalieri: euro 44,26 per il personale delle Aree ed euro 61,10 per il personale con qualifica dirigenziale). La stima delle spese per trasporto è stata quantificata considerando un tragitto medio di 800 km a/r, con trasporto ferroviario o aereo. Le spese per alloggio sono state quantificate considerando un costo medio per pernottamento, per persona, pari a 200 euro.

numero missioni annuali	personale coinvolto	vitto giornaliero	alloggio giornaliero	trasporto	costo per persona per missione	costo totale annuo
120	3	50,00 €	200,00 €	200,00 €	500,00 €	180.000,00 €

Articolo 19 (*Interventi per la messa in sicurezza di tratti stradali, ponti e viadotti di competenza degli enti locali*)

Al fine di realizzare interventi urgenti di messa in sicurezza di tratti stradali, ponti e viadotti di competenza comunale, si ritiene necessaria l'istituzione di un apposito fondo, denominato 'Fondo investimenti stradali nei piccoli comuni' (di seguito il "**Fondo**").

In particolare, il **comma 1**, prevede che il Fondo sia istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con una dotazione di:

- 18 milioni di euro per l'anno 2023;
- 20 milioni di euro per l'anno 2024;
- 12 milioni di euro per l'anno 2025.

Al Fondo possono accedere i comuni individuati, in relazione al rispettivo numero di abitanti, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, per il finanziamento di interventi di messa in sicurezza e manutenzione di strade comunali di importo non superiore alla soglia determinata con il predetto decreto interministeriale. Al riguardo la norma specifica che sono considerate ammissibili anche le spese di progettazione, ove previste.

Si evidenzia che il decreto interministeriale di attuazione della disposizione in esame potrà prevedere l'erogazione ai comuni beneficiari, all'esito della pubblicazione della graduatoria, di una anticipazione ai sensi dell'articolo 125 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 in misura non superiore al 30 per cento dell'importo complessivamente ammesso a finanziamento. Attraverso tale meccanismo di anticipazione, potrà essere garantito un utilizzo delle risorse disponibili da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti coerente con i limiti temporali di impegno contabile.



Gli effetti in termini di fabbisogno e di indebitamento netto tengono conto del presumibile grado di realizzo degli interventi e della predetta anticipazione.

I commi 2, 3, 4, 5, 6 e 7 stabiliscono le tempistiche e modalità di accesso al Fondo. Trattasi di disposizioni di carattere ordinamentale che recano la procedura per l'accesso al Fondo dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Agli oneri di cui al comma 1, pari a 18 milioni di euro per l'anno 2023, 20 milioni di euro per l'anno 2024 e 12 milioni di euro per l'anno 2025, che aumentano in termini di fabbisogno e indebitamento netto a 32,6 milioni di euro per l'anno 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, 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 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, in relazione alla compensazione degli effetti in termini di fabbisogno e indebitamento netto, mediante riduzione del fondo per l'attualizzazione dei contributi pluriennali di cui all'art. 6, comma 2 del DL n. 154/2008 per un importo di 12,6 milioni per l'anno 2024.

Il **comma 9** è volto ad assicurare un'accelerazione della ristrutturazione antisismica del ponte del ponte sul Po, sito tra i comuni di S. Benedetto Po e Bagnolo S. Vito lungo la S.P. ex S.S. n. 413 "Romana" (costruito tra il 1964 e 1966) nella sua interezza (alveo+golena).

La disposizione autorizza la spesa di 4 milioni di euro per l'anno 2024 e di 2,5 milioni di euro per l'anno 2025, per l'affidamento della progettazione ed esecuzione dei lavori di ristrutturazione antisismica del tratto golenale del ponte sul fiume Po tra i comuni di S. Benedetto Po e Bagnolo S. Vito.

Si riportano di seguito i dettagli dell'opera e il relativo stato di avanzamento progettuale del "tratto golenale".

Il problema originario afferente alla completa ristrutturazione del ponte lungo la S.P. Ex S.S. n.413 "Romana" è legato alla diversa tipologia di intervento prevista inizialmente per il "tratto in golena" e per il "tratto in alveo" del manufatto esistente. Per il primo era previsto un risanamento conservativo e miglioramento statico, mentre per il secondo la completa ristrutturazione antisismica (in corso di esecuzione).

La scelta dei tipi di intervento da eseguire è stata vincolata sia al diverso grado di ammaloramento dei due tratti di ponte (degrado calcestruzzo e acciaio per il primo, gravi cedimenti fondazionali con conseguenti deformazioni del piano viario per il secondo), sia alla disponibilità di risorse finanziarie da investire da parte dell'Ente.

Nel corso dell'esecuzione dei lavori per il "tratto in alveo" è emersa in modo decisivo l'inattuabilità di un "mero" intervento di risanamento conservativo e miglioramento statico del "tratto golenale" e la contemporanea necessità di eseguirne invece una completa ristrutturazione antisismica per garantire l'omogeneità di risposta al sisma da parte di tutto il manufatto, quindi garantire la miglior sicurezza possibile agli utenti della strada e la durabilità dell'opera nel tempo.

A seguito del reperimento di nuove risorse finanziarie è stato possibile per la Provincia di Mantova pervenire alla redazione del *Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica per la completa ristrutturazione antisismica* (per brevità P.F.T.E.) per il tratto golenale del ponte. Ad oggi quindi, sul "tratto golenale", il P.F.T.E. è l'unica fase progettuale affrontata dalla



Provincia. Attualmente tale fase progettuale è in procinto di essere perfezionata intervenendo su alcuni aspetti tecnico-realizzativi del manufatto a seguito del verificarsi dei seguenti eventi:

- a) il notevole aumento dell'importo del quadro economico dell'opera, non più sostenibile da parte dell'Ente;
- b) l'improcrastinabile necessità di mettere in sicurezza il ponte esistente che ha spinto la Provincia di Mantova all'esigenza di realizzare una campata di transizione provvisoria in acciaio (lavori in corso di esecuzione) tra il nuovo ponte ad arco e il tratto golenale dell'esistente al fine di affrancarsi dal "tratto in alveo" gravemente deformato e deviare il traffico sul nuovo ponte ad arco collocato in posizione provvisoria. Scelta, questa, dettata dall'impossibilità da parte dell'Ente di poter affidare all'attuale R.T.I. esecutore dei lavori del "tratto in alveo" anche la *progettazione definitiva ed esecutiva* oltre l'*esecuzione dei lavori* del "tratto golenale" del ponte, sia per quanto indicato al precedente punto a), sia per la conferma a non procedere in tal senso, avuta da ANAC con propria delibera n.504 del 02.11.2022.

Quadro riassuntivo fonti di finanziamento.

Si riporta di seguito il quadro riassuntivo delle fonti di finanziamento in disponibilità della Provincia di Mantova per un complessivo di euro **15.561.536,06**.

pSBPo tratto golenale		
Importo impegnato [€]	Fonte finanziamento	CAPITOLO uscente
900.000,00 €	Regione Lombardia	67118/50
475.000,00 €	Provincia di Mantova (da Autostrada A22)	67118/50
1.000.000,00 €	Avanzo libero Provincia MN 2017	67118/60
3.142.308,70 €	Decreto Ponti annualità 2021	67118/57
3.581.157,38 €	Decreto Ponti annualità 2022	67118/11
5.251.000,00 €	Contributo Struttura Commissariale Sisma 20 e 29 maggio 2012	67118/55
1.212.069,98 €	Ulteriore Avanzo libero Provincia MN 2020	67118/61
15.561.536,06 €		

Cronoprogramma dell'intervento.

Alla luce di quanto espresso, è previsto l'aggiornamento del cronoprogramma dei lavori che, all'epoca dell'approvazione in linea tecnica del P.F.T.E. (Decreto del Presidente n.91 del 02-08-2021), prevedeva la completa ristrutturazione antisismica del manufatto in 425 gg naturali e consecutivi.

Quadro economico dell'opera.

L'importo complessivo quantificato nel Q.E.G. per l'aggiornamento del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica è pari a Euro 25.367.000,00 (Allegato n.1).



Ad oggi la Provincia di Mantova è in grado di far fronte a tale importo per un valore pari a euro 15.561.536,06.

Il Protocollo d'Intesa sottoscritto a luglio 2023 dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Regione Lombardia - Provincia di Mantova relativo al cofinanziamento dell'intervento denominato *S.P. ex S.S. n. 413 "Romana" - Intervento di ristrutturazione antisismica del tratto golenale del ponte sul fiume Po in comune di San Benedetto Po (CUP G41B21003100005)*, prevede l'impegno del Ministero a finanziare l'intervento per un importo pari a euro 6.500.000,00, di Regione Lombardia per un importo pari a euro 3.500.000,00 (totale cofinanziamento euro 10.000.000,00) e della Provincia di Mantova (soggetto beneficiario dei predetti contributi) in qualità di responsabile della completa attuazione dell'intervento e degli adempimenti previsti per il monitoraggio delle fasi di realizzazione e di rendicontazione.

Per quanto concerne la quota di finanziamento di competenza della Regione Lombardia, essa è garantita dalla delibera n. XII/690, approvata dalla Giunta Regionale nella seduta del 17 luglio 2023, recante *"Piano Lombardia – Programma degli interventi per la ripresa economica. Aggiornamento dell'Allegato 1 della DGR n. XI/6047/2022. Approvazione dello schema di protocollo d'intesa per l'intervento S.P. ex S.S. n. 413 "romana" - intervento di ristrutturazione antisismica del tratto golenale del ponte sul fiume Po in Comune di San Benedetto Po tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Regione Lombardia e Provincia di Mantova - CUP G41B21003100005"*. In particolare, la citata delibera dispone che «la copertura degli oneri finanziari previsti a carico di Regione Lombardia per il finanziamento dell'intervento in oggetto, per un importo complessivo di € 3.500.000,00 a favore della Provincia di Mantova è garantita dalle risorse stanziare sul Fondo "Interventi per la ripresa economica" del bilancio 2023/2025, annualità 2024 e 2025».

La disposizione pertanto autorizza la spesa di euro 4 milioni per l'anno 2024 e di euro 2,5 milioni per l'anno 2025, cui si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni del fondo speciale di conto capitale iscritto ai fini del bilancio triennale 2023-2025, 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 2023, allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 20 (*Disposizioni urgenti in materia di autotrasporto*)

Il **comma 1** introduce una precisazione all'articolo 37, comma 2, lettera a), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, al fine di escludere il settore del trasporto merci dalle competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti, essendo (già) competente in tale settore il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Trattasi di attività relative alla definizione delle condizioni ottimali di esercizio dei servizi nel settore autotrasporto merci, del monitoraggio e del controllo delle attività svolte dagli operatori del settore, al fine di garantire l'effettiva concorrenza nei mercati di riferimento nonché il contenimento dei costi per gli utenti.

Alla luce delle funzioni e dei compiti svolti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel settore dell'autotrasporto merci emerge la necessità di chiarire che esula dalle competenze dell'Autorità per la regolazione dei trasporti il relativo settore.



La disposizione non comporta nuovi e maggiori oneri per la finanza pubblica in quanto le funzioni escluse dal perimetro delle competenze della Autorità sono già svolte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Comma 2 – Si premette che il comma 6, lettera b), del citato articolo 37 prevede, al fine di garantire il funzionamento dell’Autorità e l’esercizio delle relative competenze la stessa provveda mediante un contributo versato dagli operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l’Autorità abbia concretamente avviato, nel mercato in cui essi operano, l’esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge, in misura non superiore all’1 per mille del fatturato derivante dall’esercizio delle attività svolte percepito nell’ultimo esercizio, con la previsione di soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato. Il computo del fatturato è effettuato in modo da evitare duplicazioni di contribuzione. Il contributo è determinato annualmente con atto dell’Autorità, sottoposto ad approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze.

In attuazione alla sopra richiamata disposizione, da ultimo, l’Autorità di regolazione dei trasporti ha adottato la delibera 6 dicembre 2022 n. 242/2022 che individua la misura e modalità di versamento del contributo dovuto all’Autorità di regolazione dei trasporti per l’anno 2023.

Si precisa, tuttavia, che i predetti contributi non sono mai stati incassati dall’Autorità anche in ragione del fatto che nelle annualità 2021, 2022 e 2023 il legislatore ha disposto l’esonero dal pagamento del citato contributo obbligatorio di cui all’articolo 37, comma 6, lettera b), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, all’Autorità di regolazione dei trasporti da parte delle imprese di autotrasporto merci in conto terzi di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, iscritte all’Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l’autotrasporto di cose per conto di terzi.

Pertanto il comma 2 precisa, infine, che, in conseguenza della modifica apportata dalla proposta normativa, a far data dalla entrata in vigore del presente decreto, il contributo che gli operatori del settore trasporto merci sono tenuti a versare all’Autorità è soppresso, non svolgendo la stessa alcuna attività pertinente al predetto settore.

Articolo 21 (*Interventi per le attività degli enti locali in crisi finanziaria*)

I commi da 1 a 5 prevedono l’attribuzione ai comuni, alle province e alle città metropolitane che hanno deliberato il dissesto finanziario a far data dal 1° gennaio 2018 e che hanno aderito alla procedura semplificata prevista dall’articolo 258 del d.lgs. n. 267 del 2000, di un’anticipazione, previa apposita istanza dell’ente interessato, fino all’importo massimo annuo di 100 milioni di euro per gli anni 2024, 2025 e 2026, da destinare all’incremento della massa attiva della gestione liquidatoria per il pagamento dei debiti ammessi, con le modalità di cui al medesimo articolo 258 e nei limiti dell’anticipazione erogata. In particolare, vengono disciplinate le modalità di riparto dell’anticipazione, prevedendo che sia concessa con decreto annuale non regolamentare del Ministero dell’interno nel limite di 100 milioni di euro per ciascun anno, a valere sul fondo di rotazione di cui all’articolo 243-ter del testo unico di cui



al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 (per le province e le città metropolitane, l'importo massimo dell'anticipazione è fissato in 20 euro per abitante). Sono, inoltre, stabilite le modalità di restituzione e di recupero da parte del Ministero dell'interno in caso di mancata autonoma restituzione.

Le norme in esame non determinano effetti sui saldi di finanza pubblica, in quanto l'anticipazione è concessa a valere sul fondo di rotazione ed è destinata a estinguere la massa passiva degli Organi straordinari di liquidazione, senza ampliare la capacità di spesa degli enti.

Alla data del 7 agosto 2023 la relativa contabilità speciale presentava una capienza pari a euro 941.867.802,43, al netto dei pignoramenti inestinti pari ad euro 52.391.744,12. Le richieste complessive di accesso al fondo non ancora erogate sono pari a complessivi euro 217.901.851,55. Pertanto, l'effettiva disponibilità del fondo alla suddetta data del 7 agosto 2023 è pari ad euro 723.965.950,88. Al fondo sono inoltre versate le rate semestrali di ammortamento delle anticipazioni già concesse scadenti nel mese di aprile e ottobre di ciascun anno pari a complessivi euro 104.090.295 per l'anno 2023 (già versate per 18.337.002), euro 98.452.817 per l'anno 2024, euro 68.105.537 per l'anno 2025 ed euro 53.948.717 per l'anno 2026.

Il comma 6 prevede che ai comuni capoluogo di città metropolitana della Regione siciliana che si trovano nelle condizioni previste dagli articoli 243-bis e 244 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, sia assegnato un contributo di natura corrente, nel limite complessivo massimo di 2 milioni di euro per l'anno 2023, in base alla popolazione residente al 1° gennaio 2022 secondo i dati Istat nella misura indicata dalla tabella 1 allegata al presente decreto-legge. La norma determina un onere per il 2023 pari a 2 milioni di euro cui si provvede mediante corrispondente riduzione sul Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

Articolo 22 (*Conferimento di funzioni in materia di bonifiche e di rifiuti*)

La norma proposta, finalizzata a garantire l'assetto delle funzioni esistenti incise dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 160 del 2023, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 23 (*Disposizioni urgenti per l'attività di ricostruzione dei territori colpiti dagli eventi alluvionali verificatisi a partire dal 1° maggio 2023*)

Comma 1, lettera a), punto 1): la norma è volta a consentire alla Guardia di finanza di utilizzare le risorse stanziata a legislazione vigente, per l'anno 2023, sui pertinenti capitoli di investimento del Corpo, iscritti nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, per il completamento degli interventi infrastrutturali di edilizia pubblica e prevenzione del rischio sismico, inclusi quelli destinati al potenziamento delle infrastrutture, dei mezzi e della digitalizzazione.

La disposizione presenta carattere ordinamentale e non comporta, pertanto, nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.



Comma 1, lettera a), punto 2): la disposizione modifica l'articolo 20-quinquies del decreto legge 1° giugno 2023, n. 61, convertito, con modificazioni, dalla legge 31 luglio 2023, n. 100. In particolare, la norma, per ragioni di efficienza e di celerità, autorizza il Commissario straordinario alla ricostruzione all'apertura di apposito conto corrente bancario o postale, al fine di consentirgli di procedere ai soli pagamenti massivi già deliberati, con particolare riferimento:

- alle attività residuali trasferite alla gestione commissariale straordinaria, di cui all'articolo 20-ter, comma 3;
- agli interventi di somma urgenza posti in essere nelle prime fasi emergenziali;
- agli interventi di ricostruzione, di ripristino e di riparazione per le più urgenti necessità, di cui all'articolo 20-ter, comma 7, lettera c), n. 1).

Al predetto conto e alle risorse ivi esistenti si applica l'articolo 27 del decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1.

Comma 1, lettera b): la disposizione incrementa l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 20-sexies, comma 6 del decreto legge 61 del 2023 per un importo di 149,65 milioni di euro per l'anno 2023 da finalizzare alle attività produttive, situate nei territori di cui all'allegato 1 del citato decreto-legge, che hanno subito danni a seguito degli eventi alluvionali verificatisi a partire dal 1° maggio 2023 nelle regioni Emilia-Romagna, Toscana e Marche.

Alla copertura dell'onere si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui all'articolo 4, commi dal 2 al 5, del decreto-legge 30 marzo 2023, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 maggio 2023, n. 56.

Sulla base delle informazioni aggiornate che si sono rese disponibili, si stima una riduzione complessiva, con riferimento al II trimestre 2023, del fabbisogno finanziario relativo alle misure di cui all'articolo 4, commi da 2 a 5, del DL 34/2023. Per quantificare i risparmi di spesa è stata seguita la seguente metodologia.

Alla luce della riduzione dei prezzi di energia elettrica e gas registrata nel secondo trimestre del 2023, si stima che gli oneri, per il 2023, derivanti dall'art. 4, commi 2-5 del DL 34/2023 siano pari 1.199,01 milioni di euro, in luogo di quelli stimati nella relazione tecnica originaria pari a 1.348,66 milioni di euro. In particolare, dal monitoraggio del sito del GME Gestore Mercati Energetici si desume che i prezzi medi di energia elettrica e gas nel primo trimestre del 2023 sono stati pari rispettivamente a 115,24 €/MWh e 38,40 €/MWh (mentre quelli considerati ai fini della stima ex ante da ARERA erano stati rispettivamente pari a 130 €/MWh e 43 €/MWh).

Pertanto, applicando i prezzi medi consuntivati nel secondo trimestre 2023 in luogo di quelli stimati ex ante, si stimano economie di spesa per il 2023 pari a 149,65 milioni di euro, distribuiti come riportato nella tabella seguente:

	Risparmi di spesa
Energivori	48,91
Non energivori	43,44
Gasivori	45,96



Non gasivori	11,34
Totale	149,65

In milioni di euro

CAPO IV DISPOSIZIONI FINANZIARIE

Articolo 24 (*Misure in materia di incentivi per l'efficienza energetica*)

La norma dispone l'estensione dal 30 settembre 2023 al 31 dicembre 2023 del termine finale per fruire dell'agevolazione del 110% di cui all'articolo 119 del DL 34/2020, per gli interventi eseguiti sugli edifici unifamiliari per i quali alla data del 30 settembre 2022 siano stati effettuati lavori per almeno il 30 per cento.

Dal punto di vista strettamente finanziario, la disposizione in esame non determina effetti, in coerenza con la proroga precedente (da marzo a settembre 2023 - DL 11/2023), in quanto non determina un ampliamento della platea dei beneficiari, ma concede solo la possibilità di ultimare i lavori sempre nella stessa annualità.

Articolo 25 (*Disposizioni in materia di comunicazioni derivanti dall'esercizio delle opzioni di cui all'articolo 121, comma 1, lettere a) e b), del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34*)

Le disposizioni del comma 1, che introducono un obbligo di comunicazione in capo all'ultimo cessionario del credito non ancora utilizzato, laddove tale credito risulti non più utilizzabile per cause diverse dal decorso dei termini di utilizzo previsti dalla legge, sono di carattere procedurale e, pertanto, non suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Le disposizioni di cui al comma 2, che stabiliscono che in caso di mancata comunicazione entro termini previsti dal comma 1 è comminata una sanzione amministrativa tributaria pari a 100 euro, sono suscettibili di determinare effetti positivi di gettito che prudenzialmente non vengono quantificati.

Il comma 3 non determina nuovi e maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 26 (*Imposta straordinaria calcolata su incremento margine interesse*)

La norma istituisce per il 2023 un'imposta straordinaria a carico delle banche. Detta imposta è determinata applicando un'aliquota pari al 40 per cento sul maggior valore tra i seguenti:

- l'ammontare del margine di interesse di cui alla voce 30 del conto economico redatto secondo gli schemi approvati dalla Banca d'Italia relativo all'esercizio antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2023 che eccede per almeno il 5 per cento il medesimo margine di interesse nell'esercizio antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2022;
- l'ammontare del margine di interesse di cui alla voce 30 del predetto conto economico relativo all'esercizio antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2024 che eccede per almeno



il 10 per cento il medesimo margine di interesse nell'esercizio antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2022.

In ogni caso, l'ammontare dell'imposta straordinaria non può essere superiore a una quota pari allo 0,1% del totale dell'attivo patrimoniale relativo all'esercizio antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2023.

Dal punto di vista strettamente finanziario, la disposizione determina effetti positivi in termini di entrate prudenzialmente non stimati. Al riguardo, il comma 7 prevede che le maggiori entrate derivanti dalla misura affluiscono ad apposito capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato, per essere destinate in un apposito fondo da istituire nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per il finanziamento delle misure di cui all'articolo 1, comma 48, lettera c) della legge 27 dicembre 2013, n. 147, e per interventi volti alla riduzione della pressione fiscale di famiglie e imprese.

Articolo 27 (*Estinzioni anticipate dei contratti di credito al consumo*)

L'articolo 27, sotto l'aspetto strettamente tributario, non determina effetti considerato che, nello stesso, è disposto che non sono soggette a riduzione le imposte sostenute per la estinzione anticipata dei contratti di credito.

CAPO V DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 28 (*Disposizioni finanziarie*)

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

Articolo 29 (*Entrata in vigore*)

Reca l'entrata in vigore del provvedimento.

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

10/08/2023 Il Ragioniere Generale dello Stato
Firmato digitalmente *Biagio Mazzotta*

