

MISSIONE 3 – ANALISI DEL “DECRETO INFRASTRUTTURE” (D.L. 121 DEL 10 SETTEMBRE 2021) – ART. 2



PNRR

LE SCHEDE SINTETICHE

Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche

Articolo 2 comma 1

(Adeguamento pedaggi e aggiornamento dei piani economici finanziari di concessioni in scadenza)

Il **comma 1** rimanda al 31 dicembre 2021 il termine per il perfezionamento dell'aggiornamento dei piani economici finanziari dei concessionari autostradali. Nel corso dell'esame in sede referente, il comma è stato integrato al fine di precisare le tariffe autostradali da adeguare entro il termine citato.

Il comma 3 dell'art. 13 del DL 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8¹, dispone che, per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza, il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2020 e all'anno 2021 è differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari.

Tale disposizione è stata modificata e integrata dall'art. 13, comma 5, del decreto legge n. 183 del 2020, al fine di:

- prevedere il differimento del termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative anche all'anno 2021 (oltre che all'anno 2020) sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economico-finanziari;
- differire dal 31 luglio 2020 al 31 luglio 2021 il termine per la definizione dei procedimenti di aggiornamento dei piani economico-finanziari. Tale ultimo termine viene quindi differito al 31 dicembre 2021 dalla norma in esame. Nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati si dispone inoltre che, per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza, il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2020 e all'anno 2021 è differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari. La novella è volta a precisare che le tariffe autostradali in questione non sono solo quelle degli anni 2020 e 2021 ma anche quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio.

¹ DL 30 dicembre 2019, n. 162 - Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica.

Articolo 2 comma 1-bis e 1-ter

(Affidamento della concessione dell'autostrada A22 del Brennero)

I **commi 1-bis e 1-ter** modificano e integrano la disciplina, recata dall'art. 13-bis del D.L. 148/2017, relativa all'affidamento della concessione dell'autostrada A22 del Brennero. Al fine di accelerare la realizzazione delle infrastrutture autostradali e l'effettuazione degli interventi di manutenzione straordinaria, nonché di promuovere l'innovazione tecnologica e la sostenibilità delle medesime infrastrutture, l'affidamento delle concessioni relative alla A22Brennero Modena può avvenire, in deroga alle disposizioni speciali applicative dei protocolli di intesa stipulati in data 14 gennaio 2016, rispettivamente, tra il MIT e la Regione Trentino-Alto Adige/Südtirol², anche facendo ricorso alla *Finanza di progetto*³ di cui all'art. 183 del *codice dei contratti pubblici*, D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50, da concludere entro il 31 dicembre 2022. In caso di avvio della procedura di affidamento della concessione secondo le modalità di cui al primo periodo e nelle more del suo svolgimento, la società Autobrennero S.p.A. provvede al versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro i termini di cui ai commi 3 e 4 del citato articolo 13-bis (illustrati in precedenza), di una somma corrispondente agli importi previsti dal medesimo comma 3 in relazione agli anni 2018-2021, a titolo di acconto delle somme dovute da detta società in forza della delibera CIPE 1° agosto 2019 [...]. In caso di affidamento della concessione ad un operatore economico diverso dalla società Autobrennero S.p.A. e qualora le somme effettivamente dovute da detta società in forza della citata delibera CIPE risultino inferiori a quelle corrisposte ai sensi del secondo periodo, il concessionario subentrante provvede a versare l'importo differenziale direttamente alla società Autobrennero mediante riduzione delle somme dovute al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di concedente, a titolo di prezzo della concessione. Il termine per la stipula degli atti convenzionali viene differito dal 31 luglio 2021 al 15 dicembre 2021, mentre il termine per il versamento della prima delle due rate citate è differito dal 30 giugno 2021 al 21 dicembre 2021.

² Il comma 1, articolo 13-bis del D.L. 16 ottobre 2017, n. 148 Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili convertito con modificazioni dalla L. 4 dicembre 2017, n. 172, individua le seguenti procedure di affidamento dei lavori:

- a) [...]
- b) le convenzioni di concessione per la realizzazione delle opere e la gestione delle tratte autostradali hanno durata trentennale e sono stipulate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con le regioni e gli enti locali che hanno sottoscritto gli appositi protocolli di intesa in data 14 gennaio 2016, che potranno anche avvalersi nel ruolo di concessionario di società in house, esistenti o appositamente costituite, nel cui capitale non figurino privati;
- c) le convenzioni di cui alla lettera b) devono prevedere che eventuali debiti delle società concessionarie uscenti e il valore di subentro delle concessioni scadute restino a carico dei concessionari subentranti.

³ La finanza di progetto consiste nell'affidamento di una concessione ponendo a base di gara il progetto di fattibilità, mediante pubblicazione di un bando finalizzato alla presentazione di offerte che contemplino l'utilizzo di risorse totalmente o parzialmente a carico dei soggetti proponenti. In ogni caso per le infrastrutture afferenti le opere in linea, è necessario che le relative proposte siano ricomprese negli strumenti di programmazione approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il **comma 1-ter** apporta le seguenti modificazioni all'art. 13-bis del decreto-legge n. 148 del 2017:

- sono riscritti i primi due periodi del comma 2 che, nel testo vigente, disciplinano il versamento (mediante rate di pari importo, da effettuare entro l'anno 2028) all'entrata del bilancio dello Stato, da parte di Autobrennero S.p.A., delle risorse accantonate in regime di esenzione fiscale nel fondo di cui all'art. 55, comma 13, della L. 449/1997 (fondo ferroviario). A differenza del testo vigente, ove si prevede che tale versamento avvenga in seguito al nuovo affidamento e riguardi le risorse accantonate fino alla data del medesimo, il nuovo testo dispone che il versamento inizi subito e riguardi le somme accantonate fino alla data di entrata in vigore della presente disposizione. Si interviene anche sui termini di versamento delle rate, prevedendo che la società Autobrennero S.p.A. non vi deve provvedere entro il 15 dicembre di ciascuno degli anni successivi a quello di effettuazione dell'affidamento (come previsto dal testo vigente) ma deve versare la prima rata entro il 15 dicembre 2021 e le successive rate entro il 15 dicembre di ciascun anno;
- sono modificati i termini per la stipula degli atti convenzionali di concessione e per il versamento, in due rate, degli importi dovuti per l'anno 2020 e per gli anni precedenti dal concessionario subentrante. Il termine per la stipula degli atti convenzionali viene differito dal 31 luglio 2021 al 15 dicembre 2021, mentre il termine per il versamento della prima delle due rate è differito dal 30 giugno 2021 al 21 dicembre 2021.

Articolo 2 comma 2

(Proroga delle concessioni di servizi di ristoro e di distribuzione di carbolubrificanti sulla rete autostradale)

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

Articolo 2 comma 2-bis

(Sospensione dell'incremento delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25)

Il **comma 2-bis** proroga fino al 31 dicembre 2021 la sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25. La norma in esame prolunga il periodo di sospensione dei citati incrementi, in scadenza il 31 ottobre 2021, previsto (dall'art. 9-tricies semel, comma 1, del D.L. 123/2019)⁴ nelle more della procedura contemplata dal comma 183 dell'art. 1 della legge 228/2012 e finalizzata alla rinegoziazione con la società concessionaria delle condizioni di concessione.

Il comma 1 dell'art. 9-tricies semel del D.L. 123/2019, nelle more della citata procedura, ha previsto che, dal 1° gennaio 2019 al 31 ottobre 2021 e comunque non successivamente alla conclusione della verifica della sussistenza delle condizioni per la prosecuzione dell'attuale concessione delle autostrade A24 e A25, ove tale conclusione sia anteriore alla data del 31 ottobre 2021, è sospeso l'incremento delle tariffe di pedaggio delle due autostrade, anche al fine di mitigare gli effetti sugli utenti. Lo stesso comma ha disposto che per la durata del periodo di sospensione, si applicano le tariffe di pedaggio vigenti alla data del 31 dicembre 2017.

Articolo 2 comma 2-ter

(Realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi)

I **commi 2-ter e 2-quater**, introdotti in sede referente, recano disposizioni relative alla realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi di cui all'art. 35, comma 1-ter, quarto periodo, del D.L. 162/2019.

La norma prevede – nell'ambito della revisione del rapporto concessorio in capo alla Società Autostrada Tirrenica relativo all'autostrada A12 Livorno-Civitavecchia – che la società ANAS Spa provveda “alla realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, anche attraverso l'adeguamento della Strada statale 1 “Aurelia”, nei limiti delle risorse che si renderanno disponibili a tale fine nell'ambito del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili e la società ANAS Spa relativo al periodo 2021-2025”. Si dispone altresì che “per la progettazione ed esecuzione dell'intervento viario di cui al

⁴ Il comma 1 dell'art.9-tricies semel, DL 24 ottobre 2019, n. 123 - *Disposizioni urgenti per l'accelerazione e il completamento delle ricostruzioni in corso nei territori colpiti da eventi sismici*, convertito con modificazioni dalla L. 12 dicembre 2019, n. 156 - *Sospensione dell'incremento delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25*.

precedente periodo, a decorrere dalla data di sottoscrizione del contratto di programma relativo al periodo 2021-2025 e fino al completamento dei lavori, l'amministratore delegato *pro tempore* della società ANAS Spa è nominato commissario straordinario” con i poteri e le funzioni di cui all'art. 4 del D.L. 32/2019 (c.d. decreto sblocca cantieri).

Al fine di ridurre i tempi di realizzazione dell'intervento viario in questione e nelle more della definizione del procedimento di revisione della concessione in capo alla Società Autostrada Tirrenica (SAT) – autorizza l'acquisto da parte di ANAS Spa dei progetti elaborati dalla SAT relativi a detto intervento viario, previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno. Per le citate finalità, l'ANAS provvede ad acquisire preventivamente il parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, che si pronuncia entro 30 giorni dalla ricezione della richiesta, in relazione alle eventuali integrazioni o modifiche da apportare ai predetti progetti, nonché all'entità del corrispettivo da riconoscere secondo i criteri di cui al primo periodo.

Articolo 2 comma 2-quater

(Realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi)

Il **comma 2-quater** disciplina la copertura degli oneri derivanti dal comma precedente – pari a 36,5 milioni di euro per l'anno 2021 – stabilendo che agli stessi si provvede:

- quanto a 35,8 milioni mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del Fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma “Fondi di riserva e speciali” della missione “Fondi da ripartire” dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- quanto a 700.000 euro mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'art. 1, comma 1016, della legge 296/2006⁵. Il richiamato comma 1016, per il completamento del programma degli interventi di cui all'art. 9 della legge 211/1992 (recante “Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa”), ha autorizzato una spesa di 10 milioni di

⁵ Legge 27 dicembre 2006, n. 296 - *Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato* (legge finanziaria 2007). Art.1, comma 1016 - I fondi di cui alla legge 26 febbraio 1992, n.211, e successive modificazioni, destinati al cofinanziamento delle opere di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, e successive modificazioni, possono essere utilizzati per il finanziamento parziale dell'opera intera [...]. Il Ministero dei trasporti provvede, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, ad un piano di riparto di tali risorse, valutando le esigenze più valide ed urgenti in tema di trasporto.

euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009, destinata al completamento delle opere in corso di realizzazione.

Articolo 2 comma 2-quinquies

(Adeguamento e messa in sicurezza della SS1 Via Aurelia nel tratto Sanremo-Ventimiglia)

Il **comma 2-quinquies** dell'art.2 prevede l'assegnazione all'ANAS Spa di un contributo di 8 milioni di euro (3 milioni per l'anno 2022 e 5 milioni per il 2023) da destinare alla redazione della progettazione di fattibilità tecnico-economica relativa all'adeguamento e alla messa in sicurezza della SS1 "Aurelia" nel tratto compreso tra i Comuni di Sanremo e Ventimiglia.

. Lo stesso comma disciplina la copertura degli oneri, disponendo che vi si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al MIMS.

Articolo 2 comma da 2-sexies a 2-sexiesdecies

(Nuova società per la gestione in house di autostrade statali a pedaggio)

I **commi da 2-sexies a 2-sexiesdecies**, introdotti durante l'esame in sede referente, recano norme finalizzate all'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti in house.

Il comma 2-sexies autorizza la costituzione di una nuova società:

- interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze (MEF);
- e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS).

Nel fare riferimento agli affidamenti in house, la norma in esame richiama l'art. 5 del D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50 dove è contenuta la disciplina di tale tipologia di affidamento.

In particolare viene prevista la costituzione di una nuova società (controllata interamente dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) a cui saranno trasferite, con esclusivo riguardo alle

autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad ANAS Spa.

Il **comma 2-septies** prevede l'emanazione di un D.P.C.M. – adottato su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili – finalizzato a disciplinare la costituzione e il funzionamento della nuova società in questione. Viene infatti previsto che tale decreto dovrà:

- definire l'atto costitutivo e lo statuto sociale;
- nominare gli organi sociali per il primo periodo di durata in carica, anche in deroga alle disposizioni del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica di cui al D.Lgs. 175/2016;
- stabilire le remunerazioni degli stessi organi ai sensi dell'art. 2389, primo comma, del Codice civile;
- definire i criteri, in riferimento al mercato, per la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche da parte del consiglio di amministrazione ai sensi dell'art. 2389, terzo comma, del Codice civile, in deroga all'art. 23-bis del D.L. 201/2011 convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Si osserva che la norma non reca un termine per l'emanazione del D.P.C.M. Il comma dispone, inoltre, che le successive modifiche allo statuto e le successive nomine dei componenti degli organi sociali sono deliberate a norma del Codice civile.

Il **comma 2-octies** dell'art.2 prevede l'emanazione di un decreto ministeriale – adottato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze – con cui sono definiti i contenuti e le modalità di esercizio del controllo analogo. Si osserva che la norma non reca un termine per l'emanazione di tale decreto.

Il **comma 2-novies** dell'art.2 riconosce alla nuova società la facoltà, nei limiti delle risorse disponibili, di:

- stipulare – anche in deroga alla disciplina recata dal Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 50/2016), ad eccezione delle norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE – apposite convenzioni, anche a titolo oneroso, con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale;
- costituire ovvero acquisire partecipazioni in società di gestione di autostrade statali, secondo le modalità e le procedure definite dal decreto ministeriale di cui al comma 2-octies nonché dallo statuto.

Il **comma 2-decies** prevede che, a decorrere dalla data di efficacia del decreto previsto dal comma 2-septies, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad ANAS Spa sono trasferite alla nuova società di cui trattasi.

Il **comma 2-undecies** introduce un nuovo comma 6-bis nel testo dell'art. 49 del D.L. 50/2017.

Secondo il primo periodo del comma 6-bis, ANAS Spa adotta sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, ivi compresi le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati previsti dal comma 4 del citato art. 49, e per ciascuna attività. Il secondo periodo dispone che dette attività sono svolte attraverso il contratto di programma sottoscritto tra la società e il MIMS. L'articolo detta disposizioni volte a disciplinare le condizioni per il trasferimento delle quote societarie, gli effetti del medesimo trasferimento su atti e operazioni societarie, ecc. In particolare, il comma 4 ha disposto che, ad esito del trasferimento previsto dal comma 2, “restano in capo ad ANAS Spa le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati”.

Il **comma 2-duodecies** modifica il secondo periodo del comma 870 dell'art. 1 della legge 208/2015, nella parte in cui prevede che il contratto di programma tra ANAS e MIMS “definisce il corrispettivo annuale a fronte delle opere da realizzare e dei servizi da rendere”. Tali disposizioni (per effetto del disposto dell'art. 13, comma 5, del D.L. 162/2019), relative alla definizione del corrispettivo annuale del contratto di programma tra l'ANAS e il Ministero, si applicano a decorrere dal contratto di programma per gli anni 2021-2025. Viene prevista l'abrogazione del comma 5 dell'art. 13 del D.L. 162/2019. Con i commi da 868 a 874 della legge di stabilità per il 2016 (L. 208/2015) è stato previsto un importante intervento di riordino della disciplina relativa alla gestione, nel bilancio dello Stato, delle risorse relative all'ANAS, nonché ai rapporti tra ANAS e Ministero delle infrastrutture. Tali disposizioni hanno fatto confluire tutte le risorse del bilancio dello Stato destinate ad ANAS Spa in un apposito Fondo dello stato di previsione del Ministero e hanno disciplinato in una norma di rango primario l'attuale regolazione del contratto di programma tra ANAS e Ministero. Il comma 870 stabilisce che il contratto di programma “ha durata quinquennale e riguarda le attività di costruzione, manutenzione e gestione della rete stradale e autostradale non a pedaggio nella diretta gestione dell'ANAS Spa nonché di servizi di interconnessione, decongestione, salvaguardia e sicurezza del traffico che l'ANAS Spa garantisce in tutto il territorio nazionale. Il contratto di programma definisce il corrispettivo annuale a fronte delle opere da realizzare e dei servizi da rendere sulla base di un piano pluriennale di opere e di un programma di servizi sulla rete stradale”.

Il **comma 2-terdecies** reca norme per l'eventuale liquidazione delle società indicate all'art. 36, comma 2, lettera b), n. 4, del D.L. 98/2011, in particolare delle seguenti società miste regionali:

- Autostrade del Lazio s.p.a. (ADL);
- Autostrade del Molise s.p.a. (ADM);
- Concessioni Autostradali Lombarde s.p.a. (CAL);
- Concessioni Autostradali Piemontesi s.p.a. (CAP).

La norma in esame prevede che le citate società che non abbiano provveduto, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ad avviare ovvero a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, sono sciolte e poste in liquidazione a decorrere dalla medesima data. Lo stesso comma prevede l'emanazione di un decreto del MIMS, adottato entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, finalizzato a:

- nominare un commissario liquidatore, per lo svolgimento delle attività liquidatorie;
- determinare il compenso spettante al commissario liquidatore sulla base delle tabelle allegate al decreto di cui all'art. 8 del D.Lgs. 14/2010 (che disciplina i compensi degli amministratori giudiziari).

Inoltre il presente comma dispone che gli oneri relativi al pagamento del compenso spettante al commissario liquidatore sono a carico delle società poste in liquidazione. Si conferma poi l'assegnazione al MIMS delle risorse, già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale ad opera delle società liquidate ed ancora disponibili alla data di entrata in vigore della presente disposizione, da impiegarsi per le medesime finalità.

Il **comma 2-quaterdecies** integra il disposto del comma 3-bis dell'art. 36 del D.L. 98/2011, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e al fine di disciplinare la quota riconosciuta ad ANAS S.p.A. degli stanziamenti destinati alla realizzazione degli interventi, dispone che “a decorrere dal 1° gennaio 2012. ANAS Spa provvede, nel limite delle risorse disponibili e nel rispetto degli obiettivi di finanza pubblica, esclusivamente a:

- a) costruire e gestire le strade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio, e le autostrade statali, incassandone tutte le entrate relative al loro utilizzo, nonché alla loro manutenzione ordinaria e straordinaria;
- b) realizzare il progressivo miglioramento ed adeguamento della rete delle strade e delle autostrade statali e della relativa segnaletica;
- c) curare l'acquisto, la costruzione, la conservazione, il miglioramento e l'incremento dei beni mobili ed immobili destinati al servizio delle strade e delle autostrade statali;
- d) (...).”

Il successivo comma 3-bis dispone che, per le attività di investimento di cui alle lettere a), b) e c) sopra riportate, è riconosciuta ad ANAS Spa una quota non superiore al 12,5% del totale dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento per spese non previste da altre disposizioni di legge o regolamentari e non inserite nel quadro economico di progetto approvato a decorrere dal 1° gennaio 2015. La norma in esame aggiunge un periodo al comma 3-bis dell'art. 36 del D.L. 98/2011 in base al quale, per i quadri economici approvati a decorrere dal 1° gennaio 2022, la quota in questione non può superare il 9% dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento. L'integrazione in esame prevede altresì che entro il predetto limite, il MIMS, sulla base delle risultanze della contabilità analitica sulle spese effettivamente sostenute da parte di ANAS Spa, stabilisce la quota da riconoscere alla Società con l'obiettivo dell'efficientamento dei costi.

Il comma 2-quaterdecies integra il disposto del comma 3-bis dell'art. 36 del D.L. 98/2011 al fine di disciplinare la quota riconosciuta ad ANAS Spa degli stanziamenti destinati alla realizzazione degli interventi.

Il **comma 2-quinquiesdecies** autorizza il MEF a partecipare al capitale sociale ed a rafforzare la dotazione patrimoniale della nuova società in questione con un apporto complessivo di 52 milioni di euro, da sottoscrivere e versare anche in più fasi e per successivi aumenti di capitale o della dotazione patrimoniale, nel limite di 2 milioni di euro per l'anno 2021, di 10 milioni di euro per l'anno 2022 e di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024. Lo stesso comma disciplina la copertura dei relativi oneri disponendo che vi si provvede:

- quanto a 2 milioni di euro per l'anno 2021, mediante versamento nel predetto anno, all'entrata del bilancio dello Stato, di una corrispondente somma iscritta in conto residui, sullo stato di previsione del MEF, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'art. 27, comma 17, del D.L. 34/2020 (v. infra);
- quanto a 10 milioni per l'anno 2022 e a 20 milioni per ciascuno degli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte capitale di cui al comma 5 dell'art. 34-ter della legge 196/2009, iscritto nello stato di previsione del MIMS.

Si ricorda che il comma 5 dell'articolo 34-ter della legge di contabilità (L. 196/2009) prevede che in apposito allegato al Rendiconto generale dello Stato venga quantificato per ciascun Ministero l'ammontare dei residui passivi perenti eliminati. Con la legge di bilancio, annualmente, le somme corrispondenti agli importi di cui al periodo precedente possono essere reiscritte, del tutto o in parte, in bilancio su base pluriennale, in coerenza con gli obiettivi programmati di finanza pubblica, su appositi Fondi da istituire con la medesima legge, negli

stati di previsione delle amministrazioni interessate. Nello stato di previsione del MIMS della legge di bilancio per il 2021, il Fondo di conto capitale alimentato dalle risorse finanziarie rivenienti dal riaccertamento dei residui passivi perenti, a seguito della verifica della sussistenza delle relative partite debitorie da ripartire tra i programmi di spesa dell'amministrazione (capitolo 7191), ha una dotazione di 107,7 milioni per il 2022 e di 48,2 milioni per il 2023.

Il **comma 2-sexiesdecies** dispone che l'apporto previsto dal comma precedente può essere incrementato fino a 528 milioni di euro mediante versamento nell'anno 2021, all'entrata del bilancio dello Stato, e successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa, di una corrispondente somma iscritta in conto residui, sullo stato di previsione del MEF, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77. Si ricorda che l'art. 27 del D.L. 34/2020, al fine di attuare interventi e operazioni di sostegno e rilancio del sistema economico-produttivo italiano in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, ha autorizzato CDP S.p.A. a costituire un patrimonio destinato denominato "Patrimonio Rilancio" a cui sono apportati beni e rapporti giuridici dal MEF. Il comma 17 dispone, tra l'altro, che ai fini degli apporti del MEF è autorizzata per l'anno 2020 l'assegnazione a CDP di titoli di Stato, nel limite massimo di 44 miliardi di euro, appositamente emessi ovvero, nell'ambito del predetto limite, l'apporto di liquidità.

Articolo 2 comma 2-septiesdecies

(Affidamento di interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria delle strade comunali di Roma Capitale)

Al fine di assicurare la realizzazione degli interventi urgenti per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade comunali di Roma Capitale, nonché di rimuovere le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità nel territorio comunale derivanti dalle condizioni della piattaforma stradale delle strade comunali, Roma Capitale è autorizzata a stipulare, entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato di cui all'art. 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42, apposita convenzione con ANAS Spa, in qualità di centrale di

committenza⁶, per l'affidamento di detti interventi da realizzare entro 90 giorni dalla sua sottoscrizione.

La norma in esame regola, inoltre, la selezione degli operatori economici relativamente agli affidamenti “sottosoglia”. Limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di rilevanza europea di cui all'art. 35 del D.Lgs. 50/2016, prevede che la selezione degli operatori economici da parte dell'ANAS può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro di cui all'art. 54 del D.Lgs. 50/2016, da essa conclusi, ancora efficaci alla data di entrata in vigore del presente decreto e in relazione ai quali non sia intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati su tali accordi quadro, ovvero non si sia provveduto alla loro esecuzione nei modi previsti dai commi da 2 a 6 del medesimo art. 54. Per le finalità di cui al presente comma, ANAS Spa è altresì autorizzata a utilizzare, ai sensi dell'art. 1, comma 873, della legge 208/2015, le risorse già disponibili per interventi di manutenzione straordinaria nell'ambito del Contratto di programma tra l'ANAS Spa e il MIMS, nel limite di 5 milioni di euro.

Articolo 2 commi 3 e 4 ***(Norme in materia di dighe)***

Il **comma 3** interviene sulle competenze in materia di dighe. Questo comma integra il disposto del primo periodo del comma 171 dell'art. 2 del decreto legge n. 262 del 3 ottobre 2006, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, e ha provveduto al trasferimento al Ministero delle infrastrutture dei compiti e delle attribuzioni facenti capo al Registro italiano dighe. Tale trasferimento opera fermi restando i compiti, gli obblighi, e le responsabilità degli enti concessionari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza nonché le funzioni di controllo delle amministrazioni concedenti.

Il **comma 4** modifica la disciplina relativa al progetto di gestione richiesto (dall'art. 114 del D.L. n. 152 del 2006, c.d. Codice dell'ambiente) per l'effettuazione delle operazioni di svasso, sghiaimento e sfangamento delle dighe.

L'art. 114, comma 2, del Codice dell'ambiente, ai fini di assicurare il mantenimento della capacità di invaso e la salvaguardia sia della qualità dell'acqua invasata, sia del corpo ricettore, prevede che le operazioni di svasso, sghiaimento e sfangamento delle dighe siano effettuate

⁶ Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 Entrata in vigore del provvedimento: 19/04/2016i) «centrale di committenza», un'amministrazione aggiudicatrice o un ente aggiudicatore che forniscono attività di centralizzazione delle committenze e, se del caso, attività di committenza ausiliarie.

sulla base di un progetto di gestione di ciascun invaso. Il successivo comma 4 dispone che tale progetto di gestione sia predisposto dal gestore sulla base dei criteri fissati con apposito decreto ministeriale adottato previa intesa con la Conferenza Stato-Regioni.

La disciplina richiamata viene integrata dalla norma in esame al fine di:

- precisare che la disciplina medesima si applica solamente alle “grandi dighe” cioè agli invasi realizzati da sbarramenti aventi le caratteristiche di cui all'art. 1, comma 1, del D.L. n. 507 del 1994, vale a dire le “opere di sbarramento, dighe di ritenuta o traverse, che superano i 15 metri di altezza o che determinano un volume d'invaso superiore a 1 milione di metri cubi”;
- stabilire che, per le “piccole” dighe (cioè quelle non aventi le caratteristiche indicate all'art. 1, comma 1, del decreto legge n. 507 del 1994, che sono state devolute alla competenza regionale dall'art. 89 del D.L. n. 112 del 1998), le regioni, in conformità ai propri ordinamenti, adeguano la disciplina regionale agli obiettivi di cui ai commi 2, 3 e 9 dell'art. 114 del Codice dell'ambiente, anche tenuto conto delle specifiche caratteristiche degli sbarramenti e dei corpi idrici interessati.

Articolo 2 commi 4-bis e 4-ter

(Modifiche alla disciplina del Piano nazionale di interventi nel settore idrico)

I **commi 4-bis e 4-ter**, introdotti durante l'esame in sede referente, recano disposizioni concernenti il "*Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico*" intervenendo sulla formazione e attuazione del Piano, sul monitoraggio degli interventi ivi previsti e sui poteri sostitutivi in caso di inerzia dei soggetti preposti all'attuazione degli interventi.

A tal fine, il **comma 4-bis** apporta una serie di modifiche alla disciplina inerente alla predisposizione e all'attuazione del "Piano nazionale di interventi nel settore idrico", qui rinominato Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico, di cui all'art. 1, commi 516 e seguenti, della legge di bilancio per il 2018 (legge 205/2017).

Si fa presente che il PNRR prevede uno specifico intervento di riforma per la semplificazione normativa e rafforzamento della governance per la realizzazione degli investimenti nelle infrastrutture di approvvigionamento idrico (***Riforma 4.1 nell'ambito della missione n. 2, componente n. 4***, dedicata alle misure per prevenire e contrastare gli effetti *del cambiamento climatico sui fenomeni di dissesto idrogeologico e sulla vulnerabilità del territorio*). Come sottolineato nel PNRR, la riforma è rivolta alla semplificazione e più efficace attuazione della normativa relativa al Piano Nazionale per gli interventi nel settore idrico. Una delle finalità è quella di sostenere e accompagnare gli organismi esecutivi che non sono in

grado di effettuare investimenti relativi agli appalti primari entro i tempi previsti. Secondo quanto rappresentato dal PNRR, modificando i commi 516 e seguenti dell'art. 1 della legge n. 205 del 2017, si vuol rendere il Piano Nazionale "lo strumento centrale di finanziamento pubblico per gli investimenti nel settore idrico unificando le risorse economiche relative alle infrastrutture di approvvigionamento idrico previste dal Piano", anche semplificando le procedure relative alla formazione e all'aggiornamento, nonché alle fasi di rendicontazione e di monitoraggio degli investimenti finanziati.

La **lettera a)** reca la nuova denominazione del Piano ("Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico") aggiungendo tra le sue finalità, l'incremento della resilienza dei sistemi idrici ai cambiamenti climatici e la riduzione delle dispersioni di risorse idriche. L'adozione del Piano si affida ad un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con gli altri Ministri interessati (Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze) sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente - ARERA, previa intesa in sede di Conferenza unificata. Il Piano è adottato entro il 30 giugno 2022 (in luogo del termine, scaduto, di 120 giorni dall'entrata in vigore della legge n. 205 del 2017). L'aggiornamento del Piano è previsto ogni tre anni. Il testo vigente stabilisce che il Piano nazionale possa essere "approvato anche per stralci", con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri.

Ai fini dell'attuazione del Piano si dovrà tenere conto:

- dello stato di avanzamento degli interventi;
- della disponibilità delle risorse economiche;
- delle eventuali modifiche rese necessarie nel corso dell'implementazione degli stralci medesimi.

La **lettera b)** inserisce i nuovi commi 516-bis e 516-ter nell'articolo 1 della legge n. 205 del 2017.

Il comma 516-bis demanda la definizione delle modalità e dei criteri di redazione ed aggiornamento del Piano, nonché della sua attuazione per stralci, ad uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i citati Ministri interessati, sentita l'ARERA, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata. A tale adempimento si dovrà provvedere entro il 28 febbraio 2022. Le disposizioni attuative del Piano dovranno tener conto dei Piani di gestione delle acque dei bacini idrografici. Si ricorda che la Direttiva 2000/60/CE ("direttiva acque") concerne le norme per impedire il deterioramento dello stato dei corpi idrici dell'Unione europea e per conseguire un «buono stato» dei fiumi, dei laghi e delle acque sotterranee in Europa entro il 2015. Essa prevede, tra l'altro, che gli Stati membri debbano produrre e mettere in atto «piani di gestione dei bacini

idrografici», per evitare il deterioramento delle acque superficiali, proteggere e migliorare le acque sotterranee e preservare le aree protette. I Paesi membri dovranno altresì fornire informazioni e consentire una consultazione pubblica dei loro piani di gestione dei bacini idrografici. Riguardo ai piani predisposti dall'Italia, cfr. la pagina del sito del MITE dedicata all'attuazione della direttiva⁷.

Si dovranno, in particolare, definire:

- a) le modalità di trasmissione al MIMS delle informazioni e dei documenti necessari da parte delle Autorità di bacino distrettuali, degli enti di governo dell'ambito idrografico e degli altri enti territoriali coinvolti, nonché i criteri di priorità, tenuto anche conto della valutazione della qualità tecnica e della sostenibilità economico-finanziaria effettuata dall'ARERA, con riferimento agli interventi proposti da soggetti regolati dalla medesima Autorità;
- b) i criteri di assegnazione delle risorse degli stralci, sulla base di indicatori di valutazione degli interventi, nonché le modalità di revoca dei finanziamenti nei casi di inadempienza o di dichiarazioni mendaci;
- c) le modalità di implementazione e di rendicontazione degli interventi ammessi al finanziamento negli stralci.

Il comma 516-ter prevede la confluenza nel nuovo Piano nazionale degli interventi già previsti in virtù dell'adozione del primo stralcio «invasi» e del primo stralcio «acquedotti», rispettivamente con il D.P.C.M. 17 aprile 2019 e con il D.P.C.M. 1° agosto 2019. I medesimi interventi sono monitorati ed attuati con le modalità previste da tali decreti.

Nelle more dell'adozione del Piano, le risorse economiche già disponibili all'entrata in vigore della presente disposizione sono utilizzate per gli interventi in oggetto, al fine di programmare ulteriori stralci attuativi, secondo le procedure dettate dal comma 516 come modificato dal comma in esame, tenendo conto dei procedimenti già avviati dal MIMS e dall'ARERA.

All'interno di questo investimento, sono previste risorse pari a 2 miliardi nel periodo 2020-2026, al fine di garantire:

- la sicurezza dell'approvvigionamento idrico di importanti aree urbane e delle grandi aree irrigue;
- l'adeguamento e mantenimento della sicurezza delle opere strutturali;
- una maggiore resilienza delle infrastrutture, anche in un'ottica di adattamento ai cambiamenti climatici.

Per quanto riguarda le risorse stanziare, con il D.M. 526/2018 è stato adottato il «piano straordinario invasivi» che impegna 249,9 milioni di euro. Con il D.P.C.M. 17 aprile 2019 si è provveduto all'adozione del primo stralcio del Piano nazionale degli interventi nel settore

⁷ <https://www.mite.gov.it/direttive/recepimento-della-direttiva-italia>

idrico - sezione «invasi», composto da 30 interventi per un importo di 260 milioni di euro. Con il successivo D.P.C.M. 1° agosto 2019 si è provveduto all'adozione del primo stralcio del Piano nazionale degli interventi nel settore idrico - sezione «acquedotti», per un importo di 80 milioni di euro.

La **lettera c)** abroga i commi 517 e 518, i quali disciplinano, rispettivamente, la definizione della sezione «acquedotti» e della sezione «invasi», soppresse dalle disposizioni in esame. Ai fini della definizione della sezione “acquedotti”, il comma 517 prevede che l'ARERA trasmetta ai Ministri competenti all'adozione del Piano l'elenco degli interventi necessari e urgenti per il settore, con specifica indicazione delle modalità e dei tempi di attuazione.

L'individuazione degli interventi deve essere finalizzata al raggiungimento dei seguenti obiettivi prioritari:

- a) raggiungimento di adeguati livelli di qualità tecnica;
- b) recupero e ampliamento della tenuta e del trasporto della risorsa idrica, anche con riferimento alla capacità di invaso;
- c) diffusione di strumenti mirati al risparmio di acqua negli usi agricoli, industriali e civili.

Ai fini della definizione della sezione “invasi”, il comma 518 prevede che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisca l'elenco degli interventi necessari e urgenti, con indicazione specifica delle priorità, delle modalità e dei tempi di attuazione con i seguenti obiettivi prioritari:

- a) completamento di interventi riguardanti grandi dighe esistenti o dighe incompiute;
- b) recupero e ampliamento della capacità di invaso e di tenuta delle grandi dighe e messa in sicurezza di derivazioni idriche prioritarie per rilevanti bacini di utenza in aree sismiche classificate nelle zone 1 e 2 e ad elevato rischio idrogeologico.

Le **lettere d)** ed **f)** recano modifiche di coordinamento, abrogando il riferimento alle due soppresse sezioni «acquedotti» e «invasi» nei commi 519 e 524.

Il comma 519 disciplina l'adeguamento degli strumenti di pianificazione e di programmazione, in coerenza con le misure previste dal Piano nazionale, da parte degli enti di governo dell'ambito e degli altri soggetti responsabili della realizzazione degli interventi di cui alle sezioni «acquedotti» e «invasi» del medesimo Piano.

In base al comma 524, il monitoraggio di tutti gli interventi è effettuato attraverso il sistema di monitoraggio delle opere pubbliche della “Banca dati delle amministrazioni pubbliche” (BDAP) ai sensi del D.Lgs. 229/2011. Gli interventi sono classificati come “Piano invasi” o “Piano acquedotti” e sono identificati dal *codice unico di progetto* (CUP).

La **lettera e)** modifica il comma 520 inerente al monitoraggio, attribuendo al MIMS il compito di monitorare l'andamento dell'attuazione degli interventi. Al MIMS è affidato il compito di sostenere gli enti di governo dell'ambito e gli altri soggetti responsabili della realizzazione degli

interventi. Si fa presente che i compiti in oggetto debbano essere svolti senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Tali compiti sono attribuiti al MIMS anche ai fini di quanto stabilito, in materia di governance del PNRR, dal D.L. n. 77 del 2021 (come modificato dalla legge n. 108 del 2021), articoli 9 (Attuazione degli interventi del PNRR), 10 (Misure per accelerare la realizzazione degli investimenti pubblici) e 12 (Poteri sostitutivi).

Il D.L. n. 77 del 2021 prevede disposizioni concernenti la governance del PNRR e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure.

L'art. 9 attribuisce alle singole amministrazioni centrali o agli enti territoriali competenti per materia, la realizzazione (in via diretta o mediante alcuni altri soggetti) degli interventi previsti dal PNRR con alcuni obblighi di tracciabilità e documentazione.

L'art. 10 introduce misure per accelerare la realizzazione degli investimenti pubblici, prevedendo che le amministrazioni possano avvalersi del supporto tecnico-operativo di società in house qualificate, sulla base di apposite convenzioni.

L'art. 12 disciplina l'esercizio dei poteri sostitutivi, da parte dello Stato, in caso di inadempienza di un soggetto attuatore di progetti o interventi del PNRR, ove sia messo a rischio il conseguimento degli obiettivi intermedi e finali del Piano medesimo.

La **lettera g)** modifica il comma 525, in merito ai casi di inadempienza e di inerzia da parte dei soggetti attuatori. In particolare:

- attribuisce al solo MIMS (non anche all'ARERA) il compito di segnalare i casi di inerzia e di inadempimento degli impegni previsti, da parte degli enti di gestione e degli altri soggetti responsabili, alla Presidenza del Consiglio dei ministri (non anche ai Ministri interessati);
- propone gli interventi correttivi, comunicandoli alla Presidenza del Consiglio, in caso di assenza del soggetto legittimato;
- stabilisce che il Presidente del Consiglio dei ministri, previa diffida ad adempiere entro il termine di trenta giorni, nomina un Commissario straordinario, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- stabilisce che il Commissario sia nominato ai sensi dell'articolo 4 del D.L. n. 32 del 2019 (convertito, dalla legge n. 55 del 2019); al riguardo si rammenta che il testo vigente prevede che il Commissario sia individuato nella figura del Segretario generale dell'Autorità di distretto di riferimento.

Per la nomina del Commissario ed i relativi poteri si fa riferimento all'art. 4 del D.L. n. 32 del 2019, richiamato dalla disposizione, che disciplina specifici poteri derogatori attribuiti ai Commissari straordinari c.d. sblocca-cantieri.

L'art. 4 del D.L. 32/2019 introduce e disciplina una procedura per individuare degli interventi infrastrutturali ritenuti prioritari nonché per la nomina dei Commissari straordinari ai fini di garantirne la celere realizzazione. I poteri e le attribuzioni dei Commissari sono disciplinati dai commi da 2 a 5.

Il comma 2 consente ai Commissari di derogare, per l'approvazione dei progetti, a norme di natura amministrativa, fatte salve quelle inerenti alle discipline di natura ambientale e di tutela dei beni culturali, mentre il comma 3 dispone, tra l'altro, che, per l'esecuzione degli interventi, i Commissari straordinari possono essere abilitati ad assumere direttamente le funzioni di stazione appaltante e operano in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'UE. Per l'esercizio delle funzioni di cui al primo periodo, il Commissario straordinario provvede anche a mezzo di ordinanze.

Il comma 3-bis autorizza i Commissari ad aprire apposite contabilità speciali e reca norme di natura contabile.

Il comma 4 prevede, tra l'altro, che i Commissari straordinari trasmettono al CIPESS, tramite il Ministro competente, in relazione ai progetti approvati, il cronoprogramma dei lavori e il relativo stato di avanzamento. Lo stesso comma estende le modalità e le deroghe previste (fatta eccezione per i procedimenti di tutela di beni culturali e paesaggistici) anche agli interventi dei Commissari straordinari per il dissesto idrogeologico in attuazione del Piano nazionale contro il dissesto, di cui al D.P.C.M. 20 febbraio 2019, e ai Commissari per l'attuazione degli interventi idrici di cui all'art. 1, comma 153, della legge 145/2018.

Il comma 5 prevede che, con i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri di nomina dei Commissari sono stabiliti i termini, le modalità, le tempistiche, l'eventuale supporto tecnico, le attività connesse alla realizzazione dell'opera, e il compenso per i Commissari straordinari, i cui oneri sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare o completare. Lo stesso comma prevede che i compensi dei Commissari siano stabiliti in misura non superiore a quella indicata all'art. 15, comma 3, del D.L. 98/2011 e che gli stessi Commissari possono avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata nonché di società controllate dallo Stato o dalle Regioni.

La disposizione stabilisce che il Commissario straordinario opera in via sostitutiva, anche per la realizzazione degli interventi previsti nel Piano, in mancanza del gestore legittimato ad operare. Inoltre, si prevede che i compensi dei Commissari sono stabiliti in misura non superiore a quella indicata all'art. 15, comma 3, del D.L. n. 98 del 2011 (convertito dalla legge n. 111 del 2011). Tali disposizioni ricalcano, almeno in parte, quanto già previsto dall'art. 4 del

D.L. n. 32 del 2019. L'art. 15, comma 3, del D.L. n. 98 del 2011 stabilisce che il compenso dei commissari è composto da una parte fissa e da una parte variabile.

La parte fissa non può superare i 50 mila euro, annui; la parte variabile, strettamente correlata al raggiungimento degli obiettivi ed al rispetto dei tempi di realizzazione degli interventi ricadenti nell'oggetto dell'incarico commissariale, non può superare i 50 mila euro annui. La violazione di tale limite costituisce responsabilità per danno erariale. Infine, nel testo novellato si specifica che rimane fermo quanto previsto, (in relazione agli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del PNRR ovvero del Piano nazionale complementare di cui all'articolo 1 del D.L. n. 59 del 2021, convertito, dalla legge n. 101 del 2021) dai già menzionati articoli 9, 10 e 12 del D.L. n. 77 del 2021. Rimane confermato quanto previsto dal comma 520 in materia di monitoraggio.

Il **comma 4-ter** modifica l'articolo 1, comma 155, della legge di bilancio per il 2019 (legge 145/2018), autorizzando la spesa di 100 milioni per ciascun anno del periodo dal 2019 al 2028 per l'attuazione di un primo stralcio del "Piano nazionale di interventi nel settore idrico" e per il finanziamento della progettazione di interventi considerati strategici nel medesimo Piano. Ai fini del coordinamento con la disciplina in esame si abroga il riferimento alla sezione invasi.

Articolo 2 comma 4-quater **(Norme in materia di dighe)**

Il **comma 4-quater**, introdotto in sede referente, modifica la disciplina relativa all'approvazione dei progetti delle opere di derivazione e adduzione e alla vigilanza sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari sulle opere medesime, al fine precipuo di affidarne la competenza al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) nel caso di "grandi dighe" e di specifiche tipologie progettuali, oppure a regioni o province autonome negli altri casi. La normativa vigente – contenuta nel comma 4-bis dell'art. 6 della legge 166/2002 (Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti), che viene riscritto dal comma in esame – ha demandato la disciplina in questione ad apposito regolamento, prevedendo che lo stesso definisca "le modalità con cui il Registro italiano dighe provvede all'approvazione dei progetti delle opere di derivazione dai serbatoi e di adduzione all'utilizzazione, comprese le condotte forzate, nonché alla vigilanza sulle operazioni di controllo che i concessionari saranno tenuti ad espletare sulle medesime opere".

Il nuovo testo del comma 4-bis dell'art. 6 della legge 166/2002, come riscritto dal comma in esame, precisa che le attività (di vigilanza e approvazione dei progetti) in questione:
- sono di competenza del MIMS;

- sono di natura tecnica (il nuovo testo dispone infatti che il regolamento disciplina la vigilanza “tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari” e l’approvazione “tecnica dei progetti delle opere di derivazione e adduzione connesse agli sbarramenti”);

- riguardano le sole “grandi dighe”;

- devono riguardare le seguenti opere:

1) in caso di utilizzo della risorsa idrica con restituzione in alveo: l’opera di presa e le opere comprese tra la presa e la restituzione in alveo naturale, escluse le centrali idroelettriche e di pompaggio e altri impianti industriali;

2) in caso di utilizzo della risorsa idrica senza restituzione in alveo: l’opera di presa e le opere successive alla presa, sino e compresa la prima opera idraulica in grado di regolare, dissipare o disconnettere il carico idraulico di monte rispetto alle opere di valle, ovvero la prima opera idraulica di ripartizione della portata derivata.

La norma in esame introduce anche due nuovi commi (4-ter e 4- quater), la cui finalità è quella di:

- affidare alla competenza delle regioni e delle province autonome l’approvazione tecnica dei progetti delle opere di derivazione e di adduzione non individuate ai sensi del comma 4-bis e la vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari sulle medesime opere (comma 4-ter);

- prevedere che, nel caso di opere di derivazione e di adduzione di cui ai commi 4-bis e 4-ter tra loro interconnesse, i compiti e le funzioni di cui ai commi medesimi sono svolti dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero dalle regioni e province autonome sulla base di accordi sottoscritti ai sensi dell’art. 15 della legge 241/1990.

Articolo 2-bis

(Individuazione di nuovi siti per i caselli autostradali al servizio delle stazioni per l’Alta Velocità)

L’articolo 2-bis, inserito durante l’esame presso la Camera dei deputati, riguarda le disposizioni finalizzate all’individuazione di nuovi siti per i caselli autostradali funzionali all’accesso alle stazioni ferroviarie per l’alta velocità e per l’alta capacità (AV/AC) di prossima realizzazione. L’articolo prevede che il MIMS, d’intesa con i concessionari delle tratte autostradali in concessione, proceda alla valutazione, sulla base di analisi di fattibilità tecnico-economica, dei siti per l’ubicazione dei caselli autostradali funzionali all’accesso alle stazioni ferroviarie per l’alta velocità e per l’alta capacità di prossima realizzazione. I nuovi caselli,

valutati sostenibili in relazione alla domanda di traffico, saranno assentiti in concessione alle società e regolati mediante un *addendum* agli atti convenzionali vigenti.

Riferimenti normativi	D.L. 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla L. 9 novembre 2021, n. 156 (in G.U. 09/11/2021, n. 267)
Tag	PNRR, missione, componente, interventi, settore idrico, acquedotti, infrastrutture, ARERA, ANAS, dighe
Voci di glossario	MIMS; PNRR; missione; componente

Per approfondimenti si veda il link:

[D.L. 121/2021- Infrastrutture e trasporti \(camera.it\)](#)