

LEGGE FINANZIARIA 2007
(Legge 27 dicembre 2006, n. 296)

Articolo 1, commi 901 - 1000

Articolo 1, comma 901

Dispone per l'anno 2007 la riduzione di 50 milioni di euro in maniera lineare delle dotazioni delle unità revisionali di base dello stato di previsione del Ministero della Difesa concernenti investimenti fissi lordi.

Articolo 1, comma 902

Autorizza la spesa di 10 milioni di euro per il 2007 finalizzata ad interventi sanitari che si rendano eventualmente necessari in favore di personale, militare e non, affetto da infermità letali o da invalidità o inabilità permanente. Nell'ambito di missioni internazionali e di assistenza umanitaria, nonché in poligoni di tiro nazionali e nelle zone adiacenti, nei quali siano sperimentati munizionamento e sistemi di armamento, la spesa finanzierà anche interventi mirati al monitoraggio delle condizioni sanitarie del personale militare e civile italiano impegnato e delle popolazioni in aree interessate da conflitti.

Articolo 1, comma 903 (Finanziamento per le imprese in difficoltà)

Il comma 903 stabilisce la spesa massima di 15 milioni di euro per l'anno 2007 e di 35 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008 e 2009 per il finanziamento degli interventi consentiti dagli Orientamenti dell'Unione europea per il salvataggio e la ristrutturazione delle imprese in difficoltà sugli aiuti di Stato del Fondo gestito da Sviluppo Italia.

Articolo 1, comma 904 (Imprese pubbliche)

Il comma 904 integra di 565 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007 e 2008 e di 170 milioni di euro a decorrere dal 2009 la dotazione del Fondo per i trasferimenti correnti alle imprese istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e finanze ai sensi della legge finanziaria 2006 (art. 1, comma 15, legge n. 266/2005), ai fini della corresponsione dei corrispettivi per gli oneri di servizio pubblico sostenuti dalle imprese beneficiarie del Fondo stesso, per i rispettivi contratti di programma.

Articolo 1, commi 905, 906 (Detenzione di quote per le società operanti nel settore dell'energia e del gas naturale)

Il comma 905 stabilisce che, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, saranno emanate le disposizioni relative all'attuazione di quanto previsto dall'articolo 1-ter, comma 4, del decreto-legge 29 agosto 2003, n. 239 "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo del sistema elettrico nazionale e per il recupero di potenza di energia elettrica" (convertito, con modificazioni, dalla legge 27 ottobre 2003, n. 290, e ulteriormente modificato); tale articolo dispone che le società operanti nel settore della produzione, importazione, distribuzione e vendita dell'energia elettrica e del gas naturale (anche attraverso le società controllate, controllanti, o controllate dalla medesima controllante), e ciascuna società a controllo pubblico, anche indiretto (solo qualora operi direttamente nei medesimi settori), non può detenere, direttamente o indirettamente quote superiori

al 20% del capitale delle società che sono proprietarie e che gestiscono reti nazionali di trasporto di energia elettrica e di gas naturale.

Il comma 906 prevede che il termine del 31 dicembre 2008, stabilito con il comma 373, articolo 1 della legge 23 dicembre 2005 n. 266 “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2006)”, per la cessione delle quote superiori al 20%, è rideterminato in 24 mesi a decorrere dalla data di entrata in vigore del DPCM di cui al comma 905.

Articolo 1, comma 907 (Contratto di locazione finanziaria)

Il comma 907 prevede che per la realizzazione, l'acquisizione ed il completamento di opere pubbliche o di pubblica utilità i committenti possano altresì avvalersi del contratto di locazione finanziaria.

Articolo 1, comma 908 (Bando per opere pubbliche o di pubblica utilità)

Il comma 908 precisa che qualora si ricorra allo strumento previsto dal precedente comma 907, il bando determinerà i requisiti soggettivi, funzionali, economici, tecnico-realizzativi ed organizzativi di partecipazione, le caratteristiche tecniche ed estetiche dell'opera, i costi, i tempi e le garanzie dell'operazione, nonché i parametri di valutazione tecnica ed economico-finanziaria dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

Articolo 1, commi 909 – 9111 (Sicurezza sul lavoro, tutela retributiva e contributiva in materia di appalti di lavori pubblici)

Questi tre commi introducono una modifica al codice dei contratti pubblici (DLgs. 163/2006) per favorire la sicurezza e l'emersione dal lavoro nero.

In particolare il comma 909 prevede che negli appalti pubblici gli enti aggiudicatori devono valutare la congruità dei costi di lavoro proposti nelle offerte per l'affidamento degli appalti di lavori, tenendo come riferimento il costo del lavoro come determinato periodicamente dal ministro del lavoro sulla base della contrattazione collettiva, stipulata dai sindacati più rappresentativi. Inoltre nell'ambito dei requisiti per la qualificazione ad eseguire lavori pubblici, saranno considerate anche le informazioni fornite dal soggetto interessato relativamente all'avvenuto adempimento degli obblighi assicurativi a proprio carico, previsti dalla normativa.

Con il comma 910, l'imprenditore committente sarà chiamato a rispondere in solido con l'appaltatore, nonché con ciascuno degli eventuali ulteriori subappaltatori, per tutti i danni per i quali il lavoratore dipendente dall'appaltatore o dal subappaltatore non risulti indennizzato ad opera dell'INAIL.

Il comma 911 infine modifica il comma 2 dell'articolo 29 del decreto n.276/2003, attuativo della Legge Biagi. Prevede infatti che in caso di appalto di opere o di servizi, il committente imprenditore o datore di lavoro è obbligato in solido con l'appaltatore ed eventuali subappaltatori a corrispondere ai lavoratori i trattamenti retributivi e i contributi previdenziali dovuti entro il limite di due anni dalla cessazione dell'appalto.

La differenza con la legislazione precedente consiste nel fatto che nell'obbligo viene coinvolto anche l'eventuale subappaltatore e che tale obbligo in solido passa da uno a due anni.

**

Articolo 1, comma 916 (Strutture logistiche intermodali)

Il comma prevede la destinazione del 40 per cento delle disponibilità finanziarie del Fondo per la riforma dell'autotrasporto di merci e per lo sviluppo della logistica, già previsto dall'articolo 1,

comma 108, della legge n. 266/2005, cioè dalla legge finanziaria per il 2006 del Governo di centro destra, alla realizzazione e al completamento di strutture logistiche intermodali di I livello già previste dai piani regionali di trasporto.

Il fondo è finalizzato ad agevolare il processo di riforma del settore dell'autotrasporto di merci – previsto dalla legge n. 32 del 2005, anch'essa varata dal Governo Berlusconi, attraverso la riqualificazione del sistema imprenditoriale se ai fini di una maggiore competitività sul mercato interno e internazionale.

Le modalità di utilizzazione del Fondo sono disciplinate con regolamento di esecuzione emanato - su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti , di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Anche in questo caso, come in molti altre misure previste dalla Legge finanziaria di Prodi, si rileva che nulla di nuovo è stato fatto se non riproporre politiche e rifinanziare leggi che aveva varato il precedente Governo di centro destra.

Articolo 1, comma 917 (Premi INAIL per i dipendenti delle imprese di autotrasporti in conti terzi)

Viene prevista per il 2007 un'ulteriore spesa di 54 milioni di euro per compensare la riduzione dei premi INAIL per il personale delle imprese di autotrasporto. In altre parole, le imprese di autotrasporto saranno agevolate anche quest'anno nel pagamento dei premi e sarà l'erario a rimborsare all'INAIL nei limiti di spesa previsti dalla legge.

Articolo 1, comma 918 (Fondo per misure di accompagnamento della riforma dell'autotrasporto di merci e per lo sviluppo della logistica)

Il comma 918 ha assegnato stanziamenti per 186 milioni di euro al Fondo per misure di accompagnamento della riforma dell'autotrasporto di merci e per lo sviluppo della logistica. Si prevede che le somme siano destinate anche ad interventi di riduzione del costo del lavoro delle imprese di autotrasporto di merci relativo all'anno 2006. Il comma prevede infine un regolamento di esecuzione da adottarsi su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro per le politiche comunitaria, per la disciplina delle modalità di utilizzazione del Fondo stesso. L'efficacia di tali modalità è comunque subordinata – ai sensi del nuovo testo – all'autorizzazione della Commissione europea.

Si ricorda che lo stanziamento finale di 186 milioni di euro è stato notevolmente ridotto a seguito dell'esame al Senato della legge finanziaria, infatti in origine lo stanziamento per la riforma dell'autotrasporto merci e lo sviluppo della logistica era di 420 milioni di euro. Più che dimezzato dunque un importo che invece la Lega Nord ritiene di fondamentale importanza per un settore chiave dello sviluppo economico e competitivo del paese ed in particolare delle Regioni produttive del nord quale l'autotrasporto delle merci e lo sviluppo della logistica.

Articolo 1, comma 919 (Agevolazioni per l'acquisto di autoveicoli per trasporto merci)

Il comma 919 destina una parte (70 milioni di euro) della dotazione finanziaria del Fondo per misure di accompagnamento della riforma dell'autotrasporto di merci e per lo sviluppo della logistica a misure agevolative a favore di soggetti che acquisiscano, anche mediante locazione finanziaria, autoveicoli per il trasporto delle merci di massa complessiva pari o superiore a 11, 5 tonnellate.

Articolo 1, comma 920 (Ulteriori misure in ordine ai premi INAIL per i dipendenti delle imprese di autotrasporti in conto terzi)

Viene previsto un' ulteriore riduzione (42 milioni di euro) dei premi INAIL a favore delle imprese di autotrasporti in conto terzi a valere per l'anno 2006, attingendo le risorse dal fondo per l'accompagnamento della riforma dell'autotrasporto di merci e per lo sviluppo della logistica, costituito con la legge finanziaria 2006.

Articolo 1, comma 921 (Incremento delle tariffe per le operazioni di motorizzazione)

Il comma 921 stabilisce un incremento delle tariffe applicabili per le operazioni in materia di motorizzazione a decorrere dal 1° gennaio 2007, con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro il 31 marzo 2007.

**

Articolo 1, comma 931

Stabilisce che le disposizioni di contenimento della spesa pubblica contenute nella finanziaria 2005, non si applicano alle spese relative a progetti cofinanziati dall'Unione europea, ivi comprese le corrispondenti quote di parte nazionale.
(circolare n. 17 del 22 marzo 2007 del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato).

**

Articolo 1, comma 940 (Personale Parchi nazionali del Gran Sasso, Monti della Laga e Maiella)

Viene previsto lo stanziamento di 2 milioni di euro a decorrere dal 1° gennaio 2007, per stabilizzare i livelli occupazionali del Parco del Gran Sasso, dei Monti della Laga e del Parco nazionale della Maiella. I limiti di spesa riguarderanno, seppur nel rispetto delle norme vigenti in materia di assunzione, le stabilizzazioni lavorative anche in soprannumero.

**

Articolo 1, comma 943 (Collettività italiane all'estero)

Il comma in questione autorizza la spesa di 24 milioni di euro per il 2007, e di 14 milioni di euro per gli anni 2008 e 2009, da destinare alle politiche generali concernenti le collettività italiane all'estero.

approfondimento

Articolo 1, comma 944 (Interventi per la salvaguardia di Venezia)

Il comma 944 autorizza la spesa di 85 milioni di euro per il 2007 e di 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008 e 2009 per la prosecuzione degli interventi per la salvaguardia di Venezia. Anche in questo caso si fa presente che dopo l'esame del Senato lo stanziamento disposto per il 2007 è stato ridotto di 10 milioni di euro, passando da 95 milioni a 85 milioni di euro, per un intervento che risulta ormai improcrastinabile.

Articolo 1, comma 945 (Finanziamento alla Regione Friuli-Venezia Giulia per opere infrastrutturali)

Il comma 945 elimina lo stanziamento di 30 milioni di euro per l'anno 2008 relativo al finanziamento di opere infrastrutturali della grande viabilità e della rete ferroviaria della Regione Friuli Venezia Giulia e prevede una diversa finalità per lo stanziamento di 40 milioni di euro relativo all'anno 2007. Lo stanziamento di 40 milioni viene finalizzato esclusivamente al completamento del terzo lotto, secondo stralcio, del tratto Gattinara-Padriciano, della grande viabilità triestina.

Questo intervento rientra nel progetto denominato "Grande Viabilità Triestina", costituito da una serie di opere che hanno l'obiettivo di rendere più scorrevole e sicuro il traffico veicolare e commerciale diretto verso la zona industriale ed il porto.

Si rammenta che in data 6 ottobre 2006 è stato sottoscritto un Protocollo d'intesa tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia che prevede - tra l'altro - nell'ambito dei rapporti finanziari l'impegno da parte del Governo a modificare i criteri e le modalità dei trasferimenti delle compartecipazioni erariali attraverso la forma del trasferimento diretto alle casse della Regione.

Anche in questo caso possiamo renderci conto di come questa legge finanziaria del centro sinistra penalizzi le Regioni del nord in generale e in particolare per quanto riguarda la definizione di un efficace sistema infrastrutturale, che il precedente Governo aveva ben delineato e iniziato a realizzare.

**

Articolo 1, comma 963

Il comma 963 dispone l'incremento di 175 milioni di euro annui dei contributi assegnati al comune di Roma a titolo di concorso dello Stato negli oneri finanziari che il comune sostiene, in dipendenza delle esigenze cui deve provvedere quale sede della capitale.

L'aumento del contributo è disposto a decorrere dall'anno 2007 fino alla riforma del sistema dei trasferimenti erariali agli enti locali.

In conseguenza dell'aumento del livello complessivo dei trasferimenti erariali, il comune di Roma è escluso dalla ripartizione delle risorse aggiuntive di cui beneficiano i cosiddetti "enti sottodotati", e cioè gli enti le cui risorse risultano al di sotto della media pro-capite della fascia demografica di appartenenza.

Tra l'altro, si evidenzia che in favore del comune di Roma, il comma 949 della legge finanziaria, autorizza il rifinanziamento della legge 396/1990 riguardante gli interventi di carattere infrastrutturale, ambientale e culturale per Roma capitale di 212,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007 e 2008 e di 170 milioni di euro per il 2009.

Articolo 1, comma 964 (Alta velocità Torino-Milano-Napoli)

Il comma 964 prevede un'autorizzazione di spesa complessiva di 8.100 milioni di euro per il periodo 2007-2021 per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema "Alta velocità/Alta capacità" della linea Torino - Milano - Napoli.

In particolare, si prevede la seguente ripartizione della dotazione finanziaria:

- 400 milioni di euro per l'anno 2007;
- 1.300 milioni di euro per l'anno 2008;
- 1.600 milioni di euro per l'anno 2009;
- 4.800 milioni di euro per il periodo 2010-2021, in ragione di 400 milioni di euro per ciascun anno.

Vorremmo ricordare che per quanto riguarda l'Alta velocità, già la legge n. 289/2002 (legge finanziaria per il 2003) varata dal Governo di centro destra aveva introdotto disposizioni in materia di finanziamenti per la realizzazione della infrastruttura ferroviaria per il sistema Alta velocità/Alta capacità, ritenendo tali opere prioritarie nel quadro di sviluppo delle infrastrutture del paese. Il precedente Governo aveva inoltre affrontato con grande innovazione il tema della realizzazione di tali opere, introducendo la promozione di un sostanziale coinvolgimento del settore privato nella realizzazione e gestione degli investimenti pubblici, e in particolare, di quelli destinati ad interventi infrastrutturali, attraverso varie forme di partenariato pubblico-privato. Temi questi ben introdotti nelle Legge Obiettivo tanto criticata dal programma di governo del centro sinistra.

**

Articolo 1, comma 966-969 (Assunzione da parte dello Stato del debito Infrastrutture S.p.A.)

Il comma 966 dispone l'assunzione a carico del bilancio dello Stato degli oneri per capitale ed interessi dei titoli emessi e dei mutui contratti da Infrastrutture S.p.A. (ISPA) fino al 31 dicembre 2005 per il finanziamento degli investimenti per la realizzazione della infrastruttura ferroviaria ad alta velocità "Linea Torino Milano Napoli", nonché gli oneri delle relative operazioni di copertura.

Sono conseguentemente abrogate le disposizioni che prevedono l'accollo o la garanzia da parte dello Stato di una parte del debito nei confronti di ISPA.

Il comma 967 dispone che la Cassa depositi e prestiti S.p.A. – in cui è stata fusa per incorporazione ISPA a seguito della legge finanziaria 2006 promuove le iniziative necessarie per la liquidazione del patrimonio separato costituito da ISPA.

Il comma 968 esclude la rilevanza a fini fiscali dell'assunzione degli oneri a carico del bilancio dello Stato e dell'estinzione dei debiti di Ferrovie dello Stato S.p.A. e di società del gruppo disposte dai commi precedenti.

Il comma 969 rimette ad uno o più decreti di natura non regolamentare del Ministro dell'economia e delle finanze i criteri e le modalità di assunzione da parte dello Stato del debito di ISPA, di liquidazione del patrimonio separato di ISPA da parte della Cassa depositi e prestiti, nonché i criteri di attuazione del comma 964, che prevede le autorizzazioni di spesa per 8,1 miliardi di euro per l'alta velocità dal 2007 al 2021.

Si fa presente che il Governo di centro destra con la legge finanziaria per il 2003 ha introdotto un meccanismo di finanziamento delle opere per il completamento del sistema di trasporto ferroviario ad alta velocità/alta capacità (AV/AC) da parte del gestore della infrastruttura ferroviaria (TAV/RFI), basato su prestiti concessi allo stesso gestore da parte di Infrastrutture S.p.A. (ISPA) - successivamente fusa per incorporazione nella Cassa Depositi e Prestiti dal 1° gennaio 2006 - che si finanzia sul mercato dei capitali principalmente con emissione di obbligazioni.

Articolo 1, comma 970 (Canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria Alta velocità/Alta capacità)

Il comma 970 prevede che l'incremento annuo del canone dovuto per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria Alta velocità/Alta capacità non debba comunque essere inferiore al 2 per cento.

La disposizione aggiunge un comma al comma 8 articolo 17 del decreto legislativo 188/2003 che prevede che il canone dovuto per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria sia soggetto ad una revisione annuale in base al tasso di inflazione programmato. Lo stesso decreto 188 stabiliva che eventuali modifiche agli elementi essenziali per calcolare il canone devono essere rese pubbliche con almeno tre mesi di anticipo rispetto alla data di applicazione del canone.

La legge finanziaria introduce perciò un elemento quantitativo relativo al canone che deve essere corrisposto per l'utilizzo della rete ferroviaria sulla quale transitano i treni ad alta velocità. Viene appunto disposto che ogni anno il canone non potrà aumentare in misura inferiore al 2%.

Articolo 1, comma 971 (Contributo a Trenitalia S.p.A.)

Il comma 971 prevede l'autorizzazione di spesa di 400 milioni di euro per l'anno 2007 a Trenitalia S.p.a. andrà a coprire il contributo erogato dallo Stato a Trenitalia spa per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico forniti, ai sensi del regolamento 1191/69/CEE e in conformità all'articolo 5 della direttiva 91/440/CEE fino al 2003.

approfondimento

**

Articolo 1, comma 974 (Investimenti nella rete ferroviaria tradizionale)

Il comma 974 riguarda la copertura degli interventi sulla rete ferroviaria tradizionale, cioè quella che non riguarda l'alta velocità. prevede un'ulteriore autorizzazione di spesa di 1600 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007 e 2008 a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. L'autorizzazione di spesa, per una quota non inferiore al 50 per cento, è destinata agli investimenti nella rete regionale e locale.

Articolo 1, comma 975 (Interventi per infrastrutture ferroviarie)

Il comma 975 modifica il comma 84 dell'articolo 1 della legge n. 266/2005 (legge finanziaria 2006) recante interventi nel settore ferroviario. Il comma 975 stabilisce alla società Ferrovie dello Stato Spa o a società del gruppo, contributi per 15 anni per un ammontare di:

- 100 milioni di euro annui a decorrere dal 2006 al fine di proseguire gli interventi relativi al "Sistema alta velocità/alta capacità" Torino – Milano – Napoli;
- 100 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2007 a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (per un'ulteriore autorizzazione di spesa a tal fine, si veda la scheda relativa al comma 974).

Articolo 1, comma 976 (Ammodernamento della tratta ferroviaria Aosta-Chivasso)

Il comma 976 destina la somma di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007 e 2008 per l'ammodernamento della tratta ferroviaria Aosta-Chivasso. L'autorizzazione di spesa è a valere sulla dotazione finanziaria di 1600 milioni di euro prevista al comma 974 a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Il potenziamento e l'elettificazione della linea ferroviaria Aosta-Chivasso rientra tra gli interventi previsti dalla "legge obiettivo", n. 443/2001 approvati con il 1° Programma delle infrastrutture strategiche (delibera Cipe n. 121/2001) da parte del Governo di centro destra. L'intervento è stato poi inserito negli aggiornamenti annuali del Programma presentati all'interno del DPEF e l'ultimo in cui compare è il DPEF 2005-2008. Il costo dell'intervento è stato quantificato in 20,6 milioni di euro. Si fa presente anche in questo caso la contraddizione del Governo Prodi, che nel programma elettorale diceva di volere abolire la legge obiettivo mentre poi in concreto sta proseguendo o rifinanziando quasi tutti gli interventi infrastrutturali decisi dal Governo Berlusconi.

**

Articolo 1, comma 979 (Finanziamento Pedemontana lombarda, opere stradali in Lombardia e metropolitana M4 di Milano)

Il comma 979 prevede tre contributi quindicennali per il triennio 2007-2009 per complessivi 80 milioni di euro (10 milioni a decorrere dall'anno 2007, 30 milioni a decorrere dal 2008 e 40 milioni a decorrere dal 2009) per assicurare il concorso dello Stato al completamento della realizzazione delle opere infrastrutturali della Pedemontana lombarda.

Inoltre lo stesso comma prevede tre contributi quindicennali per complessivi 15 milioni di euro (3 milioni a decorrere dall'anno 2007, 6 milioni a decorrere dal 2008 e 6 milioni a decorrere dal 2009) per la realizzazione del tratto della metropolitana di Milano M4 Lorenteggio-Linate e sul medesimo stanziamento, una quota (non specificata nell'ammontare) per il potenziamento della rete ferroviaria locale lombarda con priorità per le tratte ad alta frequentazione adibita al trasporto dei pendolari. Si fa presente che il riferimento "al medesimo stanziamento", benché corretto, non è di immediata comprensione, poiché potrebbe sembrare riferito ai contributi autorizzati per la metropolitana M4.

Per quanto riguarda poi la realizzazione della Pedemontana Lombarda, nonché dell'autostrada Brescia-Bergamo-Milano (cosiddetta Brebemi) e delle tangenziali esterne di Milano, si prevede: la facoltà dell'ANAS di trasferire le proprie funzioni e i propri poteri di soggetto concedente e aggiudicatore ad un soggetto di diritto pubblico appositamente costituito in forma societaria per la realizzazione delle infrastrutture autostradali, quindi in assenza di apposito atto convenzionale; la possibilità che la Regione Lombardia partecipi a tale soggetto attraverso un soggetto da quest'ultima interamente partecipato.

Si ricorda che la realizzazione della Pedemontana lombarda era stata sostenuta con forza nella passata legislatura dal Gruppo Lega Nord, tanto che grazie all'impegno dei nostri Parlamentari erano state stanziare le risorse necessarie per il progetto definitivo nella precedente legge finanziaria, dopo che per lunghi anni nulla di concreto era stato fatto per realizzare un progetto così importante per la Regione Lombardia.

Articolo 1, comma 980 (Limiti di impegno relativi alla legge obiettivo)

Il comma 980, dispone che i limiti di impegno autorizzati per il finanziamento delle opere della legge obiettivo, dall'art. 13, comma 1 della legge n. 166/2002, decorrenti dagli anni 2003, 2004 e 2005, non impegnate al 31 dicembre 2006, costituiscono economie di bilancio e sono reiscritte nella competenza alla fine del periodo di ammortamento.

La norma consente perciò di riutilizzare le somme già stanziare per gli interventi infrastrutturali e non utilizzate al 31 dicembre 2006. Esse vengono imputate nella competenza degli esercizi successivi, con gli stessi limiti di impegno.

Per quanto concerne le quote dei limiti di impegno decorrenti dal 2005, considerate dalla norma, e non impegnate entro la data del 31 dicembre 2006, esse costituirebbero economie di bilancio alla chiusura dell'esercizio finanziario 2006.

Risulta evidente, anche in questo caso, che il comma fa riferimento a somme autorizzate negli anni precedenti, quindi dal Governo di centro destra, non ancora impegnate, relativamente al finanziamento delle opere della legge obiettivo.

Articolo 1, comma 981 (Pedemontana di Formia)

Il comma 981 stabilisce un contributo quindicennale di 5 milioni di euro a decorrere dal 2007 per la Pedemontana di Formia. Come nel caso della Pedemontana lombarda, anche in questo caso la norma prevede che sia possibile da parte dell'ANAS affidare ad un nuovo soggetto che avrà la veste giuridica di organismo di diritto pubblico che sarà costituito dalla stessa ANAS e dalla

Provincia di Latina. Si fa presente che anche in questo caso l'affidamento avverrebbe in modo diretto, perciò in assenza di quindi in assenza di apposito atto convenzionale.

Articolo 1, comma 982 (Entrate delle autorità portuali)

Il comma 982 introduce nuove entrate finanziarie a favore delle attività portuali rispetto a quelle già previste dalla legge 84/1994. In particolare vengono previste una tassa erariale sulle merci sbarcate e imbarcate e la tassa di ancoraggio.

Articolo 1, comma 983 (Stanziamenti per costruzioni dei porti)

Il comma 983 istituisce un fondo perequativo di 50 milioni di euro a decorrere dal 2007 presso il Ministero dei trasporti, la cui ripartizione verrà decisa da un decreto ministeriale, che dovrà stabilire criteri e modalità della ripartizione tra i 25 porti. Il compito di vigilare sulle Autorità portuali è attribuito al Ministero dei trasporti, con quello di definire indirizzi e programmi. I porti devono pertanto presentare per il prossimo anno un piano di manutenzione al quale poi attenersi per ottenere gli stanziamenti necessari.

Il comma 983 incide sul contenuto del testo di legge approvato dalla Camera, eliminando il riferimento alla soppressione, a decorrere dall'anno 2007, degli stanziamenti destinati alle autorità portuali per costruzioni dei porti.

Il testo della Camera infatti prevedeva – oltre all'istituzione, a decorrere dal 2007 presso il Ministero dei trasporti, di un fondo perequativo di ammontare pari a 50 milioni di euro, da ripartirsi annualmente tra le autorità portuali in base a criteri definiti con decreto del Ministro dei trasporti - la soppressione, con la medesima decorrenza, degli stanziamenti destinati alle autorità portuali per costruzioni e manutenzioni dei porti.

Pertanto, a seguito della modifica, a decorrere dal 2007 sono soppressi esclusivamente gli stanziamenti destinati alle autorità portuali per manutenzione dei porti.

Articolo 1, comma 984 (Ulteriori entrate a favore delle autorità portuali)

Il comma 984 autorizza le autorità portuali all'applicazione di una addizionale su tasse, canoni e diritti per l'espletamento dei compiti di vigilanza e per la fornitura di servizi di sicurezza previsti nei piani di sicurezza portuali.

Articolo 1, comma 985 (Sovrattassa per carico e scarico merci)

Il comma 985 prevede la possibilità per le autorità portuali di fissare una sovrattassa relativamente ai costi sostenuti per il carico e scarico merci.

Articolo 1, comma 986 (Interpretazione autentica di norme sull'autonomia finanziaria delle autorità portuali)

Il comma 986 fornisce una interpretazione autentica delle disposizioni di cui ai precedenti commi 982 e 985 del testo della Legge Finanziaria. Tali articoli prevedono l'attribuzione alle autorità portuali del gettito della tassa erariale e della tassa di ancoraggio e la conferma dell'attribuzione alle medesime autorità portuali del gettito della tassa sulle merci sbarcate e imbarcate. Con il comma in esame si precisa che sono soggette alla tassa di ancoraggio e alle tasse sulle merci, le navi che compiono operazioni commerciali e le merci imbarcate e sbarcate nell'ambito di porti, rade o spiagge dello Stato, in zone o presso strutture di ormeggio, quali banchine, moli, pontili, piattaforme, boe, torri e punti di attracco, in qualsiasi modo realizzati.

Articolo 1, comma 987 (Riscossione delle tasse)

Il comma 987 precisa che anche per le nuove tasse la riscossione è affidata agli uffici doganali che poi provvedono a devolverle alle autorità portuali.

Articolo 1, comma 988 (Sistema di tesoreria mista)

Il comma 988 dispone che le autorità portuali potranno applicare il sistema di tesoreria mista di cui all'articolo 7 del decreto legislativo 7 agosto 1997, n. 279. Le somme giacenti al 31 dicembre 2006 nei sottoconti fruttiferi possono essere prelevate in due annualità nel mese di giugno negli anni 2007 e 2008.

Articolo 1, comma 989 (Definizione del sistema di autonomia finanziaria delle Autorità portuali)

Il comma 989 prevede l'emanazione, entro novanta giorni dall'entrata in vigore della Legge Finanziaria, di un regolamento esecutivo recante la revisione della disciplina delle tasse e dei diritti marittimi nonché, aspetto sicuramente più rilevante, dei criteri per l'istituzione delle autorità portuali e della verifica del possesso dei requisiti necessari per la conferma o l'eventuale soppressione delle stesse. Già il comma in esame contiene i principi guida di tale rivoluzione nel sistema delle autorità portuali, precisando che nella ridefinizione del numero delle autorità (che attualmente sono venticinque) dovrà tenersi conto della rilevanza nazionale ed internazionale dei porti, del collegamento con le reti strategiche nazionali ed internazionali, del volume dei traffici e della capacità di autofinanziamento.

Articolo 1, comma 990 (Realizzazione delle opere previste negli atti programmatici portuali)

Il comma 990 dispone che con decreto adottato di concerto tra il Ministero dei trasporti, il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle infrastrutture verrà determinata, per i porti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali, la quota dei tributi diversi dalle tasse e diritti portuali da devolvere a ciascuna autorità portuale, al fine della realizzazione di opere e servizi previsti nei rispettivi piani regolatori portuali e piani operativi triennali.

Articolo 1, comma 991 (Realizzazione delle grandi infrastrutture aeroportuali)

Il comma 991 prevede lo stanziamento di un contributo di 10 milioni di euro per quindici anni a decorrere dall'anno 2007 per la realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, e successive modificazioni e per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali che risultino immediatamente cantierabili. Ma le modalità di attribuzione di tale contributo vengono demandate allo stesso decreto interministeriale di cui al comma precedente.

Articolo 1, comma 992 (Esclusione dell'imponibilità dell'Iva)

Il comma 992 precisa che la realizzazione in porti già esistenti di opere previste nel piano regolatore portuale e nelle relative varianti ovvero qualificate come adeguamenti tecnico-funzionali sono da intendersi quali attività di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione degli stessi e dunque come queste ultime esenti dall'imponibilità dell'Iva.

Articolo 1, comma 993 (Imponibilità ai fini Iva dei canoni concessori)

Ponendo fine a numerose dispute sorte tra l'agenzia delle entrate e le autorità portuali, il comma 993 dispone che gli atti di concessione demaniale rilasciati dalle autorità portuali, in ragione della natura giuridica di enti pubblici non economici delle autorità medesime, restano assoggettati alla sola imposta proporzionale di registro ed i relativi canoni non costituiscono corrispettivi imponibili ai fini dell'imposta sul valore aggiunto. Gli atti impositivi o sanzionatori fondati sull'applicazione dell'imposta sul valore aggiunto ai canoni demaniali marittimi introitati dalle autorità portuali perdono efficacia ed i relativi procedimenti tributari si estinguono.

Articolo 1, comma 994 (Contributo per mutui)

Il comma 994 prevede un contributo di 15 milioni di euro per i mutui contratti nel 2007 per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali che risultino immediatamente cantierabili.

Articolo 1, comma 995 (Regolamentazione del contributo per mutui)

Il comma 995 affida ad un decreto del Ministro dei trasporti, da adottare d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, le disposizioni attuative del precedente comma 994.

Articolo 1, commi 996, 997 (Attività di dragaggio)

Il comma 996 introduce una serie di commi all'art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale" disciplinando così le operazioni di dragaggio, nei siti oggetto di interventi di bonifica di interesse nazionale, ai sensi dell'art. 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale". In particolare le operazioni di dragaggio possono essere svolte anche contestualmente alla predisposizione del progetto relativo alle attività di bonifica e, al fine di evitare che tali operazioni possano pregiudicare la futura bonifica del sito, il progetto di dragaggio deve essere presentato dall'Autorità Portuale (o laddove non istituita dall'ente competente), al Ministero delle Infrastrutture e si deve basare su tecniche idonee ad evitare la dispersione del materiale.

I materiali derivanti dalle attività di dragaggio, che presentano caratteristiche chimiche, fisiche e microbiologiche, analoghe al fondo naturale con riferimento al sito di prelievo e idonee con riferimento al sito di destinazione, possono essere immessi o refluiti in mare ovvero impiegati per formare terreni costieri; l'idoneità del materiale dragato viene verificata mediante apposite analisi da effettuare nel sito prima del dragaggio sulla base di metodologie e criteri stabiliti con apposito decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, da adottare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.

Il comma 997, dispone che il Presidente dell'Autorità portuale deve assicurare la navigabilità nell'ambito portuale e provvedere al mantenimento ed approfondimento dei fondali; ai fini degli interventi di escavazione e manutenzione dei fondali può indire una conferenza di servizi con le amministrazioni interessate e nei casi indifferibili di necessità ed urgenza può adottare provvedimenti di carattere coattivo.

Articolo 1, commi 998-1000 (Nuove convenzioni per il cabotaggio marittimo)

I commi 998-1000 disciplinano le convenzioni con alcune società marittime che esercitano cabotaggio e collegamenti con le isole maggiori e minori e con gli arcipelaghi.

In particolare il comma 998 autorizza la spesa di 50 milioni di euro a decorrere dal 2009 per la stipula di nuove convenzioni, da stipularsi entro il 30 giugno 2007 con scadenza non anteriore al

31 dicembre 2012, con le società marittime esercenti i servizi di collegamento con le isole maggiori e minori nonché eventuali prolungamenti tecnicamente ed economicamente necessari ritenuti essenziali ad assicurare il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale delle aree interessate, ed in particolare del Mezzogiorno, i servizi postali e commerciali con le isole dell'Arcipelago toscano, Partenopee, Pontine, Eolie, Egadi, Pelagie, di Ustica e di Pantelleria e i servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale nella costa orientale dell'Adriatico.

Ai sensi del comma 999, le convenzioni verranno stipulate dal Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sulla base di criteri stabiliti dal CIPE e dovranno contenere l'indicazione delle linee da servire, delle procedure e dei tempi di liquidazione del rimborso degli oneri di servizio pubblico. Le convenzioni dovranno inoltre essere notificate alla Commissione Europea per la verifica della loro compatibilità con il regime comunitario. Nelle more degli adempimenti comunitari si applicheranno le convenzioni attualmente in vigore.

Il comma 1000 reca infine l'abrogazione di una serie di disposizioni. Tra queste vi sono quelle relative ai servizi marittimi sovvenzionati di collegamento con le isole maggiori e minori, quelle relative alle sovvenzioni di equilibrio da corrispondere per le linee, e le relative frequenze, ritenute essenziali per assicurare i collegamenti necessari a svolgere il trasporto marittimo, tra cui i servizi marittimi sovvenzionati di collegamento con le isole, ed infine quelle concernenti l'autorizzazione al Ministro dei trasporti a concedere sovvenzioni per l'esercizio dei servizi di collegamento con le isole maggiori e minori, mediante apposita convenzione di durata ventennale, e l'oggetto della convenzione.