

Roberto Gallia

Il Pnrr e la perequazione infrastrutturale

(doi: 10.1444/102162)

Rivista giuridica del Mezzogiorno (ISSN 1120-9542)

Fascicolo 4, dicembre 2021

Ente di afferenza:

(SVIMEZ)

Copyright © by Società editrice il Mulino, Bologna. Tutti i diritti sono riservati.

Per altre informazioni si veda <https://www.rivisteweb.it>

Licenza d'uso

L'articolo è messo a disposizione dell'utente in licenza per uso esclusivamente privato e personale, senza scopo di lucro e senza fini direttamente o indirettamente commerciali. Salvo quanto espressamente previsto dalla licenza d'uso Rivisteweb, è fatto divieto di riprodurre, trasmettere, distribuire o altrimenti utilizzare l'articolo, per qualsiasi scopo o fine. Tutti i diritti sono riservati.

Il PNRR e la perequazione infrastrutturale

di Roberto Gallia

Sommario: 1. Premessa. - 2. La perequazione infrastrutturale. - 3. Considerazioni non conclusive.

1. Premessa

All'interno delle disposizioni per l'attuazione del PNRR è stata inserita anche una modifica all'istituto della perequazione infrastrutturale, introdotto dalla legge n. 42/2009 in materia di federalismo fiscale¹. La disciplina della perequazione infrastrutturale, già modificata all'interno della legge di bilancio 2021 (Legge 178/2020)², è stata riscritta nell'ambito della revisione dei procedimenti (d.l. 77/2021)³, con una norma stralciata in sede di conversione e riproposta, con alcune modifiche e precisazioni, nel c.d. «decreto infrastrutture» (d.l. 121/2021)⁴.

Appare opportuno ricordare che la legge n. 42/2009 ha dato origine al complesso e articolato quadro normativo di attuazione dell'autonomia finanziaria delle Regioni e degli Enti locali; autonomia che, se intesa quale attribuzione di responsabilità, è da annoverare a pieno titolo nell'evoluzione delle politiche pubbliche di sviluppo.

¹ Art. 22 «Perequazione infrastrutturale», legge 5 maggio 2009, n. 42 «Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione», in *G.U.* n. 103 del 6 maggio 2009.

² Art. 1, comma 815, legge 30 dicembre 2020, n. 178 «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023», in *S.O.* n. 46 alla *G.U.* n. 322 del 30 dicembre 2020.

³ Art. 59 «Disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale», decreto legge 31 maggio 2021, n. 77 «Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure», in *G.U.* n. 129 del 31 maggio 2021, convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 (in *S.O.* n. 26 alla *G.U.* n. 181 del 30 luglio 2021).

⁴ Art. 15 «Disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale», decreto legge 10 settembre 2021, n. 121 «Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, ...», in *G.U.* n. 217 del 10 settembre 2021.

In tal senso appare del tutto attuale il giudizio di Manin Carabba, quando, presentando il *Piccolo codice del federalismo*⁵, riconosce una ideale continuità con la codificazione meridionalistica.

Il tema dell'intervento per lo sviluppo del Mezzogiorno si inserisce, infatti, all'interno della costruzione dell'ordinamento federale, dopo la riforma del Titolo V, parte II, della Costituzione del 2001 e dopo la legge di attuazione n. 42/2009.

E si può senz'altro sottolineare che l'attuazione del federalismo fiscale può offrire l'occasione per colmare il limite principale delle esperienze dell'intervento speciale, che non sono riuscite a generare una vera cooperazione fra governo dello Stato centrale, Regioni e sistema delle autonomie. E ancora, entro questa disciplina dovrebbero trovare tutela piena i diritti sociali di cittadinanza, che il nuovo Titolo V affida alla legislazione esclusiva dello Stato, e trovare attuazione i principi di solidarietà, verticale e orizzontale.

In merito all'istituto della perequazione infrastrutturale abbiamo già avuto modo di argomentare in passato⁶, evidenziando la sua finalità di accertare prima ed operare quindi per assicurare la presenza, in maniera omogenea su tutto il territorio nazionale, di adeguati livelli di servizi e prestazioni a favore delle famiglie e delle imprese.

La definizione dei «livelli essenziali delle prestazioni» è materia di competenza esclusiva statale, che non può essere né delegata né devoluta, individuata dall'art. 117 Costituzione, che alla lett. m) del secondo comma recita:

m) determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale.

Le iniziative volte a perequare la fornitura di servizi e prestazioni sull'intero territorio nazionale sono ascrivibili alle finalità dell'art. 119 Costituzione, che al comma 5 recita:

Per promuovere lo sviluppo economico, la coesione e la solidarietà sociale, per rimuovere gli squilibri economici e sociali, per favorire l'effettivo esercizio dei diritti della persona, o per provvedere a scopi diversi dal normale esercizio delle loro funzioni, lo Stato destina risorse aggiuntive ed effettua interventi speciali in favore di determinati Comuni, Province, Città metropolitane e Regioni.

Infine è bene ricordare che, in occasione dei provvedimenti attuativi della perequazione infrastrutturale, sono state adeguate le nozioni

⁵ M. Carabba e A. Claroni (a cura di), *Piccolo codice del federalismo*, in «Quaderni SVIMEZ», n. 33, ottobre 2012.

⁶ R. Gallia, *Perequazione infrastrutturale*, in questa «Rivista», vol. XXV, n. 3, 2011, pp. 711-722, e *La perequazione infrastrutturale al tempo dell'autonomia differenziata*, in questa «Rivista», vol. XXXIV, n. 1, 2020, pp. 121-138.

di «opera pubblica» e di «servizio pubblico», fatte confluire nella innovativa nozione di «infrastruttura pubblica», disponendo⁷ che:

per infrastrutture si intendono i beni strumentali dotati della prevalente finalità di fornitura di servizi collettivi, a domanda individuale o aggregata rivolti alle famiglie e alle imprese, [...], indipendentemente dalla natura proprietaria dei soggetti titolari dei diritti reali su tali beni.

Il contributo che segue si propone di indagare la coerenza della innovazione, apportata all'istituto della perequazione infrastrutturale, rispetto all'obiettivo di perseguire la crescita economica e l'equità quale «parte di una più ampia ed ambiziosa strategia per l'ammodernamento del Paese, [...] [operando anche] una marcata sburocratizzazione per ridurre i costi e i tempi che attualmente gravano su imprese e cittadini»⁸.

A tal fine si ricorda che questo istituto non ha ancora avuto una concreta applicazione, che è stato già oggetto di una recente innovazione normativa, e che l'attuale innovazione, nel precedente testo non approvato e sostanzialmente riproposto, ha suscitato le perplessità della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, la quale ha lamentato che «il testo va a modificare un accordo condiviso in sede di Conferenza Stato-Regioni»⁹.

2. *La perequazione infrastrutturale*

Le infrastrutture, declinate nella loro localizzazione territoriale, costituiscono uno dei pilastri delle politiche per lo sviluppo economico e la coesione sociale, come si è già avuto modo di ricordare in precedenti occasioni, richiamando la programmazione delle risorse aggiuntive¹⁰, la riforma del codice degli appalti e delle concessioni¹¹,

⁷ Art. 2, comma 2, d.m. 26 novembre 2010 «Disposizioni in materia di perequazione infrastrutturale, ai sensi dell'art. 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42», in *G.U.*, n. 75 del 1° aprile 2011.

⁸ Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, 5 maggio 2021 (*link*: <https://www.governo.it/sites/governo.it/files/PNRR.pdf>).

⁹ Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, documento 21/74/CRFS/C1-C3 «Prime valutazioni e proposte emendative sulla bozza di provvedimento *Governance PNRR e semplificazioni*», 28 maggio 2021 (*link*: <http://www.regioni.it/home/pnrr-decreto-legge-semplificazione-e-governance-2799/>).

¹⁰ R. Gallia, *Infrastrutture per lo sviluppo: programmare e progettare*, relazione al Seminario SVIMEZ del 3 marzo 2015, in questa «Rivista», vol. XXIX, n. 3, 2015, pp. 439-444.

¹¹ R. Gallia, *Programmazione delle infrastrutture, assetto del territorio e politiche urbane*, relazione al seminario SVIMEZ del 15 marzo 2016, in questa «Rivista», vol. XXX, n. 3, 2016, pp. 781-799.

le problematiche della valutazione della spesa pubblica in infrastrutture¹² e gli aspetti procedurali della relativa programmazione¹³, dopo che in precedenza si era già evidenziata la possibilità, a fronte della contrazione dei finanziamenti pubblici, di mantenere comunque adeguati livelli delle prestazioni essenziali, misurabili in termini di obiettivi dei servizi da fornire alle famiglie e alle imprese, applicando le procedure di valutazione e controllo dell'allocazione delle risorse introdotte a seguito della riforma della finanza pubblica¹⁴, e ricorrendo a formule innovative di partenariato pubblico privato¹⁵.

Il riconoscimento normativo del collegamento esistente fra *deficit* infrastrutturale e *deficit* di sviluppo è avvenuto con l'introduzione dell'istituto della perequazione infrastrutturale nel nostro ordinamento.

In tal senso, l'art. 22 della legge n. 42/2009 (citata) prevedeva la ricognizione degli interventi infrastrutturali «riguardanti le strutture sanitarie, assistenziali, scolastiche nonché la rete stradale, autostradale e ferroviaria, la rete fognaria, la rete idrica, elettrica e di trasporto e distribuzione del gas, le strutture portuali ed aeroportuali» (comma 1), sulla base della quale, «al fine del recupero del *deficit* infrastrutturale, [...] [sono individuati gli] interventi finalizzati agli obiettivi di cui all'art. 119, quinto comma, della Costituzione, che tengano conto anche della virtuosità degli Enti nell'adeguamento al processo di convergenza ai costi o al fabbisogno standard» (comma 2).

Nozione ulteriormente precisata dalle disposizioni attuative dettate dal d.m. 26 novembre 2010 (citato), le quali specificano che «la perequazione infrastrutturale mira a ridurre il *deficit* di servizi resi dalle infrastrutture» (art. 3, comma 1), e che la ricognizione deve essere effettuata misurando, alla medesima data, «i livelli di servizio offerti [...] con i corrispondenti standard di servizio [definiti sia a livello nazionale che comunitario] [...] avvalendosi di appropriati indicatori che misurano gli eventuali scostamenti sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo (art. 2, comma 1).

¹² R. Gallia, *Sviluppo economico e attrezzatura del territorio. Alle origini della valutazione nell'amministrazione italiana*, memoria al Seminario SVIMEZ del 7 dicembre 2017, in questa «Rivista», vol. XXXII, n. 2, 2018, pp. 483-505.

¹³ R. Gallia, *La spesa per infrastrutture degli Enti locali: l'efficacia della programmazione condizionata dalle semplificazioni procedurali*, memoria al Seminario SVIMEZ del 21 novembre 2018, in questa «Rivista», vol. XXXIII, n. 2, 2019, pp. 379-393.

¹⁴ R. Gallia, *Il «come spendere» nella revisione della spesa pubblica*, relazione al Seminario SVIMEZ del 15 marzo 2013, in questa «Rivista», vol. XXVII, n. 1-2, 2013, pp. 149-162.

¹⁵ R. Gallia, *Il contratto di disponibilità*, relazione al Seminario SVIMEZ del 23 luglio 2013, in questa «Rivista», vol. XXVII, n. 3, 2013, pp. 441-454.

Contestualmente, si è disposto che le risorse aggiuntive del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC)¹⁶ siano destinate «al finanziamento di progetti strategici, sia di carattere infrastrutturale sia di carattere immateriale, di rilievo nazionale, interregionale e regionale, aventi natura di grandi progetti o di investimenti articolati in singoli interventi di consistenza progettuale ovvero realizzativa tra loro funzionalmente connessi, in relazione a obiettivi e risultati quantificabili e misurabili, anche per quanto attiene al profilo temporale [...] tenendo conto della programmazione degli interventi di carattere ordinario» (art. 4, comma 3, d.lgs. n. 88/2011), e che le disponibilità finanziarie siano programmate «con particolare riferimento al graduale conseguimento, nelle medesime aree [svantaggiate], dei livelli delle prestazioni e del livello dei costi di erogazione dei servizi standardizzati [...], valutando l'impatto macroeconomico e gli effetti, in termini di convergenza, delle politiche di coesione e della spesa ordinaria destinata alle aree svantaggiate» (art. 5, comma 1, d.lgs. n. 88/2011).

Queste disposizioni, che non hanno dato luogo a significative azioni di politiche pubbliche, hanno subito una sostanziale innovazione in occasione dell'approvazione della legge n. 178/2020 di bilancio per l'anno 2021 (citata), che – tra le tante disposizioni per l'attuazione del programma *Next Generation EU* – ha anche sostituito e integrato il primo comma dell'art. 22 della legge n. 42/2009, «al fine di assicurare il recupero del *deficit* infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, anche infra-regionali», con disposizioni i cui aspetti più rilevanti riguardavano:

- l'attribuzione ad un D.P.C.M. del compito di procedere alla ricognizione delle dotazioni infrastrutturali esistenti ed alla definizione degli «standard di riferimento per la perequazione infrastrutturale in termini di servizi minimi» (comma 1);

- la definizione degli schemi-tipo per effettuare la ricognizione (comma 1-*ter*);

- la decisione, in sede di Conferenza unificata, in merito alla individuazione delle «infrastrutture necessarie a colmare il *deficit* di servizi rispetto agli standard di riferimento», e alla definizione dei «criteri di priorità per l'assegnazione dei finanziamenti», a valere sul «Fondo per la perequazione infrastrutturale», di nuova istituzione (comma 1-*quater*);

¹⁶ Decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88 «Disposizioni in materia di risorse aggiuntive ed interventi speciali per la rimozione di squilibri economici e sociali, a norma dell'art. 16 della legge 5 maggio 2009, n. 42», in *G.U.*, n. 143 del 22 giugno 2011.

- la programmazione degli interventi tramite «intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano» (comma 1-*quinquies*);
- il monitoraggio della realizzazione degli interventi tramite il sistema di cui al d.lgs. n. 229/2011¹⁷.

Il Servizio studi del Senato, tramite le schede di lettura¹⁸ ci fa sapere che i contenuti di questa innovazione legislativa, che «prevede interventi volti ad assorbire il divario infrastrutturale tra le aree del Paese e a tal fine istituisce un fondo con una dotazione pari a 4,6 miliardi di euro», sono stati «illustrati dal Ministro per gli affari regionali e le autonomie¹⁹ nel corso dell'audizione «sui rapporti tra lo Stato e le regioni in conseguenza delle recenti evoluzioni dell'emergenza coronavirus» presso la Commissione parlamentare per le questioni regionali nella seduta del 18 novembre 2020», ed infine ci ricorda che tali contenuti sono stati condivisi con le Regioni e sanciti in Conferenza Stato-Regioni con l'accordo in data 5 novembre 2020²⁰.

In merito ai contenuti del comma 1, mette in evidenza il riferimento esplicito ai territori infraregionali, per cui «La tipologia di perequazione perseguita va pertanto intesa non come volta a beneficiare esclusivamente le regioni con minore grado di sviluppo infrastrutturale, bensì come diretta a colmare eventuali divari strutturali riguardanti territori anche situati all'interno di regioni che, nelle restanti parti, siano adeguatamente dotate di capitale fisico». Indicazione rafforzata dal coinvolgimento delle Regioni, con la «innovativa scelta di precisare che la ricognizione si avvale (anche) dei dati e delle informazioni forniti dalla Conferenza delle regioni e delle Province autonome».

In merito ai contenuti del comma 1-bis, fa notare che vengono riprodotti i parametri della disposizione previgente, facendo co-

¹⁷ Decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229 «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti», in *G.U.*, n. 30 del 6 febbraio 2012. Per una illustrazione del provvedimento si rimanda a: R.Gallia, *Il controllo della spesa pubblica per infrastrutture*, in questa «Rivista», vol. XXVI, n. 1-2, 2012, pp. 251-265.

¹⁸ Senato della Repubblica, Servizio studi, Dossier 323/6, volume III, 8 febbraio 2021 (*link*: <http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/01207991.pdf>).

¹⁹ Carica rivestita, in quel periodo, dall'On. Francesco Boccia.

²⁰ Conferenza Stato-Regioni, «Accordo, ai sensi dell'art. 4 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, tra Governo, Regioni e Province autonome di Trento e di Bolzano in materia di interventi strategici a favore delle Regioni e delle Province autonome», repertorio atti n. 187/CSR del 5 novembre 2020 (*link*: <http://www.statoregioni.it/it/conferenza-stato-regioni/sedute-2020/seduta-del-05112020/atti/reperorio-atto-n-187-csr-fuori-sacco/>).

munque rilevare che «la stessa riguardava la ricognizione degli interventi, non già delle dotazioni²¹».

In merito ai contenuti del comma 1-*ter*, che «presenta contenuti innovativi rispetto alle disposizioni previgenti» (successivamente espunti dalla ulteriore modifica), fa notare che la Struttura di missione Invitalia già opera alle dipendenze della presidenza del Consiglio dei Ministri.

In merito ai contenuti del comma 1-*quater*, «contenente disposizioni precedentemente non previste», che demanda ad ulteriori D.P.C.M. «l'individuazione sia delle infrastrutture necessarie a colmare il *deficit* di servizi rispetto agli standard di riferimento per la perequazione infrastrutturale, sia dei criteri di priorità per l'assegnazione dei finanziamenti», fa notare come per l'allocazione delle dotazioni finanziarie del «Fondo per la perequazione infrastrutturale» (di nuova istituzione), «da assegnare sull'intero territorio nazionale, [tramite] già individuati specifici criteri o indicatori di attribuzione», non trovano applicazione le riserve di legge²² disposte per

destinare agli interventi nel Mezzogiorno un volume complessivo di stanziamenti in conto capitale proporzionale alla popolazione residente (ciò che comporta, di fatto, una riserva pari al 34% delle risorse complessive), [...] [in quanto riferite al] riparto delle risorse dei programmi di spesa in conto capitale finalizzati alla crescita o al sostegno degli investimenti, da assegnare sull'intero territorio nazionale, per i quali non siano già individuati specifici criteri o indicatori di attribuzione.

In merito ai contenuti del comma 1-*quinqüies*, riferito alla programmazione degli interventi (con la quale si definisce «l'importo del relativo finanziamento, i soggetti attuatori e il cronoprogramma della spesa, con indicazione delle risorse annuali necessarie per la loro realizzazione»), viene rilevata la non coincidenza dei soggetti istituzionali coinvolti in questa fase con quelli indicati al precedente comma 1-*quater* in riferimento alla ripartizione delle risorse.

Infine, in merito ai contenuti del comma 1-*sexies*, ricorda che «il citato D.lgs. n. 229 contempla specifici obblighi di monitoraggio per le amministrazioni pubbliche e per i soggetti, anche privati, che realizzano opere pubbliche».

²¹ In merito alla nozione delle dotazioni infrastrutturali, quali livelli quantitativi e qualitativi di fornitura di servizi alle famiglie e alle imprese, rinvio al citato *La perequazione infrastrutturale al tempo dell'autonomia differenziata*.

²² Art. 7-*bis*, decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243 «Interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno», convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18 (in *G.U.*, n. 49 del 28 febbraio 2017).

Prima che venisse a scadenza il termine del 30 giugno 2021 (successivamente prorogato al 30 dicembre 2021, come diremo più oltre), previsto per l'effettuazione della ricognizione delle dotazioni infrastrutturali esistenti, il d.l. n. 77/2021 ha provveduto a modificare queste disposizioni, stabilendo (sostanzialmente) che:

- la ricognizione non riguardi più «le dotazioni infrastrutturali esistenti» bensì «il numero e la classificazione funzionale» delle medesime categorie di strutture in precedenza indicate (salvo l'eliminazione delle infrastrutture «idrica, elettrica e digitale e di trasporto e distribuzione del gas»), distinguendo le infrastrutture di competenza statale, la cui ricognizione è effettuata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da quelle di competenza non statale, la cui ricognizione è effettuata (per il tramite delle Regioni) dagli «Enti territoriali, nonché dagli altri soggetti pubblici e privati competenti» (comma 1);

- in esito alla ricognizione il CIPRESS (Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile), previa intesa in Conferenza unificata, stabilisce «i criteri di priorità e le azioni da perseguire per il recupero del divario risultante dalla ricognizione», programmando gli investimenti a valere sul Fondo per la perequazione infrastrutturale «avuto riguardo alle carenze della dotazione infrastrutturale sussistenti in ciascun territorio, all'estensione delle superfici territoriali e alla specificità insulare, alla densità della popolazione e delle unità produttive» (comma 1-*bis*);

- conferma il Fondo per la perequazione infrastrutturale con la relativa dotazione finanziaria, richiamando il Codice dei contratti pubblici per disciplinare il supporto tecnico-operativo alle attività di competenza del Dipartimento degli affari regionali (comma 1-*ter*);

- ogni Ministero, per gli interventi di propria competenza, adotta un piano di attuazione del programma deliberato dal CIPRESS, che deve essere comunicato alla Conferenza unificata, senza nulla dire sugli (eventuali) interventi di competenza degli altri soggetti, regioni, Enti locali, ecc. (comma 1-*quater*);

- rimangono invariate le disposizioni in merito al monitoraggio (comma 1-*quinqüies*).

Il Servizio studi della Camera, tramite le schede di lettura²³, premettendo che le innovazioni sono state apportate «con l'intento di semplificarne le procedure», opera una serie di osservazioni sull'impianto procedimentale, in merito alle incongruenze rison-

²³ A.C. 3146, Dossier 8 giugno 2021, pp. 345-357 (*link*: <https://documenti.camera.it/Leg18/Dossier/Pdf/D21077.Pdf>).

trate che potrebbero rappresentare significative criticità. In particolare segnala come l'eliminazione di alcune disposizioni previgenti, espunte nel nuovo testo, potrebbero creare dei vuoti nell'impianto logico procedimentale, ricordando che:

i) nel novero delle infrastrutture oggetto della ricognizione erano incluse anche le reti idrica, elettrica e digitale, nonché di trasporto e distribuzione del gas (comma 1, lett. *a*)).

ii) il provvedimento statale avrebbe dovuto altresì definire gli standard di riferimento per la perequazione infrastrutturale in termini di servizi minimi per le predette tipologie di infrastrutture (comma 1, lett. *b*));

iii) la ricognizione avrebbe dovuto tener conto, in particolare, dei seguenti elementi: estensione delle superfici territoriali; valutazione della rete viaria con particolare riferimento a quella del Mezzogiorno; *deficit* infrastrutturale e *deficit* di sviluppo; densità della popolazione e densità delle unità produttive; particolari requisiti delle zone di montagna; carenze della dotazione infrastrutturale esistente in ciascun territorio; specificità insulare con definizione di parametri oggettivi relativi alla misurazione degli effetti conseguenti al divario di sviluppo economico derivante dall'insularità, anche con riguardo all'entità delle risorse per gli interventi speciali di cui all'art. 119, quinto comma, della Costituzione (comma 1-*bis*);

iv) al Presidente del Consiglio dei Ministri (o al Ministro dallo stesso delegato) erano demandati, [...], il coordinamento delle attività propedeutiche all'emanazione dei citati D.P.C.M. con cui definire la modalità di effettuazione della ricognizione nonché, in collaborazione con i Ministeri competenti, la definizione degli schemi-tipo per la ricognizione e degli *standard* di riferimento (comma 1-*ter*).

In merito ai contenuti del comma 1, poiché la disposizione fa riferimento alle infrastrutture di competenza sia statale sia non statale e, per queste ultime, pone «obblighi in capo agli Enti territoriali e ai «soggetti pubblici e privati competenti»», segnala «l'opportunità di precisare se l'onere ricada in ragione della proprietà dell'infrastruttura o dell'utilizzo della stessa, [nonché] di specificare, con riferimento alle ricognizioni in capo ai soggetti diversi dagli Enti territoriali e specie con riguardo ai soggetti privati, attraverso quali modalità debba essere assicurato l'adempimento di siffatto obbligo di comunicazione delle ricognizioni».

In merito ai contenuti del comma 1-*bis*, osserva che i parametri ai quali il CIPES si deve attenere per definire i criteri di priorità per l'assegnazione dei finanziamenti, sono i medesimi che nel testo previgente erano indicati come «criteri sulla base dei quali effettuare la ricognizione». Evidenzia inoltre come l'individuazione del finanziamento assegnato a ciascun Ministero abbia la finalità di coordinare l'attribuzione delle risorse finanziarie derivanti dai diversi fondi, mentre nel testo previgente prevedeva «l'individua-

zione sia delle infrastrutture necessarie a colmare il *deficit* [NdR: corsivo nel testo] di servizi rispetto agli *standard* di riferimento per la perequazione infrastrutturale, sia dei criteri di priorità per l'assegnazione dei finanziamenti».

In merito ai contenuti del comma 1-*ter*, si limita ad osservare che il testo conferma quanto già previsto, aggiungendo che «il Dipartimento per gli Affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei Ministri possa stipulare una apposita *convenzione* [NdR: evidenziazione nel testo] per il supporto tecnico-operativo alle attività di competenza nel limite massimo di 200.000 euro per il 2021».

In merito alla disposizione del comma 1-*quater*, in base alla quale ogni Ministero dovrà adottare un piano per le opere di propria competenza, la scheda di lettura non ricorda né che questo piano dovrebbe confluire nel relativo Documento Pluriennale di Pianificazione, applicando quindi le corrispondenti procedure di valutazione²⁴, né l'assenza di qualsivoglia indicazione per la pianificazione degli interventi di competenza delle Regioni e degli Enti territoriali, limitandosi ad osservare che «tenuto conto che gli interventi recati nei Piani ministeriali potrebbero incidere anche su ambiti materiali di interesse degli Enti territoriali, [...], si valuti l'opportunità di rafforzare il coinvolgimento della Conferenza unificata in sede di approvazione dei medesimi Piani».

Infine nulla da rilevare in merito alla disposizione del comma 1-*quinquies*, che ripropone il testo previgente.

In sede di conversione, queste innovazioni sono state elise e sostituite²⁵ dalla mera proroga di sei mesi (dal 30 giugno al 31 dicembre 2021) del termine entro cui deve essere effettuata la ricognizione delle dotazioni infrastrutturali esistenti ed entro cui sono definiti gli standard di riferimento in termini di servizi minimi. Quindi le disposizioni sono state riproposte, con alcune puntualizzazioni e modifiche, all'interno del c.d. «decreto infrastrutture»²⁶.

²⁴ Decreto legislativo 29 dicembre 2011 n. 228 «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere a), b), c) e d) della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di valutazione degli investimenti relativi ad opere pubbliche», in *G.U.*, n. 30 del 6 febbraio 2012. Per una illustrazione del provvedimento si rimanda a *Il controllo della spesa pubblica per infrastrutture*, già citato.

²⁵ La scheda di lettura (XVIII Legislatura, AS2332, *Dossier*, 26 luglio 2021, vol. II, pp. 244-258) spiega che «la proroga è disposta nelle more di una ridefinizione, semplificazione e razionalizzazione del procedimento finalizzato alla perequazione infrastrutturale, di cui all'art. 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42, sì da rendere palese l'intenzione del legislatore di modificare nuovamente la disciplina recata al medesimo articolo».

²⁶ V. precedente nota 4.

Le puntualizzazioni e le modifiche più significative, riguardano:

- l'aver affiancato la finalità di «garantire analoghi livelli essenziali di infrastrutturazione e dei servizi a essi connessi» al già previsto «recupero del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale» (comma 1);

- l'aver reinserito nella ricognizione le infrastrutture idriche, precedentemente eliminate dalla legge di bilancio 2021 (comma 1);

- l'aver responsabilizzato le Regioni e le Province autonome per la ricognizione delle infrastrutture non statali (comma 1);

- l'aver attribuito ad un DPCM, in luogo di una delibera del CIPES, il compito di definire i criteri di priorità e le azioni da perseguire, con riferimento agli «aspetti prestazionali e qualitativi», inserendo contestualmente tra i criteri di priorità anche la «specificità insulare» (comma 1-*bis*).

Le ulteriori modifiche e integrazioni riguardano aspetti prevalentemente procedurali e contabili.

3. *Considerazioni non conclusive*

Come già più volte rilevato in passato, con gli interventi citati in premessa, se si vogliono praticare scelte finalizzate a conseguire predeterminati obiettivi di servizio, assumono rilievo non solo i procedimenti di programmazione della spesa e di realizzazione delle infrastrutture, ma anche quelli relativi alla loro localizzazione, determinata non tanto sulla base di una mera riserva di fondi, quanto piuttosto sulla base di una prospettiva strategica finalizzata a superare divari territoriali misurabili e talvolta misurati²⁷.

Le norme in esame, con l'esplicito riferimento ai territori infra-regionali, richiamano i divari strutturali riguardanti anche porzioni di territori all'interno di regioni che, nel loro complesso, presentano soddisfacenti dotazioni di infrastrutture. In tal senso andrebbe valorizzata la responsabilità ripartita tra Stato, Regioni ed Enti territoriali; ma, come precedentemente illustrato, le infrastrutture vengono suddivise per «competenza», statale e non statale, e non per interesse, nazionale o locale, e non risulta chiaro se e in che

²⁷ Come avvenuto, ad esempio, per l'individuazione delle Zone franche urbane (ZFU), a seguito di un procedimento fondato su indicatori statistici e non su mere scelte politiche; elemento non valorizzato dalla controversa successiva attuazione (cfr: R. Gallia, *Le «zone franche urbane» e la politica di coesione nelle aree urbane*, in questa «Rivista», vol. XXII, n. 3, 2008, pp. 877-895).

misura il Fondo per la perequazione infrastrutturale possa finanziare anche opere di «competenza» locale, in quanto le Regioni risultano coinvolte esclusivamente in riferimento alla localizzazione delle opere sul proprio territorio.

Per superare queste (ed altre) incertezze è necessario e indispensabile fissare in modo esplicito e chiaro che le risorse finanziarie del Fondo per la perequazione infrastrutturale (ma anche quelle dedicate comunque alle politiche di sviluppo) sono dedicate alle dotazioni territoriali, indipendentemente dalla competenza statale o non statale, per adeguare e/o incrementare il livello dei servizi forniti alle famiglie e alle imprese. Al contrario, anche in questa occasione non viene adeguatamente definita la nozione di «dotazione territoriale»²⁸, consentendo l'ambiguo permanere della non più attuale identificazione delle infrastrutture, delle quali si dovrebbe misurare la fornitura di servizi essenziali con riferimento agli standard di riferimento, con le opere pubbliche, delle quali si chiede di misurare «il numero e la classificazione funzionale».

Il nuovo testo della perequazione infrastrutturale, definito all'interno delle disposizioni di attuazione del PNRR, orienta (in maniera oggettivamente non lineare e pertanto non chiara) i relativi adempimenti verso una mera accelerazione della spesa piuttosto che una concreta programmazione di investimenti finalizzati al superamento di divari territoriali.

Il nuovo testo della perequazione infrastrutturale ignora (e di fatto revoca) la scelta, operata con il citato d.lgs. n. 88/2011, in merito all'uso e alla finalizzazione degli interventi speciali (di cui all'art. 119, comma 5, Costituzione). La disciplina per l'attuazione degli interventi speciali, ivi dettata, riconoscendo come le infrastrutture, declinate nella loro localizzazione territoriale, costituiscano uno dei fattori dello sviluppo economico e sociale, prescrive che le risorse finanziarie del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) debbano essere destinate alla realizzazione di progetti infrastrutturali, «in relazione a obiettivi e risultati quantificabili e misurabili», e programmate «con particolare riferimento al graduale conseguimento di livelli standardizzati» nelle prestazioni e nei costi di erogazione dei servizi.

Inoltre, come rilevato dalla Conferenza delle Regioni²⁹, il procedimento delineato per attuare la perequazione infrastrutturale contradd-

²⁸ Per una illustrazione argomentata dell'uso del termine di «dotazione territoriale», sia nelle politiche di sviluppo sia in urbanistica, si rimanda al paragrafo 3 del citato saggio *La perequazione infrastrutturale al tempo dell'autonomia differenziata*.

²⁹ Vedi precedente nota n. 9.

dice i contenuti dell'accordo del 5 novembre 2020 in materia di interventi strategici a favore delle Regioni e delle Province autonome³⁰. C'è da osservare, tuttavia, che anche questo accordo non richiama i principi del d.lgs. n. 88/2011, non citato nelle premesse, e non definisce, in maniera chiara e precisa, gli obiettivi della perequazione infrastrutturale, risultando maggiormente interessato ai meccanismi di finanziamento delle funzioni regionali³¹. Essendo queste ultime legate all'attuazione del comma 6 dell'art. 119 Costituzione, il quale, dopo l'inserimento dell'obbligo del pareggio di bilancio³², prescrive che Regioni ed Enti territoriali «possono ricorrere all'indebitamento solo per finanziare spese di investimento», si pone in oggettivo contrasto con la realizzazione di infrastrutture intese quali servizi per le famiglie e le imprese piuttosto che meri contenitori fisici.

Del resto, i tempi difficili che abbiamo vissuto a causa della pandemia da COVID-19, dai quali non ci siamo ancora completamente affrancati, hanno evidenziato una carenza di servizi, in particolare sanitari e scolastici, che richiedono interventi urgenti, che non sono risolvibili solo realizzando o riqualificando le costruzioni adibite a strutture sanitarie e scolastiche, ma richiedono di adeguare la presenza di operatori dedicati, permanentemente formati ed aggiornati.

L'assunzione di personale dedicato ai servizi comporta un incremento della spesa corrente, voce che negli ultimi anni (ormai decenni) è stata stupidamente demonizzata e scioccamente ritenuta contraria allo sviluppo e alla coesione, creando distorsioni nella disponibilità di servizi e inducendo meccanismi perversi nel mercato del lavoro. Basti citare, ad esempio, le indispensabili prestazioni socio-sanitarie, dove il trasferimento di attività qualificate (infermieri, terapisti, educatori, ecc.) alle cd «cooperative sociali», che nulla hanno di cooperativo, non ha dato alcun apporto positivo in termini di quantità e qualità dei servizi erogati, ma è risultata esclusivamente una modalità per contenere i costi (in misura non chiaramente verificata) a fronte di intollerabili forme di utilizzo vessatorio di lavoratori qualificati, con assunzioni precarie, sottopagandoli e negando loro diritti quali ferie, malattia, liquidazione.

Non migliore risulta la situazione anche per quanto riguarda le spese in conto capitale, dedicate agli investimenti, che, come ricorda

³⁰ Vedi precedente nota n. 20.

³¹ Decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68 «Disposizioni in materia di autonomia di entrata delle regioni a statuto ordinario e delle province, nonché di determinazione dei costi e dei fabbisogni standard nel settore sanitario», in *G.U.*, n. 109 del 12 maggio 2011.

³² Legge costituzionale 20 aprile 2012, n. 1 «Introduzione del principio del pareggio di bilancio nella Carta costituzionale», in *G.U.*, n. 95 del 23 aprile 2012.

anche l'accordo Stato-Regioni precedentemente richiamato, devono rispettare la disciplina di attuazione dell'art. 119, sesto comma Costituzione³³. Il d.l. n. 77/2021, nel porre l'attenzione alla celerità della spesa, introduce modifiche al Codice dei contratti pubblici, intervenendo sui procedimenti relativi agli appalti e ignorando i procedimenti relativi alle concessioni di partenariato pubblico privato. Mentre i primi pongono tutti gli oneri, amministrativi e finanziari, in capo alla pubblica amministrazione, le seconde coinvolgono l'imprenditoria privata in una ripartizione di responsabilità e di opportunità.

Curiosamente né il Governo né le rappresentanze dell'imprenditoria appaiono interessate a cogliere delle opportunità assumendosi delle responsabilità, nonostante la Ragioneria Generale dello Stato, tramite un non breve percorso elaborativo, sia arrivata a produrre un «contratto tipo per le concessioni di PPP»³⁴, riguardante non solo le clausole necessarie per escludere i relativi investimenti dal perimetro della spesa pubblica, ma anche le disposizioni per garantire il risultato degli investimenti privati, e una «guida alle pubbliche amministrazioni»³⁵, che nel frontespizio recita «Garantire la corretta programmazione e la rigorosa gestione delle risorse pubbliche» e in premessa spiega che:

Lo schema di Contratto è strutturato con riferimento a una Operazione di Partenariato Pubblico Privato (PPP) nella quale, a fronte di prestazioni rese dal Concessionario, l'Amministrazione concedente paga un canone di disponibilità dell'opera, canoni per i servizi accessori e, ove previsto, un contributo pubblico a titolo di prezzo dei lavori realizzati ai sensi degli articoli 165, comma 2, e 180, comma 6, del Codice.

Sembrirebbe pleonastico fare notare che i canoni che la pubblica amministrazione paga per realizzare e gestire una infrastruttura, di servizio delle famiglie e delle imprese, devono essere classificati come spesa corrente.

Se ne può concludere che la disciplina di attuazione del PNRR, almeno per quello che riguarda le infrastrutture, appare troppo orientata alla celerità della spesa, piuttosto che a dettare regole

³³ Art. 3, comma 18, legge 24 dicembre 2003, n. 350 «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2004)», in *S.O.* n. 196 alla *G.U.*, n. 299 del 27 dicembre 2003.

³⁴ MEF-RGS, *Contratti Standard e linee guida* ([link: https://www.rgs.mef.gov.it/VERSIONE-I/attivita_istituzionali/attivita_trasversali/ppp/contratti_standard_e_linee_guida/](https://www.rgs.mef.gov.it/VERSIONE-I/attivita_istituzionali/attivita_trasversali/ppp/contratti_standard_e_linee_guida/)).

³⁵ MEF-RGS, *Partenariato pubblico privato: una proposta per il rilancio. Guida alle pubbliche amministrazioni per la redazione di un contratto di concessione per la progettazione, costruzione e gestione di opere pubbliche in partenariato pubblico privato*, Roma 2018 ([link: https://www.mef.gov.it/documenti-allegati/2018/Contratto_PPP_21_settembre_2018-C.pdf](https://www.mef.gov.it/documenti-allegati/2018/Contratto_PPP_21_settembre_2018-C.pdf)).

semplici e certe per verificare e programmare i relativi investimenti in una ottica coerente con gli orientamenti delle politiche di sviluppo e coesione.

A questo punto appare come un dovere civile proporre un appello alle pubbliche amministrazioni, responsabili dell'uso di queste (e anche altre) risorse finanziarie destinate a realizzare e gestire infrastrutture, a servizio delle famiglie e delle imprese, di programmare con competenza e diligenza i relativi investimenti. Basterebbe, tanto per cominciare, non dimenticare di produrre il «quadro esigenziale»³⁶, introdotto dal primo correttivo (d.lgs. n. 56/2017) al Codice dei contratti pubblici, quale documento «redatto ed approvato dall'amministrazione in fase antecedente alla programmazione dell'intervento», con il compito di individuare, in relazione alla tipologia dell'opera o dell'intervento da realizzare e sulla base dei dati disponibili, gli obiettivi generali da perseguire per ogni intervento, i fabbisogni della collettività in relazione alla specifica tipologia di utenza, le specifiche esigenze qualitative e quantitative che devono essere soddisfatte.

³⁶ Art. 2, lett. *ggggg-nonies*, decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 «Codice dei contratti pubblici», in *S.O.* n. 10 alla *G.U.*, n. 91 del 19 aprile 2016.

Legge n. 42/2009, articolo 22	Legge n. 178/2020, articolo 1, comma 815	D.l. 121/2021, articolo 15
<p>1. In sede di prima applicazione, il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministro per le riforme per il federalismo, il Ministro per la semplificazione normativa, il Ministro per i rapporti con le Regioni e gli altri Ministri competenti per materia, predispone una ricognizione degli interventi infrastrutturali, sulla base delle norme vigenti, riguardanti le strutture sanitarie, assistenziali, scolastiche nonché la rete stradale, autostradale e ferroviaria, la rete fognaria, la rete idrica, elettrica e di trasporto e distribuzione del gas, le strutture portuali ed aeroportuali. La ricognizione è effettuata tenendo conto, in particolare, dei seguenti elementi:</p> <p>a) estensione delle superfici territoriali;</p> <p>b) valutazione della rete viaria con particolare riferimento a quella del Mezzogiorno;</p> <p>c) deficit infrastrutturale e deficit di sviluppo;</p> <p>d) densità della popolazione e densità delle unità produttive;</p> <p>e) particolari requisiti delle zone di montagna;</p> <p>f) carenze della dotazione infrastrutturale esistente in ciascun territorio;</p> <p>g) specificità insulare con definizione di parametri oggettivi relativi alla misurazione degli effetti conseguenti al divario di sviluppo economico derivante dall'insularità, anche con riguardo all'entità delle risorse per gli interventi speciali di cui all'art. 119, quinto comma, della Costituzione.</p>	<p>1. Al fine di assicurare il recupero del deficit infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, anche infra-regionali, entro e non oltre il 30 giugno 2021, con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta dei Ministri competenti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie e con il Ministro per il Sud e la coesione territoriale:</p> <p>a) è effettuata la ricognizione delle dotazioni infrastrutturali esistenti riguardanti le strutture sanitarie, assistenziali, scolastiche, nonché la rete stradale, autostradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale, idrica, elettrica e digitale e di trasporto e distribuzione del gas. La ricognizione si avvale dei dati e delle informazioni forniti dalla Conferenza delle regioni e delle province autonome;</p> <p>b) sono definiti gli standard di riferimento per la perequazione infrastrutturale in termini di servizi minimi per le predette tipologie di infrastrutture.</p>	<p>1. Al fine di assicurare il recupero del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, anche infra-regionali, nonché di garantire analoghi livelli essenziali di infrastrutturazione e dei servizi a essi connessi, entro e non oltre il 30 novembre 2021 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le amministrazioni competenti, le strutture tecniche del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, effettua, limitatamente alle infrastrutture statali, la ricognizione del numero e della classificazione funzionale delle strutture sanitarie, assistenziali e scolastiche, nonché del numero e dell'estensione, con indicazione della relativa classificazione funzionale, delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali, idriche. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nonché gli enti locali e gli altri soggetti pubblici e privati competenti, anche avvalendosi del supporto tecnicoamministrativo dell'Agenzia per la coesione territoriale, provvedono alla ricognizione delle infrastrutture di cui al primo periodo non di competenza statale. La ricognizione effettuata dagli enti locali e dagli altri soggetti pubblici e privati è trasmessa alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano entro il 30 novembre 2021 che la trasmettono, unitamente a quella di propria competenza, nei successivi cinque giorni, alla Conferenza delle regioni e delle province autonome. Questa predispone il documento di ricognizione conclusivo da comunicare, entro e non oltre il 31 dicembre 2021, al Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri.</p>

(segue)

Legge n. 42/2009, articolo 22	Legge n. 178/2020, articolo 1, comma 815	D.l. 121/2021, articolo 15
	<p>1-<i>bis</i>. La ricognizione di cui al comma 1, lett. <i>a</i>), è effettuata tenendo conto, in particolare, dei seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"><i>a</i>) estensione delle superfici territoriali;<i>b</i>) valutazione della rete viaria con particolare riferimento a quella del Mezzogiorno;<i>c</i>) <i>deficit</i> infrastrutturale e <i>deficit</i> di sviluppo;<i>d</i>) densità della popolazione e densità delle unità produttive;<i>e</i>) particolari requisiti delle zone di montagna;<i>f</i>) carenze della dotazione infrastrutturale esistente in ciascun territorio;<i>g</i>) specificità insulare con definizione di parametri oggettivi relativi alla misurazione degli effetti conseguenti al divario di sviluppo economico derivante dall'insularità, anche con riguardo all'entità delle risorse per gli interventi speciali di cui all'art. 119, quinto comma, della Costituzione.	<p>1-<i>bis</i>. All'esito della ricognizione di cui al comma 1, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sentiti i Ministri delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per gli affari regionali e le autonomie, dell'economia e delle finanze, e per il Sud e la coesione territoriale, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, da adottarsi entro il 31 marzo 2022, sono stabiliti i criteri di priorità e le azioni da perseguire per il recupero del divario infrastrutturale e di sviluppo risultante dalla ricognizione predetta, avuto riguardo alle carenze infrastrutturali, anche con riferimento agli aspetti prestazionali e qualitativi, sussistenti in ciascun territorio, con particolare attenzione alle aree che risentono di maggiori criticità nei collegamenti infrastrutturali con le reti su gomma e su ferro di carattere e valenza nazionale della dotazione infrastrutturale di ciascun territorio, all'estensione delle superfici territoriali e alla specificità insulare e delle zone di montagna e delle aree interne, nonché dei territori del Mezzogiorno, alla densità della popolazione e delle unità produttive, e si individuano i Ministeri competenti e la quota di finanziamento con ripartizione annuale, tenuto conto di quanto già previsto dal PNRR e dal Piano complementare di cui al decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, a valere sulle risorse del fondo cui al comma 1-<i>ter</i>. I criteri di priorità per la specificità insulare devono tener conto di quanto previsto dall'articolo 1, comma 690, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e degli esiti del tavolo tecnico-politico sui costi dell'insularità di cui al punto 10 dell'accordo in materia di finanza pubblica fra lo Stato e la regione Sardegna del 7 novembre 2019, purché sia comunque assicurato il rispetto dei termini previsti dal presente articolo.</p>

(segue)

Legge n. 42/2009,
articolo 22

Legge n. 178/2020,
articolo 1,
comma 815

D.l. 121/2021,
articolo 15

1-ter. Il Presidente del Consiglio dei Ministri o il Ministro dallo stesso delegato, anche per il tramite della Struttura di missione Investitalia e del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri, coordina le attività propedeutiche all'emanazione dei decreti di cui al comma 1 e, in collaborazione con i Ministeri competenti, definisce gli schemi-tipo per la ricognizione di cui al comma 1, lett. a), e gli standard di riferimento di cui al comma 1, lett. b).

1-quater. Entro sei mesi dalla ricognizione di cui al comma 1, lett. a), con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta dei Ministri competenti, di concerto con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie, con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con il Ministro per il Sud e la coesione territoriale e con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'art. 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono individuate le infrastrutture necessarie a colmare il deficit di servizi rispetto agli standard di riferimento per la perequazione infrastrutturale, nonché stabiliti i

1-ter. Per il finanziamento degli interventi di cui al comma 1-quater, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito il «Fondo perequativo infrastrutturale» con una dotazione complessiva di 4.600 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2033, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 300 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, 500 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2028 al 2033. Al predetto Fondo non si applica l'articolo 7-bis del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18. Il Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri per il supporto tecnico-operativo alle attività di competenza, può stipulare apposita convenzione ai sensi degli articoli 5 e 192 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nel limite massimo di 200.000 euro per l'anno 2021.

1-quater. Entro trenta giorni dal decreto di cui al comma 1-bis, ciascun Ministero competente, assegnatario delle risorse di cui al comma 1-bis individua, anche sulla base di una proposta non vincolante della Conferenza delle regioni e delle province autonome, in un apposito Piano da adottare con decreto del Ministro competente d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa, ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, gli interventi da realizzare, che non devono essere già oggetto di integrale finanziamento a valere su altri fondi nazionali o comunitari, l'importo del relativo finanziamento, i soggetti attuatori, in relazione al tipo e alla cronizzazione dell'intervento, il cronoprogramma della spesa, con indicazione delle risorse annuali

(segue)

Legge n. 42/2009, articolo 22	Legge n. 178/2020, articolo 1, comma 815	D.l. 121/2021, articolo 15
	<p>criteri di priorità per l'assegnazione dei finanziamenti. Per il finanziamento delle infrastrutture necessarie di cui al periodo precedente, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito il «Fondo perequativo infrastrutturale» con una dotazione complessiva di 4.600 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2033, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 300 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, 500 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2028 al 2033. Al predetto Fondo non si applica l'art. 7-<i>bis</i> del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18.</p>	<p>necessarie per la loro realizzazione, nonché le modalità di revoca e di eventuale riassegnazione delle risorse in caso di mancato avvio nei termini previsti dell'opera da finanziare. Gli interventi devono essere corredati, ai sensi dell'articolo 11, comma 2-<i>bis</i>, della legge 16 gennaio 2003, n. 3, del Codice unico di progetto. Il Piano di cui al primo periodo è comunicato alla Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.</p>
	<p>1-<i>quinqies</i>. Alla ripartizione del Fondo di cui al comma 1-<i>quater</i> si provvede con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta dei Ministri competenti, di concerto con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie e con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, che individua gli interventi da realizzare, l'importo del relativo finanziamento, i soggetti attuatori e il cronoprogramma della spesa, con indicazione delle risorse annuali necessarie per la loro realizzazione.</p>	<p>1-<i>quinqies</i>. Il monitoraggio della realizzazione degli interventi finanziati di cui al comma 1-<i>quater</i> è effettuato attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, classificando gli interventi sotto la voce «Interventi per il recupero del divario infrastrutturale legge di bilancio 2021».</p>

(segue)

Legge n. 42/2009, articolo 22	Legge n. 178/2020, articolo 1, comma 815	D.l. 121/2021, articolo 15
<p>2. Nella fase transitoria di cui agli articoli 20 e 21, al fine del recupero del <i>deficit</i> infrastrutturale, ivi compreso quello riguardante il trasporto pubblico locale e i collegamenti con le isole, sono individuati, sulla base della ricognizione di cui al comma I del presente articolo, interventi finalizzati agli obiettivi di cui all'art. 119, quinto comma, della Costituzione, che tengano conto anche della virtuosità degli Enti nell'adeguamento al processo di convergenza ai costi o al fabbisogno standard. Gli interventi di cui al presente comma da effettuare nelle aree sottoutilizzate sono individuati nel programma da inserire nel Documento di programmazione economico-finanziaria ai sensi dell'art. 1, commi 1 e 1-<i>bis</i>, della legge 21 dicembre 2001, n. 443.</p>	<p>1-<i>sexies</i>. Il monitoraggio della realizzazione degli interventi finanziati di cui al comma 1-<i>quater</i> è effettuato attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, classificando gli interventi sotto la voce «Interventi per il recupero del <i>deficit</i> infrastrutturale legge di bilancio 2021».</p> <p>2. (INVARIATO)</p>	<p>1-<i>sexies</i>. Agli oneri derivanti dal comma 1-<i>ter</i>, pari a 200.000 euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.</p> <p>2. (INVARIATO)</p>