



CAMERA DEI DEPUTATI

COMMISSIONE V BILANCIO

AUDIZIONE

Ddl di conversione del decreto legge 26 giugno 2026, n. 107 recante “Disposizioni urgenti per interventi infrastrutturali e per l’attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), nonché ulteriori disposizioni finanziarie urgenti”

AC 2987

7 luglio 2026

PREMESSA

Il disegno di legge A.C. 2987 di conversione del decreto-legge 107/2026 interviene su ambiti strategici per i territori, adottando disposizioni urgenti per la realizzazione di investimenti infrastrutturali e l'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, incluse le norme relative al nuovo sistema di contabilità economico-patrimoniale per le pubbliche amministrazioni. Per inquadrare correttamente la portata delle misure in esame, appare essenziale partire dai dati concreti che testimoniano lo straordinario sforzo amministrativo e finanziario messo in campo dai Comuni in questo settore.

Le Amministrazioni comunali si sono dimostrate un importante motore di sviluppo infrastrutturale del Paese, imprimendo un deciso cambio di passo alla spesa per investimenti, passata da poco più di 8 miliardi di euro nel 2017 a oltre 22 miliardi nel 2025, con un incremento del 160% omogeneo su tutto il territorio nazionale, da Nord a Sud e per tutti i Comuni dai piccoli ai grandi.

L'impatto del PNRR è stato radicale, imponendo un cambio di paradigma nella rendicontazione: non più basata solo sui livelli di spesa, ma sul raggiungimento di obiettivi qualitativi e quantitativi concordati con la Commissione europea, secondo scadenze monitorate e stringenti. In questo percorso, **i Comuni e le Città si confermano la principale e più performante stazione appaltante d'Italia** che ha risposto in maniera uniforme, dimostrando una capacità amministrativa diffusa che ha smentito le iniziali preoccupazioni, in particolare sul Mezzogiorno.

Grazie a questo sforzo senza precedenti, i Comuni hanno potuto realizzare infrastrutture in meno della metà del tempo medio necessario in passato.

Il quadro appena delineato restituisce la profonda importanza del decreto-legge in esame, chiamato a supportare la continuità degli interventi in una fase di transizione delicata. Per ANCI, il radicale cambiamento nella gestione degli investimenti pubblici introdotto dal PNRR non deve andare disperso. Tornare indietro rispetto a questo patrimonio di efficienza amministrativa significherebbe compromettere la crescita economica e sociale della Nazione. **Affinché le performance attuative registrate non subiscano una battuta d'arresto, è fondamentale che il decisore politico raccolga le istanze dei territori garantendo il completamento delle opere in corso rallentate da cause di forza maggiore.** È altresì prioritario assicurare la sostenibilità finanziaria per i costi di gestione e manutenzione delle nuove infrastrutture realizzate, stabilizzando definitivamente l'innovazione organizzativa e il modello di semplificazione del PNRR per tutti i futuri finanziamenti destinati ai Comuni, nonché valorizzando adeguatamente i territori che ospitano infrastrutture riguardanti la transizione energetica, come quelle relative alle opere di connessione.

Si sottolinea altresì l'importanza di sostenere interventi di messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale dei Comuni, che non rappresenta una mera esigenza tecnica, ma si tratta di una priorità che impatta direttamente sulla quotidianità, sulla mobilità e, soprattutto, sull'incolumità pubblica dei cittadini. Molte di queste strutture (ponti, viadotti e cavalcavia) versano infatti in condizioni critiche e sono classificate come 'a rischio'; di conseguenza, si pone la

necessità di assicurare condizioni adeguate per lo svolgimento delle complesse procedure di gara per l'aggiudicazione dei lavori di questi delicati e cruciali interventi.

Accanto alle misure prettamente infrastrutturali, l'ANCI reputa prioritaria l'adozione di norme di salvaguardia degli equilibri finanziari e della liquidità corrente dei Comuni. L'attuale quadro dei flussi turistici e i ritardi ministeriali nell'assegnazione delle risorse correnti – come dimostra il blocco dell'erogazione della prima rata del Fondo di solidarietà comunale – rischiano infatti di minare l'ordinata gestione di bilancio, in particolare per gli enti meno dotati di entrate proprie. Risulta pertanto indispensabile stabilizzare l'innovazione organizzativa, ampliare le leve di autonomia fiscale locale e, contemporaneamente, introdurre meccanismi che accelerino le erogazioni di cassa da parte dello Stato.

Sulla base di queste considerazioni, l'ANCI sottopone all'attenzione della Commissione alcune proposte specifiche, volte a perfezionare il testo e a superare le criticità ancora presenti nell'attuazione degli investimenti locali.

PROPOSTE ANCI

Rafforzamento capacità amministrativa dei Comuni e delle Città metropolitane titolari di misure PNRR

Per garantire la verifica e il corretto funzionamento delle attività inerenti al PNRR, appare necessario prorogare al 31 dicembre 2029 la possibilità di conferire incarichi dirigenziali a contratto per il rafforzamento della capacità amministrativa dei Comuni e delle Città metropolitane titolari di misure del Piano. Tale intervento, estendendo agli enti locali una facoltà già prevista per le amministrazioni centrali, è indispensabile per assicurare la continuità tecnica necessaria alla corretta gestione delle procedure, soprattutto in una fase cruciale di messa a terra degli interventi.

Disposizioni in materia di trasporto rapido di massa

Con riferimento al settore del trasporto rapido di massa, si rappresenta la diffusa preoccupazione degli amministratori di tante città medie e medio gradi, che hanno in molti casi candidato all'Avviso 3 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a valere sul Fondo Investimenti di cui all'art. 1, comma 95 e ss., della Legge 30 dicembre 2018, n. 145, e attualmente privo di adeguata copertura, ulteriore progettazione rispetto alla misura M2C2 I4.2 – Trasporto rapido di Massa del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, a testimonianza del notevole fabbisogno insoddisfatto e della domanda di servizi competitivi di trasporto sul nostro territorio, da nord a sud. Il recente Fondo di cui all'art. 3 del Decreto-Legge 30 giugno 2025, n. 95, in cui confluisce Il Fondo Investimenti è stato di fatto costituito privo di capienza finanziaria adeguata.

Diversamente, ANCI in accordo con la Direzione generale competente del MIT, ha più volte sollecitato lo stanziamento di un fondo pluriennale, con una dotazione iniziale di almeno 10-12 Miliardi di Euro, e una quota parte dedicata alle manutenzioni dell'esistente, al fine di consentire alle amministrazioni locali

capacità di pianificazione di medio – lungo periodo, in coerenza con i PUMS, generando nuova occupazione, ma soprattutto ai cittadini di fruire di una mobilità più efficace, moderna ed equa, capace di avvicinare centro e periferie, di cambiare la competitività del trasporto pubblico e l'accessibilità delle nostre aree urbane e metropolitane.

In assenza di nuovo stanziamento di risorse, chiediamo in questa fase di integrare le disposizioni vigenti per consentire alle Regioni di avvalersi delle graduatorie e delle procedure selettive del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tale armonizzazione permetterebbe di accelerare sensibilmente le procedure di assegnazione delle risorse ai Comuni e alle Città metropolitane, garantendo al contempo la massima qualità progettuale e l'univocità nella selezione, superando l'attuale carenza di dotazione del Fondo rispetto all'elevata domanda di infrastrutture proveniente dai territori.

Modifiche in materia di imposta di soggiorno

In tema di fiscalità locale e flussi turistico-ricettivi, l'ANCI propone due interventi normativi molto urgenti e complementari volti a garantire la stabilità finanziaria e l'ordinata programmazione di bilancio degli enti locali per il 2027, nelle more del complessivo riordino della materia. Si tratta di un intervento urgente dovendo i Comuni predisporre gli schemi di bilancio per il 2027 entro settembre e quindi necessitano di tutte le informazioni generali.

Il primo intervento mira a estendere il livello massimo della tariffa ordinaria dell'imposta di soggiorno, fino a dieci euro, a tutti i comuni capoluogo di regione e di città metropolitana. Questa misura intende semplificare e rendere finalmente uniforme la disciplina, eliminando il rigido e penalizzante meccanismo attuale subordinato al rapporto matematico che impone la presenza di turisti in misura superiore a venti volte il numero dei residenti. Si tratta di un parametro obsoleto che genera evidenti disparità tra enti territoriali, penalizzando iniquamente quelle amministrazioni che, pur sostenendo oneri strutturali enormi direttamente connessi ai massicci flussi del turismo di passaggio per i servizi pubblici locali, la sicurezza, il decoro urbano e la gestione dei rifiuti, si vedono preclusa la necessaria flessibilità fiscale solo perché non raggiungono la soglia demografica prevista dalla normativa vigente.

Allo stesso tempo, si ravvisa la necessità di estendere anche all'anno 2027 la facoltà, già introdotta per il biennio 2025-2026 dalla Legge n. 199/2025, di incrementare fino a ulteriori due euro per notte le tariffe dell'imposta di soggiorno e dei relativi contributi alternativi previsti per Roma Capitale e per il comune di Venezia. La proroga di questa misura eccezionale appare di fondamentale importanza strategica per permettere a queste realtà urbane di pianificare le proprie risorse finanziarie in vista dei bilanci futuri.

Messa in sicurezza e classificazione del rischio sui Ponti

I ponti costituiscono le arterie vitali della rete infrastrutturale nazionale e il loro ruolo strategico per la mobilità, l'economia e la sicurezza pubblica è certamente indiscutibile.

A seguito dell'approvazione delle «Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti» (Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1 luglio 2022, n. 204) i Comuni sono impegnati in una profonda opera di censimento e classificazione del rischio di migliaia di ponti, viadotti e cavalcavia che insistono sulle strade comunali. Si tratta di un'attività di eccezionale importanza per la prevenzione del rischio, ma che sta gravando pesantemente sulla struttura tecnica dei Comuni. In particolare, i Comuni di minori dimensioni stanno affrontando oneri amministrativi insostenibili, non disponendo di risorse tecniche necessarie per una ricognizione che richiede, per ogni singola opera, la compilazione di schede complesse e il rilievo di dati puntuali.

Al riguardo, per non vanificare questo sforzo e garantire la sicurezza dei cittadini, occorre valutare la possibilità di prevedere risorse dedicate a supporto di questa attività di rilevazione, unitamente ad una revisione delle tempistiche di attuazione delle Linee guida e, soprattutto, la creazione di un Fondo ad hoc finalizzato alla messa in sicurezza delle strutture che, all'esito del censimento, dovessero essere classificate come "a rischio".

Allo stesso tempo, relativamente alla messa in sicurezza dei Ponti di Città Metropolitane e Province, già ritenuti meritevoli di intervento in quanto classificati come "a rischio", è urgente intervenire con una apposita modifica normativa che consenta la corretta realizzazione di queste opere.

Si segnala infatti che **ad oggi non è stato ancora pubblicato il decreto di autorizzazione degli interventi** – previsto per 'aprile 2025 ma ad oggi non ancora perfezionato – pertanto le Città metropolitane si trovano nell'impossibilità di avviare le complesse procedure di gara che come noto hanno una tempistica non comprimibile oltre certi limiti. Chiediamo quindi di **posticipare il termine per l'aggiudicazione dei lavori – ad oggi fissato al 30 settembre 2026 - a 12 mesi dalla pubblicazione del suddetto decreto, condizione necessaria per consentire agli enti di operare nel rispetto della normativa vigente. Infatti appare evidente che la richiesta di questa proroga appare necessitata alla luce dei gravi ritardi dalle Amministrazioni statali nell'adozione degli atti preliminari e dovendo garantire alle stazioni appaltanti un tempo congruo per predisporre e svolgere le gare.**

E' evidente che, seppure fosse pubblicato oggi il decreto di autorizzazione degli interventi, le Città metropolitane non riuscirebbero mai ad avviare le procedure di gara, espletare le procedure selettive e aggiudicare i lavori entro il prossimo 30 settembre, con meno di due mesi a disposizione.

Canone demaniale marittimo

Come è noto, i Comuni, su delega delle Regioni, si occupano della gestione del demanio marittimo, impegnando risorse umane e finanziarie per le attività connesse al rinnovo e al rilascio delle concessioni, per la riscossione dei canoni, nonché per interventi di manutenzione delle aree costiere, di difesa e di miglioramento della fruibilità delle aree demaniali.

Al riguardo si evidenzia che il gettito derivante dalla riscossione dei canoni demaniali non va, neppure in minima parte, a beneficio dei Comuni, sui quali ricadono soltanto gli oneri e i costi dell'attività amministrativa richiesta. Le risorse incassate vengono riversate per intero nelle casse dello Stato, per un valore complessivo stimato in circa 130 milioni di euro.

Riteniamo opportuno ricordare in questa sede che i Comuni sono attualmente impegnati nello svolgimento delle complesse procedure di gara per il rinnovo delle concessioni demaniali marittime a scopo turistico ricreativo, che necessariamente dovranno concludersi entro l'anno 2027 e che, proprio per fornire un supporto ai Comuni stessi, sulla base di quanto previsto dall'art. 8 del DL 32/2026, è in corso la definizione di uno schema di bando-tipo per l'avvio delle procedure di affidamento di cui al medesimo articolo 4, comma 4, della legge n. 118 del 2022.

Consideriamo **quindi questo decreto un veicolo normativo importante per evitare il rischio di ulteriori contenziosi sulle procedure di gara e garantire che sia riconosciuto ai Comuni, che svolgono le complesse attività di gestione delle concessioni e di manutenzione delle aree costiere, il diritto di prevedere un rialzo sul canone demaniale offerto in sede di gara che possa essere direttamente attribuito agli stessi.** L'accoglimento di questa proposta permetterebbe ai Comuni di reperire risorse fondamentali per la difesa, la manutenzione e la valorizzazione del demanio, senza determinare alcun impatto negativo sul bilancio statale e per ristorare i costi e gli oneri sostenuti, in ossequio all'articolo 81 della Costituzione.

Accelerazione erogazione fondi enti locali

Un altro tema che si ritiene opportuno segnalare in questa sede, sono i sistematici ritardi che continuano a registrarsi nell'erogazione dei fondi dovuti ai Comuni e alle Città metropolitane da parte dei diversi Ministeri. Troppo spesso l'effettivo trasferimento delle risorse finanziarie resta bloccato per mesi a causa del mero e prolungato iter formale di perfezionamento, registrazione e controllo dei provvedimenti, come i decreti ministeriali o del Presidente del Consiglio dei ministri, persino quando le procedure tecniche per la determinazione e il riparto delle somme sono state completamente espletate e gli importi spettanti sono già stati formalmente comunicati ai Comuni beneficiari. Un esempio lampante è rappresentato dall'attuale stato di ritardo nell'erogazione della prima rata del Fondo di solidarietà comunale, che per legge sarebbe dovuta scadere entro la fine di maggio e che risulta ancora non trasferita alla stragrande maggioranza dei Comuni proprio a causa dei tempi lunghissimi richiesti dall'approvazione e dal controllo del relativo DPCM. Per i Comuni meno dotati di entrate proprie, l'assenza di queste risorse correnti statali rischia di compromettere l'ordinata continuità dei servizi essenziali. Per superare definitivamente queste rigidità e assicurare la necessaria liquidità ai territori, l'ANCI ritiene indispensabile l'introduzione di una norma di principio che impegni le amministrazioni statali e regionali competenti all'immediata erogazione di un acconto, di importo non inferiore al 70 per cento delle somme spettanti, qualora l'iter formale del provvedimento di assegnazione non si sia perfezionato in tempo utile rispetto alle scadenze di legge o alle prassi consolidate. Tale anticipazione, da disporsi con procedura d'urgenza a valere sulle dotazioni di cassa disponibili e salvo successivo congruaggio, rappresenta una

misura di salvaguardia amministrativa non più differibile, priva di rischi di alterazione del riparto, ma fondamentale per non scaricare sulle comunità locali i costi delle lungaggini burocratiche centrali.

Canone Unico Patrimoniale per la connessione alla rete di grandi impianti di produzione da fonti rinnovabili

La realizzazione di impianti eolici e fotovoltaici comporta necessariamente la posa di elettrodotti di connessione alla rete di distribuzione, per i quali i Comuni rilasciano concessioni di occupazione del suolo pubblico per il passaggio di condutture elettriche al di sotto delle strade esistenti di loro proprietà, applicando il Canone Unico Patrimoniale (CUP) sull'occupazione del sottosuolo.

Su tali occupazioni si è consolidato un contenzioso diffuso tra Comuni e operatori del settore. Questi ultimi rivendicano l'applicazione del canone forfetario agevolato di € 800 annui previsto dall'art. 1, comma 831, della L. 27/12/2019, n. 160 per le occupazioni "direttamente funzionali all'erogazione del servizio a rete", facendo leva sulla norma di interpretazione autentica di cui all'art. 5, comma 14-quinquies, del D.L. 146/2021 (conv. L. 215/2021). Raffrontando con altre fattispecie di attività che prevedono occupazione del suolo pubblico, che è una delle risorse scarse su cui vi è più competizione, tenendo altresì presente il profitto generato da questi impianti e queste opere di connessione, ANCI ritiene indispensabile chiarire e riconsiderare l'orientamento attuale, e chiede che la questione trovi una risposta normativa, anche nell'ambito dei provvedimenti attualmente all'esame del Parlamento in materia infrastrutturale ed energetica.

L'attività di produzione di energia elettrica si svolge in un mercato libero, con prezzi non amministrati, ed è fonte diretta di profitto per l'operatore: non è quindi assimilabile, né sul piano economico né su quello funzionale, alle attività di trasmissione e distribuzione, che sono invece svolte in regime regolato e a diretto beneficio dell'utenza. Estendere alla produzione il canone minimo di € 800 annui, pensato per i servizi a rete, significa premiare fiscalmente proprio il segmento più remunerativo della filiera, a fronte di un'occupazione del suolo pubblico che può estendersi per centinaia o migliaia di metri.

Gli effetti distorsivi di questa impostazione emergono con chiarezza dall'esperienza diretta dei Comuni, marcati dal raffronto con la valorizzazione di un suolo privato. Un impianto privato che richiede un'occupazione del sottosuolo pubblico estesa per chilometri e protratta per l'intera durata, pluriennale, della concessione, paga un canone di € 800 annui. Il medesimo impianto realizzato, su terreno privato anziché su sedime comunale, paga un canone al proprietario del fondo che si attesta ordinariamente tra i 3.000 e i 4.000 € ad ettaro: una differenza di trattamento economico che non trova alcuna giustificazione oggettiva e che si traduce in un danno diretto per le finanze comunali, a fronte di uno sfruttamento intensivo e duraturo del territorio.

Va inoltre segnalato, sia pure incidentalmente, come l'incertezza normativa e il contenzioso in atto stiano favorendo il proliferare di soggetti terzi che offrono ai Comuni, dietro corrispettivo, servizi di verifica e ricalcolo dei canoni dovuti dagli operatori di rete: un fenomeno che, se da un lato testimonia la sottostima diffusa

di alcuni canoni, dall'altro rischia di alimentare ulteriore contenzioso e attività di natura speculativa, a riprova della necessità di un intervento normativo chiarificatore piuttosto che di soluzioni frammentate.

Alla luce di quanto sopra, ANCI ritiene necessario un intervento legislativo che:

- ripristini una distinzione chiara, ai fini dell'applicazione del canone agevolato di cui al comma 831, tra le attività di trasmissione/distribuzione e trasporto dei servizi a rete (per le quali la ratio agevolativa è pienamente giustificata) e l'attività di produzione di energia elettrica, che ne va esclusa in quanto svolta in regime di mercato libero e a fini di profitto;
- preveda, in alternativa o in aggiunta, misure perequative che assicurino ai Comuni un gettito commisurato all'effettiva entità dell'occupazione del suolo pubblico (estensione, durata, tipologia dell'infrastruttura), superando l'attuale forfetizzazione che penalizza gli enti a fronte di occupazioni di rilevante estensione;
- chiarisca in via definitiva, anche per evitare ulteriore contenzioso, il perimetro applicativo della norma di interpretazione autentica di cui all'art. 5, comma 14-quinquies, del D.L. 146/2021.

Si tratta di una misura di giustizia perequativa a tutela degli enti locali, chiamati a sostenere un impatto significativo sul proprio territorio a fronte di un ritorno economico del tutto sproporzionato rispetto a quello riconosciuto ad altre categorie di occupanti del suolo pubblico, comprese quelle di modestissima capacità economica.