

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 3278-A}

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
(DRAGHI)

DAL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI
(GIOVANNINI)

DAL MINISTRO DELLA GIUSTIZIA
(CARTABIA)

DAL MINISTRO DELLO SVILUPPO ECONOMICO
(GIORGETTI)

DAL MINISTRO PER IL SUD E LA COESIONE TERRITORIALE
(CARFAGNA)

DAL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE
(FRANCO)

DAL MINISTRO PER GLI AFFARI REGIONALI E LE AUTONOMIE
(GELMINI)

E DAL MINISTRO PER L'INNOVAZIONE TECNOLOGICA E LA TRANSIZIONE DIGITALE
(COLAO)

Conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità

sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Ag-
zia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e
autostradali

—————
Presentato il 10 settembre 2021
—————

(Relatrici: **ROTTA**, per la VIII Commissione;
PAITA, per la IX Commissione)

PARERE DEL COMITATO PER LA LEGISLAZIONE

Il Comitato per la legislazione,

esaminato il disegno di legge n. 3278 e rilevato che:

sotto il profilo della specificità, dell'omogeneità e dei limiti di contenuto previsti dalla legislazione vigente:

il provvedimento, composto da 17 articoli, per un totale di 77 commi, è riconducibile, sulla base del preambolo, alla *ratio* unitaria della promozione di interventi per le infrastrutture, anche con riferimento alla mobilità sostenibile e alla sicurezza; il preambolo richiama anche l'esigenza di introdurre disposizioni per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e di intervenire nel settore dell'edilizia giudiziaria; ciò premesso, si valuti l'opportunità di approfondire la riconducibilità alla *ratio* unitaria sopra richiamata delle disposizioni di cui all'articolo 2, comma 2 (proroga delle concessioni per i servizi di distribuzione carburanti e di ristoro sulla rete autostradale) e all'articolo 13, comma 1 (estensione ad altri territori delle agevolazioni cd. « Resto al Sud » per l'avvio di attività imprenditoriali e libero professionali);

per quanto attiene al rispetto del requisito dell'immediata applicazione delle misure contenute nel decreto-legge, di cui all'articolo 15 della legge n. 400 del 1988, si segnala che dei 77 commi 10 necessitano di provvedimenti attuativi; è prevista in particolare l'adozione di 1 decreto del Presidente della Repubblica, 2 DPCM, 2 decreti ministeriali e 4 provvedimenti di altra natura; in un caso è previsto il coinvolgimento del sistema delle Conferenze e in un caso l'attuazione della disposizione è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea;

sotto il profilo della semplicità, chiarezza e proprietà della formulazione:

l'articolo 15, comma 1, capoverso comma 1, prevede che gli enti territoriali e gli altri soggetti pubblici e privati competenti provvedano alla ricognizione delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali e idriche; al riguardo, si valuti l'opportunità di chiarire se tale onere ricada in ragione della proprietà dell'infrastruttura o dell'utilizzo della stessa e in quale modo, per i soggetti diversi dagli enti territoriali e specie con riguardo ai soggetti privati, debba essere assicurato l'adempimento di siffatto obbligo di comunicazione delle ricognizioni effettuate;

sotto il profilo dell'efficacia del testo per la semplificazione e il riordino della legislazione vigente:

il comma 4 dell'articolo 1 prevede l'aggiornamento del regolamento di delegificazione di cui al DPR n. 474 del 2001 (regolamento di semplificazione in materia di prova dei veicoli); in proposito si

ricorda che la sentenza n. 192 del 2012 della Corte costituzionale ha lasciato aperta a successive valutazioni della medesima Corte la questione della correttezza della prassi di autorizzare l'emanazione di regolamenti di delegificazione tramite decreti-legge;

l'articolo 9 introduce norme derogatorie e speciali per la rapida realizzazione del « Parco della Giustizia di Bari » e funzionali allo svolgimento dell'incarico al quale è preposto il Commissario straordinario del Parco medesimo, nominato ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019 (cd. « DL sbloccacantieri »); l'articolo 16 prevede la proroga o il rinnovo fino al 31 dicembre 2024 dell'incarico, in scadenza al 3 ottobre 2021, del commissario straordinario per la ricostruzione del ponte Morandi nonché preposto al programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto ed altre infrastrutture della città di Genova; al riguardo, si ricorda che in più occasioni il Comitato ha raccomandato una riflessione su funzioni e poteri dei commissari straordinari;

il provvedimento non risulta corredato né di analisi tecnico normativa (ATN) né di analisi di impatto della regolamentazione (AIR);

formula, per la conformità ai parametri stabiliti dagli articoli 16-bis e 96-bis del Regolamento, le seguenti osservazioni:

sotto il profilo della semplicità, chiarezza e proprietà della formulazione:

valutino le Commissioni di merito, per le ragioni esposte in premessa, l'opportunità di approfondire l'articolo 15, comma 1, capoverso comma 1.

sotto il profilo dell'efficacia del testo per la semplificazione e il riordino della legislazione vigente:

valutino le Commissioni di merito, per le ragioni esposte in premessa, l'opportunità di approfondire l'articolo 1, comma 4;

il Comitato raccomanda infine:

provveda il Legislatore ad avviare una riflessione sulla definizione dei poteri dei commissari straordinari anche prendendo in considerazione l'ipotesi, avanzata nella XVII Legislatura dalla Commissione parlamentare per la semplificazione nel documento conclusivo sull'indagine conoscitiva sulle semplificazioni possibili nel superamento delle emergenze, approvato il 24 febbraio 2016, di « codificare » in un testo legislativo tutte le disposizioni normative relative alle funzioni dei commissari straordinari.

PARERE DELLA I COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E INTERNI)

Il Comitato permanente per i pareri della I Commissione,

esaminato, per le parti di competenza, il disegno di legge C. 3278, di conversione del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali;

rilevato, quanto al rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite, come il provvedimento appaia principalmente riconducibile alle materie, di esclusiva competenza legislativa statale, « tutela della concorrenza »; « sistema tributario »; « perequazione delle risorse finanziarie »; « ordine pubblico e sicurezza »; « coordinamento informativo statistico e informatico »; « tutela dell’ambiente » (di cui, rispettivamente, all’articolo 117, secondo comma, lettere *e*), *h*), *r*), e *s*) della Costituzione) e alla materia, di competenza legislativa concorrente tra Stato e regioni, « governo del territorio » (di cui all’articolo 117, terzo comma, della Costituzione);

rilevato come l’articolo 10, comma 7, del decreto – legge disponga che le pubbliche amministrazioni utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica (CIE) e la carta nazionale dei servizi (CNS) ai fini dell’identificazione dei cittadini che accedono ai propri servizi in rete (cosiddetto *switch-off* per l’accesso ai servizi *online* della PA), prevedendo, in particolare, che con decreti del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per l’innovazione tecnologica e la digitalizzazione sia stabilita la data a decorrere dalla quale le pubbliche amministrazioni utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la carta nazionale dei servizi per consentire l’accesso delle imprese e dei professionisti ai propri servizi in rete, senza prevedere il coinvolgimento della Conferenza unificata ai fini dell’adozione del previsto DPCM attuativo, nonostante la disposizione sull’utilizzo esclusivo dello SPID varrà anche nei confronti dei servizi erogati dalle amministrazioni degli enti territoriali, che sono organizzati nell’ambito dell’autonomia regolamentare di tali servizi ai sensi dell’articolo 117, sesto comma, della Costituzione;

segnalato come l’articolo 12 – al fine di rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei Comuni delle Regioni del Mezzogiorno (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia), nonché in quelli ricompresi nelle aree interne del Paese, in vista dell’avvio del ciclo di programmazione 2021/2027 dei fondi strutturali e del Fondo sviluppo e coesione (FSC) e della partecipazione ai bandi attuativi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – preveda

l'istituzione del « Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale », con una dotazione di 12,4 milioni di euro per il 2021 e 111,2 milioni di euro per il 2022, e ne disciplina le modalità di accesso, riparto e utilizzo, senza prevedere l'intesa con le regioni interessate ai fini dell'adozione del DPCM di riparto previsto al comma 1, lettera a), capoverso art. 6-*quater*, comma 3,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) valutino le Commissioni di merito l'opportunità di prevedere, all'articolo 10, comma 7, forme di coinvolgimento della Conferenza unificata ai fini dell'adozione del DPCM attuativo ivi previsto;

b) valutino le Commissioni di merito l'opportunità di prevedere, all'articolo 12, comma 1, lettera a), capoverso art. 6-*quater*, comma 3, il coinvolgimento delle regioni interessate ai fini dell'adozione del DPCM di riparto ivi previsto.

PARERE DELLA II COMMISSIONE PERMANENTE

(GIUSTIZIA)

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA V COMMISSIONE PERMANENTE

(BILANCIO, TESORO E PROGRAMMAZIONE)

La V Commissione,

esaminato il disegno di legge C. 3278 Governo, di conversione in legge del decreto-legge n. 121 del 2021, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali;

preso atto dei chiarimenti forniti dal Governo, da cui si evince che:

riguardo all'articolo 1, comma 6, recante norme in materia di accertamenti relative alla revisione dei veicoli, si conferma l'allinea-

mento temporale tra l'acquisizione delle risorse derivanti dal gettito e le spese da effettuare;

l'articolo 2, comma 1, si applica solo alle concessioni il cui periodo regolatorio è scaduto per le quali il procedimento di aggiornamento dei piani economico-finanziari, che è condizione essenziale per la definizione degli adeguamenti tariffari da applicare, viene differito dal 31 luglio 2021 al 31 dicembre 2021, rendendo pertanto possibile l'applicazione dell'adeguamento annuale della tariffa a partire dal 1° gennaio 2022;

la proroga introdotta dalla predetta disposizione è applicata nel rispetto del principio di neutralità finanziaria per il concessionario, dal momento che, una volta definito l'aggiornamento dei piani economico-finanziari, saranno effettuati i conguagli tariffari necessari alla luce dei criteri stabiliti dall'Autorità di regolazione dei trasporti;

al riguardo si precisa che non sussistono variazioni di entrate rispetto a quelle considerate negli esercizi correnti da parte dei concessionari e su cui viene determinata l'entità delle somme corrisposte ad ANAS S.p.A., mentre, quanto ai conguagli che verranno effettuati, si precisa che gli stessi si sostanziano in entrate derivanti dalla definizione di una differente tariffa applicata all'utenza e, pertanto, sono da escludere riflessi sui bilanci di enti facenti parte del conto consolidato della pubblica amministrazione;

sul piano contabile comunque il mancato adeguamento delle tariffe non comporterebbe minori entrate poiché le stesse non sono scontate sui saldi di finanza pubblica;

la proroga disposta dall'articolo 2, comma 2, per le concessioni relative ai servizi di distribuzione di carbolubrificanti e ai servizi di ristoro sulla rete autostradale è finalizzata a compensare parzialmente le perdite delle imprese concessionarie di tali servizi, in considerazione del calo di traffico registrato nelle autostrade italiane derivante dall'emergenza epidemiologica COVID-19 e dalle relative misure di limitazione del contagio adottate dallo Stato e dalle regioni, in analogia con quanto disposto da altri provvedimenti emanati dal legislatore nazionale e da altri Stati membri dell'Unione europea in considerazione della crisi economica derivante dall'emergenza da Covid-19 per altri settori, quali quelli aeroportuali e portuali;

la misura disposta, pertanto, è finalizzata a contenere i conseguenti effetti economici e a salvaguardare i livelli occupazionali, analogamente con quanto già previsto per altri servizi in concessione e risulta, pertanto, pienamente compatibile con la disciplina europea in materia di contratti pubblici;

riguardo all'articolo 3, commi da 1 a 4, si conferma la sussistenza delle risorse finanziaria di cui all'articolo 1, comma 86, della legge n. 266 del 2005, utilizzate a copertura degli oneri derivanti dall'istituzione del Fondo per finanziare i costi di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario *European Rail Traffic Management System* (ERTMS) e che l'utilizzo delle stesse non compromette la realizzazione di programmi di spesa già avviati;

si conferma la neutralità finanziaria delle disposizioni di cui all'articolo 3, commi da 6 a 8, in materia di servizio di trasporto ferroviario Tirano (Italia)-Campocologno (Svizzera), in considerazione del fatto che le spese relative alla sicurezza stradale non risultano correlate alla proroga dell'autorizzazione della ferrovia Tirano-Campolongo e, pertanto, si conferma che la previsione non comporta nuovi o maggiori oneri rispetto a quanto già previsto dalla legislazione previgente;

in particolare, si precisa che gli oneri richiamati nella relazione tecnica sono quelli afferenti alla sicurezza stradale (per esempio, apposizione di segnaletica orizzontale e verticale, rifacimento marciapiedi, posizionamento di dispositivi spartitraffico) che rientrano tra quelli ordinariamente gravanti sui bilanci dei comuni, in qualità di enti proprietari delle strade in ambito urbano e soggetti regolatori della circolazione stradale;

riguardo alle disposizioni dell'articolo 4, comma 2, che amplia le competenze dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna e dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, l'inclusione del porto di Arbatax nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna è da collegare all'attuale impossibilità di attuare una programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Sardegna e all'incentivazione della crescita dell'intero tessuto economico ed industriale che gravita intorno all'attività del porto;

inoltre, l'inclusione del porto Rifugio di Gela e del porto Isola di Gela nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale è finalizzata alla creazione di un sistema portuale che, sotto un'unica *governance*, gestisca da protagonista del mercato tutte le funzioni previste dalla legislazione vigente e, in particolare, le funzioni commerciali e logistiche, industriali e petrolifere, nonché di servizio passeggeri, compresi i croceristi, e turisti, di attività di pescherecci e di diporto;

al riguardo, si evidenzia che l'inserimento dei suddetti porti nelle circoscrizioni delle competenti Autorità di sistema portuale non comporterà alcun incremento di costi, in quanto le suddette Autorità di sistema già dispongono delle necessarie risorse umane, strumentali e finanziarie per la gestione, in aggiunta a tutti gli altri porti già dalle stesse governati, anche dei porti in questione che, peraltro, hanno dimensioni e traffici commerciali minori rispetto ai porti già ricompresi nelle rispettive circoscrizioni;

conseguentemente, poiché le suddette Autorità risultano già sufficientemente strutturate, sia per dotazioni umane, strumentali e di capacità gestionale, sia per risorse finanziarie, per la gestione dei nuovi porti, ne consegue che le risorse finanziarie non potranno che essere inizialmente quelle vigenti, già presenti nel bilancio dei richiamati enti e, a regime, quelle che deriveranno anche dagli introiti connessi al gettito delle tasse portuali e dalle concessioni rilasciate dalle due Autorità di sistema portuale in relazione ai nuovi porti;

pertanto, si conferma che l'intervento proposto è attuabile nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente;

riguardo all'articolo 4, comma 3, che assegna all'Autorità di Sistema portuale dello Stretto risorse finalizzate alla realizzazione di interventi infrastrutturali, si conferma la tempistica della realizzazione delle suddette opere, di cui al prospetto riepilogativo riportato nell'allegato alla relazione tecnica;

si conferma inoltre che il Fondo di parte capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge n. 196 del 2009, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, reca le necessarie risorse finanziarie disponibili e che l'utilizzo delle stesse non compromette la realizzazione di programmi di spesa già avviati;

riguardo all'articolo 4, comma 4, in materia di Fondo per la compensazione dei danni subiti dal settore del trasporto marittimo, si ribadisce quanto riportato in relazione tecnica in ordine alla circostanza che la disposizione ha la finalità di favorire l'attuazione della misura, consentendo l'acquisizione della necessaria autorizzazione della Commissione europea;

per quanto riguarda l'articolo 5, comma 1, che prevede l'assegnazione presso il Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI) di personale degli enti pubblici di ricerca collocato fuori ruolo, si rappresenta che il trattamento economico corrisposto al personale assegnato presso il CISMI, il cui importo rimane invariato rispetto a quello in godimento presso l'amministrazione di appartenenza, è posto integralmente a carico del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

pertanto, trattandosi di personale da individuarsi tra il personale degli enti pubblici di ricerca, collocato fuori ruolo – senza che per tali unità di personale vi sia il trasferimento delle corrispondenti risorse ed i cui oneri sono posti a carico del Ministero – è stato necessario, ai fini della corretta copertura finanziaria della disposizione, quantificare l'intero onere e non solo quello derivante da eventuali componenti aggiuntive;

riguardo agli oneri relativi al personale fuori ruolo previsti per il 2021, si conferma che gli oneri previsti per l'anno 2021, pari ad un terzo di quelli previsti per ciascun anno a regime a decorrere dal 2022, è parametrato a 4 mesi (ultimo quadrimestre dell'anno 2021);

con riferimento alle spese di funzionamento, si rappresenta che le stesse comprendono i buoni pasti quantificati in 33.880 euro annui (20 unità x 7 euro valore del buono pasto x 11 mesi x 22 giorni) e le spese per servizi ed oneri di gestione quantificate forfettariamente in 72.000 euro annui (media di 6.000 euro al mese x 12 mesi);

in relazione alla disposizione di cui all'articolo 5, comma 2, che prevede la possibilità da parte del CISMI di stipulare convenzioni con enti e istituti di ricerca specializzati, si rappresenta che, trattandosi di

una mera possibilità, qualora dovesse concretizzarsi tale necessità alla stessa si farà fronte con le risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente e, pertanto, la disposizione ha carattere di neutralità finanziaria e dalla stessa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;

infine, relativamente alle risorse poste a copertura degli oneri recati dalla disposizione di cui al comma 4 del medesimo articolo 5, si conferma l'effettiva disponibilità delle stesse, al netto di quelle destinate per far fronte ad interventi già programmati e ad impegni già assunti;

all'articolo 5, commi 4 e 5, a seguito dell'inserimento di un ulteriore componente all'interno del Comitato speciale istituito in seno al Consiglio superiore dei lavori pubblici, non risulta necessario il potenziamento della struttura di supporto al Comitato speciale, istituita ai sensi dell'articolo 45 del decreto-legge n. 77 del 2021, tenuto conto che per la stessa sono previste, a legislazione vigente, per gli anni dal 2022 al 2026, adeguate ed idonee risorse umane, strumentali e finanziarie, nonché la possibilità per la medesima struttura di supporto di avvalersi, mediante apposite convenzioni e nel limite complessivo di spesa di euro 500.000 per l'anno 2021 e di euro 1 milione per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, di società controllate da Amministrazioni dello Stato specializzate nella progettazione o realizzazione di opere pubbliche;

al comma 5 del citato articolo 5, da un punto di vista formale, appare necessario introdurre un'apposita disposizione volta ad autorizzare il Ministro dell'economia e delle finanze ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio;

all'articolo 5, commi da 6 a 9, recante disposizioni in materia di Commissione nazionale per il dibattito pubblico, con riferimento agli oneri recati dal comma 8, lettere *a)* e *b)*, relativi all'incremento dei fondi per la retribuzione di posizione e la retribuzione di risultato relativi al personale dirigenziale di livello generale e di livello non generale, si segnala che la relazione tecnica, oltre ai dati relativi alla retribuzione di posizione variabile riporta anche quelli relativi alla retribuzione di risultato di cui si prevede anche l'incremento;

in relazione alla finalità della disposizione di cui all'articolo 5, comma 10, recante incentivi per funzioni tecniche svolte da dipendenti di amministrazioni aggiudicatrici di contratti pubblici, si conferma che gli oneri per la ripartizione delle risorse finanziarie di cui all'articolo 113, comma 2, del decreto legislativo n. 50 del 2016 (codice dei contratti pubblici) fanno carico agli stanziamenti già accantonati per i singoli appalti negli stati di previsione della spesa o nei bilanci delle stazioni appaltanti e che detti pagamenti gravano sui relativi quadri economici delle singole opere;

al riguardo, si evidenzia che, anche qualora gli incentivi di cui trattasi venissero erogati nell'annualità di entrata in vigore dei nuovi regolamenti, non si ritiene che possano determinarsi effetti di cassa di ammontare apprezzabile rispetto agli andamenti di spesa già scontati ai fini dei saldi di finanza pubblica in base alla legislazione previgente,

dal momento che, come già evidenziato, si tratta di risorse già accantonate;

per quanto riguarda l'articolo 6, commi da 1 a 7, recante disposizioni in materia di Agenzia nazionale per sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), si fa presente che il primo periodo del comma 5 del citato articolo 6 prevede espressamente il trasferimento di sei unità di livello dirigenziale non generale dagli Uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) all'ANSFISA, pertanto la relazione tecnica risulta coerente con quanto previsto dal testo del provvedimento in esame;

si fa presente inoltre che le risorse umane trasferite dal MIMS all'ANSFISA, come individuate nel primo periodo del predetto comma 5, includono anche il personale a tempo determinato con incarico dirigenziale ai sensi dell'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo n. 165 del 2001, che risulta in servizio alla data di entrata in vigore del provvedimento in esame;

con riferimento all'attribuzione all'ANSFISA delle tariffe di cui all'articolo 1 del decreto legislativo n. 35 del 2011, previste dalla previgente disciplina per lo svolgimento da parte del MIMS delle attività ispettive e di gestione della sicurezza della rete stradale aperta al traffico, si conferma che le suddette attività sono state integralmente devolute dal Ministero all'Agenzia in ragione dell'assegnazione degli USTIF alla medesima Agenzia disposta dall'articolo 6, comma 1, lettera b), e che, pertanto, non risultano ulteriori attività residuali in capo al Ministero tali da richiedere una loro copertura tariffaria;

si conferma che il riconoscimento in favore di personale appositamente abilitato dell'ANSFISA della possibilità di svolgere specifiche attività di polizia stradale, non è suscettibile di determinare effetti finanziari;

al comma 7 del citato articolo 6, che provvede alla copertura finanziaria degli oneri derivanti dal trasferimento di personale del MIMS nei ruoli dell'ANSFISA, a fronte di oneri decorrenti dal 2022, il prospetto riepilogativo fa decorrere la riduzione del suddetto fondo dal 2021, per un mero refuso nella compilazione dell'allegato 3 della relazione tecnica, pertanto si conferma il profilo della copertura finanziaria, a decorrere dal 2022;

si conferma inoltre che l'utilizzo delle risorse presenti nel bilancio della predetta Agenzia per il perseguimento delle finalità che le predette disposizioni si propongono non è comunque suscettibile di pregiudicare l'effettivo svolgimento delle attività ad essa attribuite a legislazione vigente e che vi è effettiva disponibilità delle risorse utilizzate a compensazione degli effetti finanziari in termini di fabbisogno e indebitamento netto a valere sul Fondo di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge n. 154 del 2008;

si conferma che il trasferimento della Commissione permanente per le gallerie all'ANSFISA, di cui all'articolo 6, commi 8 e 9, non

comporta per la stessa Agenzia oneri organizzativi e funzionali, suscettibili di riflessi di carattere finanziario;

all'articolo 7, recante disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo, con riferimento allo sviluppo temporale dei conferimenti e i pertinenti riflessi sul saldo di fabbisogno per il 2021 in conseguenza della sottoscrizione dell'autorizzato aumento di capitale di ITA nell'esercizio in corso, si fa presente che gli effetti sul fabbisogno conseguenti alla sottoscrizione dell'autorizzato aumento di capitale sono già stati scontati sui saldi di finanza pubblica;

dalle disposizioni di cui al comma 2 medesimo articolo 7, che prevedono che il programma della procedura di amministrazione straordinaria sia immediatamente adeguato alla decisione della Commissione europea e che il programma adottato dai Commissari straordinari si intenda « ad ogni effetto autorizzato », non derivano effetti finanziari;

riguardo all'articolo 10, commi da 1 a 6, recante procedure di attuazione del PNRR, si conferma che la disposizione di cui al comma 1 del medesimo articolo, che prevede l'attribuzione delle risorse del « Fondo Next Generation EU-Italia » non solo alle amministrazioni ed organismi titolari dei progetti ma anche agli enti attuatori dei progetti medesimi, non comporta una dinamica di spesa diversa da quella già scontata sui saldi di finanza pubblica, posto che le risorse del « Fondo Next Generation EU-Italia » sono trasferite alle amministrazioni ed organismi titolari di interventi PNRR, come peraltro disposto dal decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 6 agosto 2021 di assegnazione delle risorse finanziarie previste per l'attuazione degli interventi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e ripartizione di traguardi e obiettivi per scadenze semestrali di rendicontazione;

saranno le amministrazioni titolari di interventi PNRR, a loro volta, nell'ambito delle risorse loro attribuite, a provvedere al trasferimento delle medesime ai soggetti attuatori perché diano esecuzione ai progetti di competenza;

la dinamica di cassa, pertanto, rimane quella già scontata nei tendenziali;

l'articolo 10, comma 7, in materia di accesso ai servizi erogati in rete dalle pubbliche amministrazioni, non è suscettibile di determinare effetti finanziari, giacché non sono stati introdotti nuovi strumenti di identificazione digitale, atteso che – ai sensi dell'articolo 64, commi 2-*quater* e 2-*nonies* – CIE e CNS erano già previsti come modalità di identificazione insieme a SPID;

riguardo all'articolo 11, recante rifinanziamento della componente prestiti e contributi del Fondo di cui alla legge n. 394 del 1981 (gestito da SIMEST), si conferma la natura aggiuntiva delle risorse del PNRR di rifinanziamento del Fondo 394/81 e che le relative spese sono già scontate sui saldi di finanza pubblica;

nel ribadire quanto già riportato in relazione tecnica, si fa presente che le risorse del Fondo di rotazione per l'attuazione del Next

Generation EU-Italia utilizzate a copertura costituiscono risorse a fondo perduto;

riguardo all'articolo 12, recante disposizioni urgenti in materia di progettazione territoriale e investimenti, si conferma che il Fondo per lo sviluppo e la coesione reca le occorrenti risorse disponibili utilizzate a copertura e che l'utilizzo delle stesse non compromette la realizzazione di interventi già previsti a legislazione vigente;

riguardo all'articolo 13, comma 1, recante misure in favore dei giovani imprenditori dei territori insulari del Centro-nord, si conferma che non risulta alterata la dinamica di spesa già scontata ai fini dei tendenziali;

la disposizione di cui all'articolo 13, comma 2, recante modifica della procedura di attribuzione di contributi per gli investimenti ai comuni, non incide sulla modulazione degli effetti scontati nei tendenziali di finanza pubblica;

all'articolo 15, recante disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale, dal punto di vista formale appare necessario precisare che gli oneri oggetto di copertura sono quelli di cui al terzo periodo del comma 1-ter dell'articolo 22 della legge n. 42 del 2009, come sostituito dal comma 1 dell'articolo in esame;

al comma 2 dell'articolo 16, recante disposizioni urgenti in materia di commissari straordinari, con riferimento alla modalità di copertura di cui alla lettera a) – mediante riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti relativo al bilancio 2021-2023 – dal punto di vista formale appare necessario introdurre un'apposita disposizione volta ad autorizzare il Ministro dell'economia e delle finanze ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio;

al medesimo comma 2 dell'articolo 16, con riferimento alla modalità di copertura di cui alla lettera b), si conferma che il Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge n. 196 del 2009 reca le occorrenti risorse disponibili e che l'utilizzo delle stesse non compromette la realizzazione di programmi di spesa già avviati dall'amministrazione interessata,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni, volte a garantire il rispetto dell'articolo 81 della Costituzione:

All'articolo 5, comma 5, aggiungere infine il seguente periodo: Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

All'articolo 15, comma 1, capoverso comma 1-sexies, sostituire le parole: dal comma 1-ter con le seguenti: dal terzo periodo del comma 1-ter.

All'articolo 16, comma 2, lettera a), aggiungere infine il seguente periodo: Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

PARERE DELLA VI COMMISSIONE PERMANENTE

(FINANZE)

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA VII COMMISSIONE PERMANENTE

(CULTURA, SCIENZA E ISTRUZIONE)

La VII Commissione,

esaminato il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 121 del 2021: Disposizioni urgenti in materia di infrastrutture, trasporti e circolazione stradale (C. 3278 Governo);

rilevato che l'articolo 13, comma 1, estende ai comuni delle Isole minori del Centro-Nord i benefici dei finanziamenti concessi tramite l'istituto « Resto al Sud » e che, per favorire il raggiungimento degli obiettivi dell'istituto, è essenziale garantire nelle Isole minori – ma anche nei territori montani – il servizio scolastico;

considerato che il medesimo articolo 13, comma 2, proroga, per il 2021, dal 15 settembre al 15 ottobre il termine entro il quale sono tenuti a iniziare l'esecuzione dei lavori i comuni beneficiari dei contributi che l'articolo 1, comma 29, della legge di bilancio 2020 (legge 27 dicembre 2019, n. 160) destina a investimenti per opere pubbliche in materia, tra l'altro, di adeguamento e messa in sicurezza di scuole; il medesimo comma 2 inoltre proroga dal 31 ottobre al 15 novembre il termine entro il quale il Ministero dell'interno dispone, in caso di mancato avvio dei lavori, la revoca totale o parziale dei contributi erogati;

osservato che l'articolo 15 semplifica il procedimento previsto dall'articolo 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42, per la perequazione infrastrutturale delle diverse aree geografiche del Paese, configurandolo in tre fasi: ricognizione delle infrastrutture statali e non statali esistenti, tra cui quelle scolastiche; individuazione dei criteri per la riduzione del divario infrastrutturale tra le aree del Paese e per la ripartizione delle risorse disponibili, nonché dei criteri di priorità e delle azioni da perseguire per il recupero del divario risultante dalla

ricognizione; infine pianificazione, individuazione dei soggetti attuatori e monitoraggio del processo,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

1) all'articolo 13, in aggiunta alle misure previste dal comma 1 in relazione all'iniziativa « Resto al Sud », appare necessario, per gli stessi fini, prevedere stanziamenti statali destinati ad agevolazioni tariffarie per i collegamenti di trasporto a favore dei docenti che prestano servizio in istituti scolastici delle isole minori e dei comuni montani;

2) all'articolo 13, comma 2 – tenuto conto delle difficoltà che i comuni stanno incontrando ad avviare i lavori (tra l'altro di adeguamento e messa in sicurezza di scuole) finanziati con i contributi dell'articolo 1, comma 29, della legge di bilancio 2020 – valutino le Commissioni la possibilità di estendere fino almeno al 31 dicembre 2021 la proroga del termine per l'inizio dei lavori;

3) all'articolo 15, comma 1, capoverso comma 1-*bis*, valutino le Commissioni riunite VIII e IX la possibilità di precisare che « i criteri di priorità e le azioni da perseguire per il recupero del divario infrastrutturale e di sviluppo » tra aree del Paese, in particolare le aree interne, devono includere lo svolgimento di indagini – a cura dei comuni e attraverso risorse finanziarie appositamente destinate – per la verifica della rispondenza degli edifici scolastici esistenti alla normativa di sicurezza antisismica e, in caso di esito negativo della verifica, di prevedere contributi per l'adeguamento.

PARERE DELLA X COMMISSIONE PERMANENTE

(ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO)

La X Commissione,

esaminato, per le parti di competenza, il testo del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (C. 3278 Governo);

rilevato che l'articolo 2, in considerazione del calo di traffico registrato sulle autostrade italiane derivante dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 e dalle relative misure di limitazione del contagio,

al fine di contenere i conseguenti effetti economici e di salvaguardare i livelli occupazionali, proroga di 2 anni la durata delle concessioni relative ai servizi di distribuzione di carbolubrificanti e di ristoro sulla rete autostradale, escludendo tuttavia la proroga in presenza di procedure di evidenza pubblica finalizzate al nuovo affidamento delle concessioni già definite con l'aggiudicazione;

preso atto che l'articolo 8 interviene sulla disciplina delle agevolazioni per l'acquisto di veicoli nuovi a basse emissioni (cosiddetto *ecobonus*), specificando che il termine del 31 dicembre 2021, per usufruire dei contributi, si riferisce alla data di acquisto del veicolo e non alla data di immatricolazione nonché prevedendo che le risorse per il cosiddetto *extrabonus* (di cui all'articolo 1, comma 652, della legge di bilancio 2021) per l'acquisto di veicoli elettrici e ibridi, che siano ancora disponibili, siano destinate alla copertura dell'*ecobonus* previsto per gli stessi veicoli;

ricordato l'articolo 11 che dispone il rifinanziamento della componente prestiti e contributi del Fondo di cui alla legge n. 394 del 1981, con riferimento, in particolare, al sostegno all'internazionalizzazione delle piccole e medie imprese, di cui alla Missione 1, Componente 2, Investimento 5 del PNRR.;

evidenziato l'articolo 13 che, al comma 1, dispone l'estensione dell'incentivo « Resto al Sud », misura volta a promuovere lo sviluppo di nuove attività imprenditoriali, ad esclusione del commercio, e libero professionali di soggetti di età compresa tra i 18 ed i 55 anni, a territori insulari localizzati nelle isole minori del Centro-Nord in considerazione della debolezza ovvero della specificità del loro assetto imprenditoriale e anche a causa dell'intensificarsi dei processi di spopolamento e decrescita demografica propri di queste aree,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA XI COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORO PUBBLICO E PRIVATO)

La XI Commissione,

esaminato, per quanto di competenza, il disegno di legge C. 3278, di conversione del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali;

osservato che l'articolo 1, comma 5, è volto a superare le difficoltà di applicazione del decreto legislativo 10 giugno 2020, n. 50, che, nel recepire la direttiva (UE) 2018/645 del Parlamento europeo e del Consiglio, in materia di qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri, ha omesso il riferimento all'attività di trasporto professionale di persone e cose quale presupposto per acquisire la Carta di qualificazione del conducente (CQC);

segnalato che l'articolo 3, comma 5, dispone il finanziamento per 2 milioni di euro anche nell'anno 2021 del fondo istituito dall'articolo 47, comma 11-*quinquies*, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e destinato alla formazione del personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria, con particolare riferimento ai macchinisti del settore del trasporto ferroviario di merci;

osservato che l'articolo 4, comma 6, proroga al 31 dicembre 2021 la vigenza delle disposizioni transitorie in materia di arruolamento, introdotte dal decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, che, in deroga all'articolo 328 del codice della navigazione, prevedono la stipula dei contratti di arruolamento dei membri dell'equipaggio o del personale dei servizi ausiliari di bordo ad opera del comandante della nave ovvero dell'armatore o di un suo procuratore nelle forme di cui all'articolo 329 del codice della navigazione;

considerate le disposizioni dell'articolo 5, che prevedono l'istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di una struttura di missione, denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI), e recano previsioni relative al personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

rilevato che, nell'ambito dell'articolo 6, che reca modifiche alla normativa relativa all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), è previsto, tra l'altro, l'aumento della dotazione organica dell'Agenzia;

osservato che il comma 6 del medesimo articolo 6 dispone il trasferimento all'ANSFISA degli Uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del relativo personale, con la conseguente rideterminazione della dotazione organica del personale del Ministero;

considerato che l'articolo 7, comma 2, intervenendo sulla disciplina dell'amministrazione straordinaria dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia – Società aerea italiana Spa e alle altre società del medesimo gruppo, modifica la disciplina della cessione di beni e compendi aziendali anche diversi da rami di azienda;

rilevato che la liquidazione della società Alitalia determinerà un forte impatto in termini occupazionali, in quanto la nuova società Italia Trasporto Aereo – Ita Spa procederà nell'immediato all'assunzione di 2.800 lavoratori, rispetto al totale dei 10.500 dipendenti attualmente in

servizio, per arrivare progressivamente ad assorbire complessivamente, entro il 2025, 5.700 lavoratori;

ritenuto necessario accompagnare il processo di liquidazione della società Alitalia con misure che, da un lato, garantiscano le condizioni dei lavoratori che saranno assorbiti dalla società ITA e, dall'altro, assicurino forme di accompagnamento e di tutela del reddito per tutti i lavoratori di Alitalia non ricollocati, anche attraverso il ricorso a politiche attive del lavoro;

visti gli impegni contenuti nella mozione n. 1-00519 (*Nuova formulazione*), approvata il 5 ottobre 2021 dall'Assemblea della Camera dei deputati,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

con riferimento all'articolo 7, comma 2, si valuti l'esigenza di accompagnare gli interventi sulla disciplina dell'amministrazione straordinaria dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia – Società aerea italiana Spa con misure volte ad assicurare la tutela dei lavoratori della società anche dopo il loro assorbimento da parte della società ITA, in particolare attraverso:

a) strumenti di sostegno al reddito, mediante l'attivazione di adeguati ammortizzatori sociali, nonché percorsi di politica attiva del lavoro, che comprendano anche il ricorso a misure di *outplacement*, incentrati sulla formazione e sulla ricollocazione professionale dei lavoratori, salvaguardando le competenze e le professionalità del personale della società Alitalia che non sarà assorbito dalla società ITA Spa;

b) misure che garantiscano che la società ITA Spa proceda all'assunzione del proprio personale nel pieno rispetto della normativa nazionale ed europea di riferimento e nel rispetto della lettera e dello spirito delle disposizioni di cui all'articolo 203 del decreto-legge 9 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, relative all'applicazione del contratto collettivo nazionale del settore aereo stipulato dalle organizzazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale, da parte di tutte le compagnie operanti nel territorio italiano.

PARERE DELLA XII COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI SOCIALI)

La XII Commissione,

esaminato, per le parti di competenza, il disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge n. 121 del 2021, recante «Di-

sposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali » (C. 3278 Governo);

preso atto che le competenze della Commissione sul provvedimento sono limitate in quanto sostanzialmente riconducibili ad alcune delle disposizioni recate dall’articolo 1, volte a introdurre il cosiddetto codice rosa, consentendo al sindaco maggiori possibilità di riserva di posti di sosta anche per i veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni, munite di contrassegno speciale, denominato « permesso rosa »,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA XIII COMMISSIONE PERMANENTE

(AGRICOLTURA)

La Commissione XIII,

esaminato, per le parti di competenza, il provvedimento in titolo, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali;

rilevato che:

l’articolo 13, al comma 1, estende ai comuni delle Isole minori del Centro-Nord Italia (Campo nell’Elba, Capoliveri, Capraia, Giglio, Marciana, Marciana Marina, Ponza, Porto Azzurro, Portoferraio, Portovenere, Rio, Ventotene) i benefici dei finanziamenti concessi tramite l’istituto denominato « *Resto al Sud* »; volto a promuovere lo sviluppo di nuove attività imprenditoriali, ad eccezione di quelle di carattere commerciale, e libero professionali nei territori ricadenti in Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia e nelle aree del cratere sismico del Centro Italia;

come evidenziato nella relazione illustrativa, le aree insulari minori risultano essere tra quelle a maggior rischio di un vero e proprio collasso economico e occupazionale, per la debolezza e specificità del loro assetto imprenditoriale e per l’intensificarsi dei processi di spopolamento e decrescita demografica, riguardanti soprattutto l’universo giovanile e la fascia di età 30-50 anni;

la relazione sottolinea altresì che in tutte le isole minori le attività economiche sono concentrate massimamente nei settori della pesca e del turismo e come tale ridotta diversificazione produttiva rischia di rendere ancor più vulnerabili tali aree, soprattutto in un momento di crisi economica così accentuata;

la misura « *Resto al Sud* », introdotta dall'articolo 1 del decreto-legge n. 91 del 2017, consiste in un finanziamento, fino a un massimo di 60 mila euro (200 mila per le società, anche cooperative), costituito per il 50 per cento da una erogazione a fondo perduto e per il restante 50 per cento da un prestito bancario a tasso zero da rimborsare in otto anni;

tale agevolazione, secondo quanto previsto dal comma 10 del predetto articolo 1, riguarda le attività di produzione di beni nei settori dell'artigianato, dell'industria, della pesca e dell'acquacoltura, ovvero relative alla fornitura di servizi, compresi quelli turistici, mentre non si applica al settore agricolo, al quale andrebbe invece opportunamente estesa,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

si valuti l'opportunità di ampliare l'ambito applicativo della misura « *Resto al Sud* », di cui all'articolo 1 del decreto-legge n. 91 del 2017, prevedendone l'estensione anche al settore agricolo.

PARERE DELLA XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

La XIV Commissione,

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (C. 3278 Governo);

valutati, in particolare:

l'articolo 1 comma 5, in materia di sull'esercizio dell'attività di autotrasporto, che reca alcune modifiche al decreto legislativo n. 286 del 2005 finalizzate a rendere la disciplina della Carta di qualificazione del conducente (CQC) più aderente alla direttiva 2018/645/UE;

l'articolo 3, commi da 1 a 4, che contempla disposizioni volte ad accelerare l'attuazione del Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) allo scopo di garantire l'interoperabilità dei treni soprattutto sulle nuove reti ferroviarie ad alta velocità, nonché i commi da 6 a 8 del medesimo articolo che introducono disposizioni finalizzate ad assicurare la continuità del servizio di trasporto ferroviario lungo la linea Tirano (Italia) – Campocologno (Svizzera), autorizzando la circolazione nel territorio italiano dei rotabili ferroviari a tal fine impiegati per l'intera durata della concessione rilasciata al gestore di detto servizio di trasporto dall'ufficio governativo della Confederazione elvetica in conformità alle disposizioni del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, recante « Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie » relative alle reti ferroviarie funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario;

l'articolo 4, comma 1, che interviene nel settore del trasporto marittimo prevedendo la modifica del decreto legislativo n. 53 del 2011, attuativo della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, al fine di armonizzarne il contenuto alla citata direttiva con riferimento a taluni profili; e il comma 4 del medesimo articolo che modifica l'articolo 89 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 per rendere tale disposizione maggiormente coerente con la normativa europea con riferimento alla disciplina del Fondo per la compensazione della riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 a favore delle imprese armatoriali nei trasporti di passeggeri, al fine di includere nei benefici previsti anche le navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero battenti bandiera di altri Stati dell'Unione Europea o dello Spazio economico europeo, evitando in tal modo un contrasto con le norme europee in tema di aiuti di Stato e di regolazione del mercato interno, con conseguente possibile non approvazione della misura in sede di notifica alla Commissione europea;

l'articolo 5, commi da 1 a 5, che istituisce, presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, una struttura di missione denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI) di supporto alla realizzazione degli interventi finanziati con le risorse del PNRR e del Piano nazionale per gli investimenti complementari;

l'articolo 6, commi 8 e 9, che modificano il decreto legislativo n. 264 del 2006, di recepimento della direttiva 2004/54/CEE sulla sicurezza nelle gallerie della rete stradale transeuropea, prevedendo che presso l'Agenzia nazionale per sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali sia costituita un'apposita commissione che funga da autorità amministrativa ai sensi della predetta direttiva;

l'articolo 7, che al comma 2 prevede disposizioni relative all'amministrazione straordinaria di Alitalia ed alla cessione dei beni aziendali, al fine di velocizzare il completamento della procedura di cessione dei

beni in linea con quanto previsto dalle decisioni della Commissione europea del 10 settembre 2021 in materia di aiuti di Stato, prevedendo, tra l'altro, che il programma della procedura di amministrazione straordinaria sia immediatamente adeguato alla decisione della Commissione europea dai commissari straordinari, i quali possono procedere all'adozione, per ciascun compendio di beni oggetto di cessione, anche di distinti programmi nell'ambito di quelli previsti dall'articolo 27 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, e disponendo inoltre che a seguito della decisione della Commissione europea il Ministero dell'economia e delle finanze sottoscriva l'aumento di capitale previsto dalla normativa vigente;

l'articolo 10, commi da 1 a 6, che definisce alcune procedure per l'attuazione del PNRR, prevedendo, tra l'altro, che i soggetti responsabili dell'attuazione possano utilizzare le « opzioni di costo semplificate » previste dagli articoli 52 e seguenti del Regolamento (UE) 2021/1060 ai fini della contabilizzazione e rendicontazione delle spese e che le amministrazioni responsabili possano stabilire criteri di assegnazione delle risorse ulteriori, rispetto a quelli ordinari di settore, al fine di assicurare il rispetto delle condizionalità, degli obiettivi iniziali, intermedi e finali e dei cronoprogrammi previsti dal PNRR, nonché i relativi obblighi di monitoraggio;

l'articolo 11, che dispone il rifinanziamento del Fondo in materia di sostegno all'internazionalizzazione delle imprese, intervento incluso nel PNRR (Missione 1, Componente 2, Investimento 5 « Politiche industriali di filiera e internazionalizzazione »), che appare conforme a quanto previsto nell'Allegato della Decisione di esecuzione del Consiglio relativa all'approvazione del PNRR dell'Italia che ha richiesto espressamente l'emaneazione di una norma di rifinanziamento da adottare entro il 30 settembre 2021;

l'articolo 12, che al fine di rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei comuni del Mezzogiorno e delle aree interne del Paese, prevede l'istituzione del « Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale », con una dotazione di 12,4 milioni di euro per il 2021 e 111,2 milioni di euro per il 2022, disciplinandone le modalità di accesso, riparto e utilizzo, in vista dell'ingente mole di risorse finanziarie messe a disposizione dal PNRR, dal Fondo Sviluppo e coesione e dai Fondi strutturali del ciclo di programmazione 2021-2027;

considerata la rilevanza degli interventi adottati allo scopo di dare rapida attuazione al PNRR, nonché la finalità di alcune disposizioni volte a migliorare l'armonizzazione della normativa interna con quella comunitaria o a dare attuazione a decisioni comunitarie, e rilevata, per quanto di competenza, l'assenza di profili ostativi dal punto di vista della compatibilità delle disposizioni contenute nel provvedimento con l'ordinamento dell'Unione europea,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA COMMISSIONE PARLAMENTARE PER LE QUESTIONI REGIONALI

La Commissione parlamentare per le questioni regionali,

esaminato, per le parti di competenza, il disegno di legge C. 3278 di conversione del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali e rilevato che:

il provvedimento appare principalmente riconducibile alle materie di esclusiva competenza statale tutela della concorrenza; sistema tributario; perequazione delle risorse finanziarie; ordine pubblico e sicurezza; coordinamento informativo statistico e informatico; tutela dell’ambiente (articolo 117, secondo comma, lettere *e*), *h*), *r*) e *s*) della Costituzione) e alla materia di competenza concorrente governo del territorio (articolo 117, terzo comma);

sul provvedimento sono stati auditi, nel corso dell’esame in sede referente, la Conferenza delle regioni e delle province autonome, l’UPI, l’ANCI e l’ANPCI;

l’articolo 10, comma 7 dispone che le pubbliche amministrazioni utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica (CIE) e la carta nazionale dei servizi (CNS) ai fini dell’identificazione dei cittadini che accedono ai propri servizi in rete (c.d. *switch-off* per l’accesso ai servizi *online* della PA); in particolare, si prevede che – con decreti del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per l’innovazione tecnologica e la digitalizzazione – sia stabilita la data a decorrere dalla quale le pubbliche amministrazioni utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la carta nazionale dei servizi per consentire l’accesso delle imprese e dei professionisti ai propri servizi in rete; al riguardo, andrebbe valutata l’opportunità di inserire la previsione del parere in sede di Conferenza unificata ai fini dell’adozione del previsto provvedimento attuativo; infatti la disposizione sull’utilizzo esclusivo dello SPID varrà anche nei confronti dei servizi erogati dalle amministrazioni degli enti territoriali, che sono organizzati nell’ambito dell’autonomia regolamentare di tali servizi ai sensi dell’articolo 117, sesto comma, della Costituzione;

l’articolo 12 – al fine di rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei Comuni delle Regioni del Mezzogiorno (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia), nonché in quelli ricompresi nelle aree interne del Paese, in vista dell’avvio del ciclo di programmazione 2021/2027 dei fondi strutturali e del Fondo sviluppo e coesione (FSC) e della partecipazione ai bandi attuativi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – prevede

l'istituzione del « Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale », con una dotazione di 12,4 milioni di euro per il 2021 e 111,2 milioni di euro per il 2022, e ne disciplina le modalità di accesso, riparto e utilizzo; al riguardo, andrebbe valutata l'opportunità di prevedere l'intesa con le regioni interessate ai fini dell'adozione del previsto DPCM di riparto (capoverso articolo 6-*quater*, comma 3),

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente condizione:

provvedano le Commissioni di merito a tenere nella massima considerazione le proposte di modifica e integrazione del testo pervenute dalla Conferenza delle regioni e delle province autonome, dall'UPI, dall'ANCI e dall'ANPCI;

e con le seguenti osservazioni:

valutino le Commissioni di merito, per le ragioni esposte in premessa, l'opportunità di:

a) aggiungere, all'articolo 10, comma 7, dopo le parole: « la digitalizzazione » le seguenti: « da adottarsi sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 »;

b) aggiungere, all'articolo 12, comma 1, lettera *a)*, capoverso Art. 6-*quater*, comma 3, dopo le parole: « da adottarsi » le seguenti: « d'intesa con le regioni interessate ».

TESTO

DEL DISEGNO DI LEGGE

Conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

TESTO

DELLE COMMISSIONI

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.

Art. 1.

1. Il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, è convertito in legge **con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.**

2. *Identico.*

ALLEGATO

MODIFICAZIONI APPORTATE DALLE COMMISSIONI

All'articolo 1:

al comma 1:

alla lettera a) sono premesse le seguenti:

«0a) all'articolo 1, il comma 1 è sostituito dal seguente:

“1. La sicurezza e la tutela della salute delle persone nonché la tutela dell'ambiente, nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato”;

0b) all'articolo 3, comma 1, numero 53-bis), la parola: “debole” è sostituita dalla seguente: “vulnerabile” e le parole: “disabili in carrozzella” sono sostituite dalle seguenti: “persone con disabilità”; conseguentemente, ovunque ricorrono nel codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: “debole” e “deboli” sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti: “vulnerabile” e “vulnerabili”;

0c) all'articolo 6, comma 4, lettera b), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “, con particolare riguardo a quelle che attraversano siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'educazione, la scienza e la cultura (UNESCO)” »;

dopo la lettera a) sono inserite le seguenti:

«a-bis) all'articolo 10, comma 2, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

“b) il trasporto eseguito con veicoli eccezionali di una cosa indivisibile, definita al comma 4, che per le sue dimensioni e per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dagli articoli 61 e 62, ovvero che per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dall'articolo 62. Nel caso di blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati compositi e apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, di prodotti siderurgici *coils* e laminati grezzi, il trasporto può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati e, comunque, in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal complesso di veicoli. Qualora siano superati i limiti di cui all'articolo 62, ma nel rispetto dell'articolo 61, il carico può essere completato, con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, nell'osservanza dell'articolo 164 e della massa eccezionale a disposizione, fatta eccezione per gli elementi prefabbricati compositi e le apparecchiature industriali complesse per l'edilizia per i quali ricorre sempre il limite delle sei unità. In entrambi i casi e purché almeno un carico delle cose indicate richieda l'impiego di veicoli eccezionali, la predetta massa complessiva non può essere

superiore a 38 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a quattro o più assi, a 72 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a cinque assi e a 86 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a sei o più assi. I richiamati limiti di massa possono essere superati nel solo caso in cui sia trasportato un unico pezzo indivisibile”;

a-ter) all'articolo 15:

1) al comma 3, le parole: “ed *i)*” sono soppresse;

2) al comma 3-*bis*, le parole: “da euro 108 ad euro 433” sono sostituite dalle seguenti: “da euro 216 ad euro 866”;

3) dopo il comma 3-*bis* è inserito il seguente:

“3-*ter*. Chiunque viola il divieto di cui al comma 1, lettera *i)*, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 52 ad euro 204”;

a-quater) all'articolo 23:

1) dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

“4-*bis*. È vietata sulle strade e sui veicoli qualsiasi forma di pubblicità il cui contenuto proponga messaggi sessisti o violenti o stereotipi di genere offensivi o messaggi lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo religioso o dell'appartenenza etnica oppure discriminatori con riferimento all'orientamento sessuale, all'identità di genere o alle abilità fisiche e psichiche.

4-*ter*. Con decreto dell'autorità di Governo delegata per le pari opportunità, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e con il Ministro della giustizia, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni del comma 4-*bis*.

4-*quater*. L'osservanza delle disposizioni del comma 4-*bis* è condizione per il rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 4; in caso di violazione, l'autorizzazione rilasciata è immediatamente revocata”;

2) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

“7-*bis*. In deroga al divieto di cui al comma 1, terzo periodo, al centro delle rotatorie nelle quali vi è un'area verde, la cui manutenzione è affidata a titolo gratuito a società private o ad altri enti, è consentita l'installazione di un cartello indicante il nome dell'impresa o ente affidatari del servizio di manutenzione del verde, fissato al suolo e di dimensioni non superiori a 40 cm per lato. Per l'installazione del cartello di cui al presente comma si applicano in ogni caso le disposizioni del comma 4”;

3) al comma 13-*bis*, primo periodo, le parole: “dal comma 1” sono sostituite dalle seguenti: “dai commi 1, 4-*bis* e 7-*bis*” e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “; in caso di violazione del comma 4-*bis*, il termine è ridotto a cinque giorni e, nei casi più gravi, l'ente proprietario può disporre l'immediata rimozione del mezzo pubblicitario”;

a-quinquies) all'articolo 25:

1) al comma 1-*bis*, dopo le parole: "le strutture che realizzano l'opera d'arte principale del sottopasso o sovrappasso, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, sono di titolarità" sono inserite le seguenti: ", ai fini della loro realizzazione e manutenzione anche straordinaria,";

2) il comma 1-*quater* è sostituito dal seguente:

"1-quater. Fermo restando quanto previsto dai commi 1-*bis* e 1-*ter* in relazione agli enti titolari delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, gli enti proprietari e i gestori delle strade interessate dall'attraversamento a livello sfalsato provvedono a disciplinare mediante appositi atti convenzionali le modalità e gli oneri di realizzazione e manutenzione delle predette strutture";

a-sexies) all'articolo 40, comma 11, le parole: "che hanno iniziato l'attraversamento" sono sostituite dalle seguenti: "che si accingono ad attraversare la strada o che hanno iniziato l'attraversamento";

a-septies) all'articolo 50, comma 2, le parole: "3 m" sono sostituite dalle seguenti: "3,5 m";

a-octies) all'articolo 52, comma 1, lettera *a*), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", o avente potenza non superiore a 4.000 watt, se ad alimentazione elettrica";

a-novies) all'articolo 60:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente:

"1. Sono considerati appartenenti alla categoria di veicoli con caratteristiche atipiche i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole d'epoca, nonché i motoveicoli, gli autoveicoli e le macchine agricole di interesse storico e collezionistico";

2) al comma 2, le parole: "Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli e gli autoveicoli" sono sostituite dalle seguenti: "Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole";

3) la rubrica è sostituita dalla seguente: "Motoveicoli, ciclomotori, autoveicoli e macchine agricole d'epoca e di interesse storico e collezionistico iscritti negli appositi registri" »;

alla lettera b), numero 1), le parole: « 18 m » sono sostituite dalle seguenti: « 18,75 m, ferma restando l'idoneità certificata dei rimorchi, o delle unità di carico ivi caricate, al trasporto intermodale strada-rotaia e strada-mare e »;

dopo la lettera b) sono inserite le seguenti:

« b-bis) all'articolo 62, comma 3, il secondo periodo è sostituito dal seguente: "Qualora si tratti di autobus o filobus a due assi la massa complessiva a pieno carico non deve eccedere le 19,5 t";

b-ter) all'articolo 68, il comma 2 è sostituito dal seguente:

“2. I dispositivi di segnalazione di cui alla lettera *c)* del comma 1 devono essere funzionanti da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità, durante la marcia sia nei centri abitati che fuori dai centri abitati” »;

dopo la lettera c) sono inserite le seguenti:

« *c-bis)* all'articolo 80 è aggiunto, in fine, il seguente comma:

“*17-bis.* Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da emanare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di riqualificazione delle bombole approvate in conformità al regolamento n. 110 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE R 110) e sono individuati i soggetti preposti alla riqualificazione, al fine di semplificare l'esecuzione della riqualificazione stessa”;

c-ter) all'articolo 86:

1) al comma 1, dopo la parola: “autovetture” sono inserite le seguenti: “, motocicli e velocipedi”;

2) la rubrica è sostituita dalla seguente: “Servizio di piazza con autovetture, motocicli e velocipedi con conducente o taxi”;

c-quater) all'articolo 100, comma 10, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: “I motoveicoli impegnati in competizioni motoristiche fuoristrada che prevedono trasferimenti su strada possono esporre, limitatamente ai giorni e ai percorsi di gara, in luogo delle targhe di cui ai commi 1 e 2, una targa sostitutiva costituita da un pannello auto-costruito che riproduce i dati di immatricolazione del veicolo. Il pannello deve avere fondo giallo, cifre e lettere nere e caratteristiche dimensionali identiche a quelle della targa che sostituisce ed è collocato in modo da garantire la visibilità e la posizione richieste dal regolamento per le targhe di immatricolazione. Sono autorizzati all'utilizzo della targa sostitutiva i partecipanti concorrenti muniti di regolare licenza sportiva della Federazione motociclistica italiana, esclusivamente per la durata della manifestazione e lungo il percorso indicato nel regolamento della manifestazione stessa”;

c-quinquies) all'articolo 105, comma 1, le parole: “16,50 m” sono sostituite dalle seguenti: “18,75 m. I convogli che per specifiche necessità funzionali superano, da soli o compreso il loro carico, il limite di lunghezza di 18,75 m possono essere ammessi alla circolazione come trasporti eccezionali; a tali convogli si applicano le norme previste dall'articolo 104, comma 8”;

c-sexies) all'articolo 110:

1) al comma 2 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “e commercianti di macchine agricole e, limitatamente alle macchine agricole indicate dall'articolo 57, comma 2, lettera *a)*, numeri 1) e 2),

aventi massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile non superiore a 6 t, e ai rimorchi agricoli di cui all'articolo 57, comma 2, lettera b), numero 2), aventi massa complessiva non superiore a 6 t, a nome di colui che si dichiara proprietario”;

2) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

“2-*bis*. Al fine di promuovere lo sviluppo delle reti di imprese di cui all'articolo 3 del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, e all'articolo 6-*bis*, comma 2, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116, alle reti costituite da imprenditori agricoli, singoli o associati, di cui all'articolo 2135 del codice civile, finalizzate anche all'acquisto di macchine agricole, è consentita l'immatricolazione ai sensi del comma 2 del presente articolo a nome della rete di imprese, identificata dal codice fiscale, richiesto dalle imprese partecipanti, e dal contratto di rete, redatto e iscritto ai sensi del citato articolo 3 del decreto-legge n. 5 del 2009, da cui risultino la sede, la denominazione e il programma della rete, previa individuazione di un'impresa della rete incaricata di svolgere le funzioni amministrative attribuite dalla legge al proprietario del veicolo” »;

alla lettera d), dopo le parole: « A1, A2 o A, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso » *sono inserite le seguenti:* « anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123 » *e sono aggiunte in fine, le seguenti parole:* « anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123. Con decreto del Ministro della salute sono stabilite le modalità con cui anche gli istituti dedicati all'educazione stradale possono erogare la formazione delle nozioni di primo soccorso prevista per i soggetti che intendono conseguire i certificati di abilitazione professionale di cui al secondo e al terzo periodo »;

dopo la lettera d) sono inserite le seguenti:

« *d-bis*) all'articolo 117, comma 2-*bis*, dopo il terzo periodo è inserito il seguente: “Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano inoltre se a fianco del conducente si trova, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore”;

d-ter) all'articolo 121, comma 11, secondo periodo, le parole: “per una volta soltanto” sono sostituite dalle seguenti: “per non più di due volte”;

d-quater) all'articolo 122:

1) il comma 3 è sostituito dal seguente:

“3. Agli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A, quando utilizzano veicoli nei quali non può prendere posto, a fianco del conducente, altra persona in funzione di istruttore, non si applicano le disposizioni del comma 2”;

2) il comma 5 è abrogato;

3) al comma 6, le parole: “sei mesi” sono sostituite dalle seguenti: “dodici mesi”;

4) il comma 8 è sostituito dal seguente:

“8. Chiunque, autorizzato per l’esercitazione, guida senza avere a fianco, ove previsto, in funzione di istruttore, persona provvista di patente valida ai sensi del comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731. Alla violazione consegue la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per tre mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI”;

d-quinquies) all’articolo 126-*bis*, il comma 3 è sostituito dal seguente:

“3. Ogni variazione di punteggio è comunicata tramite il portale dell’automobilista con le modalità indicate dal Dipartimento per la mobilità sostenibile – Direzione generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili”;

d-sexies) all’articolo 138, dopo il comma 11 è aggiunto il seguente:

“11-*bis*. I veicoli in dotazione alla Protezione civile nazionale, alla protezione civile della regione Valle d’Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano, agli enti locali e agli enti del Terzo settore, comunque immatricolati, utilizzati per fini istituzionali e servizi di pubblica utilità, possono essere dotati di rimorchio destinato al trasporto di cose, di larghezza massima superiore alla larghezza del veicolo trainante, fermi restando i limiti di cui agli articoli 61 e 62”;

d-septies) all’articolo 142, comma 12-*quater*, dopo il primo periodo sono inseriti i seguenti: “Ciascun ente locale pubblica la relazione di cui al primo periodo in apposita sezione del proprio sito *internet* istituzionale entro trenta giorni dalla trasmissione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e al Ministero dell’interno. A decorrere dal 1° luglio 2022, il Ministero dell’interno, entro sessanta giorni dalla ricezione, pubblica in apposita sezione del proprio sito *internet* istituzionale le relazioni pervenute ai sensi del primo periodo” e, al secondo periodo, le parole: “di cui al periodo precedente” sono sostituite dalle seguenti: “di cui al primo periodo”;

d-octies) all’articolo 147:

1) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

“3-*bis*. Il mancato rispetto di quanto stabilito dal comma 3 può essere rilevato anche tramite appositi dispositivi per l’accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni, conformi alle caratteristiche specificate dall’articolo 192 del regolamento”;

2) dopo il comma 6 è aggiunto il seguente:

“6-*bis*. I dispositivi di cui al comma 3-*bis* possono essere installati anche dal gestore dell’infrastruttura ferroviaria a sue spese” »;

alla lettera e), al numero 1) è premesso il seguente:

«01) al comma 1, la lettera *h-bis*) è sostituita dalle seguenti:

h-bis) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici;

h-ter) negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici. Tale divieto è previsto anche per i veicoli elettrici che non effettuano l'operazione di ricarica o che permangono nello spazio di ricarica oltre un'ora dopo il completamento della fase di ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23 alle ore 7, a eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257" »;

dopo la lettera e) sono inserite le seguenti:

«*e-bis*) all'articolo 171, comma 2, secondo periodo, la parola: "minore" è soppressa e dopo la parola: "risponde" è inserita la seguente: "anche";

e-ter) all'articolo 173, comma 2, dopo le parole: "apparecchi radiotelefonici" sono inserite le seguenti: ", *smartphone*, *computer* portatili, *notebook*, *tablet* e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante";

e-quater) all'articolo 175, comma 2, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 150 centimetri cubici se a motore termico, ovvero di potenza inferiore a 11 kW se a motore elettrico, e motocarrozze di cilindrata inferiore a 250 centimetri cubici se a motore termico";

e-quinquies) all'articolo 177, comma 1, dopo il primo periodo sono inseriti i seguenti: "L'uso dei predetti dispositivi è consentito altresì ai conducenti dei motoveicoli impiegati in interventi di emergenza sanitaria e, comunque, solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono definite le tipologie di motoveicoli di cui al secondo periodo e le relative caratteristiche tecniche e sono individuati i servizi urgenti di istituto per i quali possono essere impiegati i dispositivi";

e-sexies) all'articolo 180, comma 8, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "L'invito a presentarsi per esibire i documenti di cui al presente articolo non si applica nel caso in cui l'esistenza e la validità della documentazione richiesta possano essere accertate tramite consultazione di banche di dati o archivi pubblici o gestiti da Amministrazioni dello Stato accessibili da parte degli organi di polizia stradale, ad eccezione delle ipotesi in cui l'accesso a tali banche di dati o archivi pubblici non sia tecnicamente possibile al momento della contestazione" »;

alla lettera f), al numero 1) è premesso il seguente:

«01) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

"3-bis. Ai veicoli al servizio di persone con disabilità, titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regola-

mento, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati” »;

alla lettera g), capoverso Art. 188-bis, comma 3, le parole: « o ne faccia uso improprio, » sono sostituite dalle seguenti: « , o ne fa uso improprio »;

dopo la lettera g) sono aggiunte le seguenti:

« g-bis) all’articolo 191, il comma 1 è sostituito dal seguente:

“1. Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali o si trovano nelle loro immediate prossimità. I conducenti che svoltano per inoltrarsi in un’altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sull’attraversamento medesimo o si trovano nelle sue immediate prossimità, quando a essi non sia vietato il passaggio. Resta fermo il divieto per i pedoni di cui all’articolo 190, comma 4”;

g-ter) all’articolo 196, comma 1, secondo periodo, le parole: “risponde solidalmente il locatario e” sono sostituite dalle seguenti: “il locatario, in vece del proprietario, risponde solidalmente con l’autore della violazione o, per i ciclomotori, con l’intestatario del contrassegno di identificazione;”;

g-quater) all’articolo 203:

1) al comma 1, primo periodo, dopo le parole: “con raccomandata con ricevuta di ritorno” sono aggiunte le seguenti: “o per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall’articolo 65 del codice dell’amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82”;

2) al comma 1-bis, primo periodo, dopo le parole: “con raccomandata con avviso di ricevimento” sono aggiunte le seguenti: “o trasmesso per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall’articolo 65 del codice di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82”;

g-quinquies) all’articolo 213:

1) al comma 3, terzo periodo, la parola: “trasmissione” è sostituita dalla seguente: “ricezione” e dopo le parole: “del provvedimento” sono aggiunte le seguenti “adottato dal prefetto”;

2) al comma 5:

2.1) al sesto periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “; la medesima comunicazione reca altresì l’avviso che, se l’avente diritto non assumerà la custodia del veicolo nei successivi cinque giorni,

previo pagamento dei relativi oneri di recupero e custodia, il veicolo sarà alienato anche ai soli fini della sua rottamazione”;

2.2) sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: “Nel caso di veicoli sequestrati in assenza dell'autore della violazione, per i quali non sia stato possibile rintracciare contestualmente il proprietario o altro obbligato in solido, e affidati a uno dei soggetti di cui all'articolo 214-*bis*, il verbale di contestazione, unitamente a quello di sequestro recante l'avviso ad assumerne la custodia, è notificato senza ritardo dall'organo di polizia che ha eseguito il sequestro. Contestualmente, il medesimo organo di polizia provvede altresì a dare comunicazione del deposito del veicolo presso il soggetto di cui all'articolo 214-*bis* mediante pubblicazione di apposito avviso nell'albo pretorio del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione. Qualora, per comprovate difficoltà oggettive, non sia stato possibile eseguire la notifica e il veicolo risulti ancora affidato a uno dei soggetti di cui all'articolo 214-*bis*, la notifica si ha per eseguita nel trentesimo giorno successivo a quello di pubblicazione della comunicazione di deposito del veicolo nell'albo pretorio del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione”;

3) al comma 7, quinto periodo, la parola: “distrutto” è sostituita dalla seguente: “alienato”;

4) dopo il comma 10 è aggiunto il seguente:

“10-*bis*. Il provvedimento con il quale è disposto il sequestro del veicolo è comunicato dall'organo di polizia precedente ai competenti uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile di cui al comma 10 per l'annotazione al PRA. In caso di dissequestro, il medesimo organo di polizia provvede alla comunicazione per la cancellazione dell'annotazione nell'Archivio nazionale dei veicoli e al PRA”;

g-sexies) all'articolo 214, comma 5, secondo periodo, la parola: “sequestro” è sostituita dalle seguenti: “fermo amministrativo”;

g-septies) all'articolo 215-*bis*:

1) al comma 1, secondo periodo, le parole: “, in cui, per ciascun veicolo, sono riportati altresì i dati identificativi del proprietario risultanti al pubblico registro automobilistico” sono soppresse;

2) al comma 4, le parole: “comunicazione, tra gli uffici interessati, dei dati necessari all'espletamento delle procedure di cui al” sono sostituite dalle seguenti: “attuazione delle disposizioni del”;

3) alla rubrica, la parola: « rimossi, » è soppressa;

g-octies) alla tabella dei punteggi previsti all'art. 126-*bis*:

1) al capoverso “Art. 158”, alla voce “Comma 2”, le parole: “lettere *d*), *g*) e *h*)” sono sostituite dalle seguenti: “lettere *d*) e *h*)” ed è aggiunta, in fine, la seguente voce: “Comma 2, lettera *g*) – 4”;

2) il capoverso “Art. 188” è sostituito dal seguente: “Art. 188 – Comma 4 – 6 – Comma 5 – 3” »;

dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« 1-*bis*. Al fine di ridurre i tempi di sottoscrizione degli atti convenzionali previsti dall'articolo 25, commi 1-*quater* e 1-*quinquies*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è approvato, in relazione agli attraversamenti tra le strade di tipo A o di tipo B statali e le strade di classificazione inferiore ai sensi dell'articolo 2 del medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, l'elenco delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, con l'indicazione dei relativi enti titolari, ai sensi e per gli effetti dei commi 1-*bis* e 1-*ter* del medesimo articolo 25.

1-*ter*. L'articolo 188, comma 3-*bis*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dal comma 1, lettera *f*), numero 01), si applica a decorrere dal 1° gennaio 2022. Nell'eventualità in cui dall'attuazione del comma 1, lettera *f*), derivino minori entrate per il bilancio degli enti locali, attestate dall'organo competente, gli enti stessi provvedono a rivedere le tariffe per la sosta o il parcheggio nelle aree a pagamento, al solo ed esclusivo fine di compensare le predette minori entrate »;

al comma 2, lettera *b*), dopo le parole: « dei trasporti » è inserito il seguente segno d'interpunzione: « , »;

dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-*bis*. Sono classificate d'interesse storico o collezionistico ai sensi dell'articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, le macchine agricole la cui data di costruzione è precedente di almeno quaranta anni a quella della richiesta di riconoscimento nella categoria in questione. Le caratteristiche tecniche devono comprendere almeno tutte quelle necessarie per la verifica di idoneità alla circolazione del motoveicolo o dell'autoveicolo ai sensi dei commi 5 e 6 del citato articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Governo provvede ad apportare al citato articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 le modifiche necessarie al fine di adeguarlo a quanto disposto dal presente comma »;

al comma 3, terzo periodo, la parola: « ricorrono » è sostituita dalla seguente: « ricorrano »;

dopo il comma 4 è inserito il seguente:

« 4-*bis*. Al fine di semplificare le attività degli uffici della motorizzazione civile, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con proprio decreto da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è autorizzato a modificare l'allegato A del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 8 gennaio 2021, pubblicato nella *Gazzetta*

Ufficiale n. 37 del 13 febbraio 2021, inserendo tra le modifiche ai veicoli per le quali l'aggiornamento della carta di circolazione non è subordinato a visita e prova ai sensi dell'articolo 78, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, anche quelle riguardanti i sistemi ruota previsti dal regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 gennaio 2013, n. 20 »;

dopo il comma 5 sono inseriti i seguenti:

« 5-*bis*. Fino al 30 giugno 2022, ai giovani fino al trentacinquesimo anno d'età e ai soggetti che percepiscono il reddito di cittadinanza ovvero ammortizzatori sociali, a qualsiasi titolo e comunque denominati, è riconosciuto, nei limiti delle risorse di cui al presente comma, un contributo, a titolo di rimborso delle spese sostenute e documentate per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi di cui al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, di importo pari a 1.000 euro e comunque non superiore al 50 per cento dell'importo di tali spese. Ai fini del riconoscimento del contributo di cui al primo periodo, i richiedenti devono dimostrare di avere stipulato, entro tre mesi dal conseguimento della patente o dell'abilitazione professionale, un contratto di lavoro in qualità di conducente con un operatore economico del settore dell'autotrasporto di merci per conto di terzi, per un periodo di almeno sei mesi. Per le finalità di cui al presente comma è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per l'anno 2022.

5-*ter*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della modalità sostenibili, adottato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono indicati i termini e le modalità di presentazione delle domande per il riconoscimento del contributo di cui al comma 5-*bis*, nonché le modalità di erogazione dello stesso.

5-*quater*. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 5-*bis*, pari a 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

5-*quinqüies*. In deroga a quanto disposto dall'articolo 54, comma 1, lettera *d*), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sugli autocarri è possibile la presenza a bordo, oltre che delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose trasportate, anche di un soggetto neoassunto, in possesso dei titoli professionali previsti per l'esercizio della professione, per un periodo di addestramento di durata massima di tre mesi.

5-*sexies*. Al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 1, la lettera *a*) è sostituita dalla seguente:

“a) servizi automobilistici interregionali di competenza statale, di seguito indicati ‘servizi di linea’: i servizi di trasporto di persone effettuati su strada mediante autobus, ad offerta indifferenziata, e

aventi itinerari, orari e frequenze prestabiliti che si svolgono in modo continuativo o periodico su un percorso la cui lunghezza sia pari o superiore a 250 km e che collegano almeno due regioni, restando ferma, per tali servizi di linea, la possibilità per i passeggeri di concludere il viaggio all'interno della stessa regione nella quale detto itinerario di viaggio è iniziato e, per le tratte all'interno della medesima regione e oggetto di contratto di servizio, la possibilità di servire relazioni di traffico limitate ai capoluoghi di provincia, nonché i servizi integrativi di cui al regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, convertito dalla legge 24 marzo 1932, n. 386, aventi le predette caratteristiche”;

b) all'articolo 3:

1) al comma 1, le parole: “rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,” sono sostituite dalle seguenti: “rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza, relativamente al percorso e alle aree di fermata del servizio di linea proposto e”;

2) al comma 2:

2.1) la lettera g) è sostituita dalla seguente:

“g) proporre un servizio di linea nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza, sul percorso e sulle aree di fermata del servizio di linea proposto”;

2.2) la lettera m) è abrogata;

3) al comma 3, le parole: “, g) e m)” sono sostituite dalle seguenti: “e g)”;

c) all'articolo 5, comma 2, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

“c) tenere a bordo dell'autobus adibito al servizio la copia dell'autorizzazione rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, certificata conforme da quest'ultimo oppure in formato digitale originato dall'applicazione informatica gestita dal medesimo Ministero, come disciplinato dal decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato in attuazione dell'articolo 4, comma 1. La documentazione, redatta nella forma specificata nel citato decreto ministeriale, dalla quale risulti che il conducente abbia un regolare rapporto di lavoro secondo la normativa vigente, deve essere tenuta a bordo del veicolo”.

5-septies. Le disposizioni di cui al comma 5-sexies, lettera a), si applicano a partire dal 31 marzo 2022.

5-octies. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, provvede a modificare il regolamento di cui al decreto del Ministro dei trasporti 1° dicembre 2006, n. 316, anche al fine di semplificare il procedimento autorizzatorio, con particolare riferimento alla riduzione dei termini del medesimo procedimento e alla sua conclusione anche secondo le modalità di cui all'articolo 20 della legge 7 agosto 1990, n. 241 »;

al comma 6:

ai capoversi 4-nonies e 4-decies, la parola: « 4-nonies », ovunque ricorre, è sostituita dalla seguente: « 4-novies »;

al capoverso 4-undecies, primo periodo, le parole: « In relazione all'anno » sono sostituite dalle seguenti: « Per l'anno »;

dopo il comma 6 sono aggiunti i seguenti:

« 6-bis. All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Il Fondo finanzia altresì il 50 per cento del costo complessivo degli interventi posti in essere da comuni e unioni di comuni relativi a:

a) messa in sicurezza della mobilità ciclistica urbana, comprese l'istituzione di zone a velocità limitata, inferiore o uguale a 30 km/h, e l'installazione della relativa segnaletica;

b) realizzazione di stalli o aree di sosta per i velocipedi;

c) realizzazione della casa avanzata e delle corsie ciclabili di cui all'articolo 3, comma 1, numeri 7-bis), 12-bis) e 12-ter), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285".

6-ter. All'articolo 200-bis del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: "in favore delle persone fisicamente impedito o comunque a mobilità ridotta, con patologie accertate, anche se accompagnate, ovvero appartenenti a nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall'emergenza epidemiologica da virus COVID-19 o in stato di bisogno" sono sostituite dalle seguenti: "in favore delle persone fisicamente impedito, a mobilità ridotta anche se accompagnate, ovvero persone con invalidità o affette da malattie che necessitano di cure continuative, ovvero appartenenti a nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 o in stato di bisogno, ovvero di donne in gravidanza, ovvero di persone di età pari o superiore a sessantacinque anni";

b) dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

"4-bis. Nei limiti delle risorse ad essi assegnate, i comuni possono prevedere il superamento del limite del 50 per cento della spesa sostenuta per persone in condizioni di particolare fragilità, anche economica, appartenenti alle categorie di cui al comma 1.

4-ter. Nell'ambito e nei limiti delle risorse loro assegnate, i comuni possono utilizzare una quota pari al 5 per cento delle medesime risorse anche per finanziare le spese necessarie per promuovere ed attivare la misura di cui al presente articolo".

6-quater. Al fine di sostenere le attività di trasformazione digitale dei servizi di motorizzazione resi a cittadini e imprese dagli uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché di garantire elevati livelli di sicurezza cibernetica in relazione al trattamento dei dati, è istituito,

nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, un apposito fondo con una dotazione pari a 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6-quinquies. All'articolo 22, comma 6, lettera *b*), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, il secondo periodo è soppresso.

6-sexies. In fase di progettazione ed esecuzione di infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario devono essere previste infrastrutture complementari atte a consentire il passaggio in sicurezza di fauna selvatica nelle aree in cui è maggiore la loro presenza nel territorio.

6-septies. Le disposizioni del comma *6-sexies* si applicano alle infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario la cui attività di progettazione è avviata successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

6-octies. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, sono definite le specifiche tecniche destinate ai gestori e finalizzate ad assicurare modalità standardizzate ai fini della progettazione di cui al comma *6-sexies*.

6-novies. Dall'attuazione delle disposizioni dei commi *6-sexies*, *6-septies* e *6-octies* non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

6-decies. All'articolo 18 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, il comma *3-bis* è abrogato ».

Dopo l'articolo 1 sono inseriti i seguenti:

« Art. 1-*bis.* – *(Semplificazioni nelle agevolazioni sui veicoli per le persone con disabilità)* – 1. Per il riconoscimento delle agevolazioni previste dall'articolo 8 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, con riferimento all'acquisto di veicoli, i soggetti con ridotte o impedito capacità motorie permanenti, abilitati alla guida presentano una copia semplice della patente posseduta, ove essa contenga l'indicazione di adattamenti, anche di serie, per il veicolo agevolabile da condurre, prescritti dalle commissioni mediche locali di cui all'articolo 119, comma 4, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. Con decreto di natura non regolamentare, il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, provvede a modificare il decreto del Ministro delle finanze 16 maggio 1986, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 113 del 17 maggio 1986, per adeguarlo a quanto disposto dal comma 1.

Art. 1-ter. – (*Disposizioni per garantire la sicurezza della circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica*) – 1. All’articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, i commi da 75 a 75-septies sono sostituiti dai seguenti:

“75. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possiedono i seguenti requisiti:

a) le caratteristiche costruttive di cui all’allegato 1 annesso al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 162 del 12 luglio 2019;

b) assenza di posti a sedere;

c) motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW;

d) segnalatore acustico;

e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di cui al comma 75-quaterdecies;

f) la marcatura ‘CE’ prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006.

75-bis. A decorrere dal 1° luglio 2022, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica commercializzati in Italia devono essere dotati di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote. Per i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica già in circolazione prima di tale data, è fatto obbligo di adeguarsi entro il 1° gennaio 2024.

75-ter. Fermo restando quanto previsto dai commi da 75 a 75-vicies bis, i servizi di noleggio dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, anche in modalità *free-floating*, possono essere attivati esclusivamente con apposita delibera della Giunta comunale, nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi in circolazione:

a) l’obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso;

b) le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati;

c) le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città.

75-quater. È vietata la circolazione ai monopattini a motore con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75.

75-quinquies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, per quanto non previsto dai commi da 75 a 75-vicies ter, sono equiparati ai velocipedi.

75-sexies. Da mezz’ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell’oscurità, e di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare su strada pubblica solo se provvisti anteriormente di luce bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa, entrambe

accese e ben funzionanti. I monopattini elettrici sono altresì dotati posteriormente di catadiottri rossi.

75-septies. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, il conducente del monopattino a propulsione prevalentemente elettrica deve circolare indossando il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-ter dell'articolo 162 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

75-octies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età.

75-novies. I conducenti di età inferiore ai diciotto anni hanno l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.

75-decies. È vietato trasportare altre persone, oggetti o animali, di trainare veicoli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo.

75-undecies. È vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sui marciapiedi. Sui marciapiedi è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. È altresì vietato circolare contromano, salvo nelle strade con doppio senso ciclabile.

75-duodecies. I conducenti dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio sempre con entrambe le mani, salvo che non sia necessario segnalare la manovra di svolta sui mezzi privi indicatori di direzione.

75-terdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare esclusivamente su strade urbane con limite di velocità di 50 km/h, nelle aree pedonali, su percorsi pedonali e ciclabili, su corsie ciclabili, su strade a priorità ciclabile, su piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata ovvero dovunque sia consentita la circolazione dei velocipedi.

75-quaterdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono superare il limite di velocità di 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali. Non possono superare il limite di 20 km/h in tutti gli altri casi di circolazione di cui al comma 75-terdecies.

75-quinquiesdecies. È vietato sostare sul marciapiede, salvo nelle aree individuate dai comuni. I comuni possono individuare tali aree, garantendo adeguata capillarità, privilegiando la scelta di localizzazioni alternative ai marciapiedi. Tali aree possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito *internet* istituzionale del comune. Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati a velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.

75-sexiesdecies. Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici, al fine di scongiurare la pratica diffusa del parcheggio irregolare dei loro mezzi, devono altresì prevedere l'obbligo di acquisizione della foto al termine di ogni noleggio, dalla quale si desuma chiaramente la posizione dello stesso nella pubblica via.

75-septiesdecies. Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici sono tenuti ad organizzare, in accordo con i comuni nei quali operano, adeguate campagne informative sull'uso corretto del monopattino elettrico e ad inserire nelle applicazioni digitali per il noleggio le regole fondamentali, impiegando tutti gli strumenti tecnologici utili a coadiuvare il rispetto delle regole.

75-duodevicies. Chiunque viola le disposizioni di cui ai commi da *75-sexies* a *75-quaterdecies* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 50 a euro 250.

75-undevicies. Chiunque circola con un monopattino a motore avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 75 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400.

75-vicies. Alla violazione delle disposizioni di cui al comma *75-quater* consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del monopattino, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

75-vicies semel. Nei casi di violazione della disposizione di cui al comma *75-quinquiesdecies* si applica la sanzione di cui all'articolo 158, comma 5, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, prevista per i ciclomotori e i motoveicoli.

75-vicies bis. Ai fini delle sanzioni di cui alle disposizioni dei commi da 75 a *75-vicies semel*, si applicano le disposizioni del titolo VI del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Si considerano in circolazione i veicoli o i dispositivi di mobilità personale che sono condotti nelle aree e negli spazi individuati dal medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.

75-vicies ter. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili avvia, in collaborazione con il Ministero dell'interno e con il Ministero dello sviluppo economico, apposita istruttoria finalizzata alla verifica della necessità dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile contro i danni a terzi derivante dalla circolazione dei monopattini elettrici. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmette alle competenti Commissioni parlamentari la relazione sugli esiti dell'attività istruttoria di cui al primo periodo entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione ».

All'articolo 2:

al comma 1, dopo le parole: « legge 28 febbraio 2020, n. 8, le parole » sono inserite le seguenti: «: “relative all'anno 2020 e all'anno 2021” sono sostituite dalle seguenti: “relative agli anni 2020 e 2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio” e le parole: »;

dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« 1-bis. Al fine di accelerare la realizzazione delle infrastrutture autostradali e l'effettuazione degli interventi di manutenzione straordinaria, nonché di promuovere l'innovazione tecnologica e la sostenibilità delle medesime infrastrutture, l'affidamento delle concessioni

relative alla tratta autostradale di cui all'articolo 13-*bis*, comma 2, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, può avvenire, in deroga alle disposizioni del comma 1 del medesimo articolo 13-*bis*, anche facendo ricorso alle procedure previste dall'articolo 183 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, da concludere entro il 31 dicembre 2022. In caso di avvio della procedura di affidamento della concessione secondo le modalità di cui al primo periodo e nelle more del suo svolgimento, la società Autobrennero Spa, fermo restando quanto previsto dal citato articolo 13-*bis*, comma 2, del decreto-legge n. 148 del 2017, provvede, altresì, al versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro i termini di cui ai commi 3 e 4 del medesimo articolo 13-*bis*, di una somma corrispondente agli importi previsti dallo stesso comma 3 in relazione agli anni 2018, 2019, 2020 e 2021, a titolo di acconto delle somme dovute dalla medesima società in forza della delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) 1° agosto 2019, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 255 del 30 ottobre 2019. In caso di affidamento della concessione a un operatore economico diverso dalla società Autobrennero Spa e qualora le somme effettivamente dovute da tale società in forza della citata delibera del CIPE 1° agosto 2019 risultino inferiori a quelle corrisposte ai sensi del secondo periodo del presente comma, il concessionario subentrante provvede a versare l'importo differenziale direttamente alla società Autobrennero Spa mediante riduzione delle somme dovute al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di concedente, a titolo di prezzo della concessione.

1-*ter*. Per le medesime finalità di cui al comma 1-*bis* del presente articolo, all'articolo 13-*bis* del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, il primo e il secondo periodo sono sostituiti dai seguenti: “La società Autobrennero Spa provvede al trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse accantonate in regime di esenzione fiscale fino alla data di entrata in vigore della presente disposizione nel fondo di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, mediante versamenti rateizzati di pari importo, da effettuare entro l'anno 2028. La società Autobrennero Spa provvede al versamento della prima rata entro il 15 dicembre 2021 e delle successive rate entro il 15 dicembre di ciascuno degli anni successivi”;

b) al comma 4, le parole: “entro il 31 luglio 2021” sono sostituite dalle seguenti: “entro il 15 dicembre 2021” e le parole: “entro il 30 giugno 2021” sono sostituite dalle seguenti: “entro il 21 dicembre 2021” »;

dopo il comma 2 sono inseriti i seguenti:

« 2-*bis*. All'articolo 9-*tricies semel*, comma 1, del decreto-legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, le parole: “31 ottobre 2021”, ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: “31 dicembre 2021”.

2-*ter*. Al fine di ridurre i tempi di realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, di cui all'articolo 35, comma

1-ter, quarto periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, nelle more della definizione del procedimento di revisione della concessione di cui al terzo periodo del medesimo articolo 35, comma 1-ter, è autorizzato l'acquisto da parte della società ANAS Spa dei progetti elaborati dalla società Autostrada tirrenica Spa relativi al predetto intervento viario, previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Per le finalità di cui al primo periodo, la società ANAS Spa provvede ad acquisire preventivamente il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si pronuncia entro trenta giorni dalla data di ricezione della richiesta, in relazione alle eventuali integrazioni o modifiche da apportare ai predetti progetti, nonché all'entità del corrispettivo da riconoscere secondo i criteri di cui al primo periodo.

2-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 2-ter, pari a 36,5 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede, quanto a 35,8 milioni di euro per l'anno 2021, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e, quanto a 700.000 euro per l'anno 2021, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1016, della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

2-quinquies. Al fine di favorire il superamento della grave crisi derivante dalle complesse problematiche del traffico e della mobilità lungo la rete stradale e autostradale della regione Liguria, nelle more della definizione del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la società ANAS Spa relativo al periodo 2021-2025, è assegnato alla società ANAS Spa un contributo di 3 milioni di euro per l'anno 2022 e di 5 milioni di euro per l'anno 2023 da destinare alla redazione della progettazione di fattibilità tecnico-economica relativa all'adeguamento e alla messa in sicurezza della strada statale 1 via Aurelia nel tratto compreso tra il comune di Sanremo e il comune di Ventimiglia. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2-sexies. Per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti *in house* ai sensi dell'articolo 5 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, è autorizzata la costituzione di una nuova società, interamente controllata dal Ministero dell'economia e

delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

2-septies. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con riferimento alla società di cui al comma *2-sexies*, sono definiti l'atto costitutivo e lo statuto sociale, sono nominati gli organi sociali per il primo periodo di durata in carica, anche in deroga alle disposizioni del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, sono stabilite le remunerazioni degli stessi organi ai sensi dell'articolo 2389, primo comma, del codice civile e sono definiti i criteri, in riferimento al mercato, per la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche da parte del consiglio di amministrazione ai sensi dell'articolo 2389, terzo comma, del codice civile, in deroga all'articolo *23-bis* del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Le successive modifiche allo statuto e le successive nomine dei componenti degli organi sociali sono deliberate a norma del codice civile.

2-octies. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definiti i contenuti e le modalità di esercizio del controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sulla società di cui al comma *2-sexies*.

2-novies. La società di cui al comma *2-sexies* può, nei limiti delle risorse disponibili, stipulare, anche in deroga alla disciplina del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, a eccezione delle norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, apposite convenzioni, anche a titolo oneroso, con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale nonché costituire società di gestione di autostrade statali ovvero acquisire partecipazioni nelle medesime società, secondo le modalità e le procedure definite dallo statuto di cui al comma *2-septies* e dal decreto di cui al comma *2-octies*.

2-decies. A decorrere dalla data di acquisto dell'efficacia del decreto di cui al comma *2-septies*, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni alla società ANAS Spa sono trasferite alla società di cui al comma *2-sexies*.

2-undecies. Dopo il comma 6 dell'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, è inserito il seguente: "*6-bis.* ANAS S.p.A. adotta sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, compresi le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati previsti dal comma 4, e per ciascuna attività". Le attività di cui al periodo precedente sono svolte attraverso il contratto di programma sottoscritto tra ANAS S.p.A. e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

2-duodecies. All'articolo 1, comma 870, secondo periodo, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, le parole: "definisce il corrispettivo annuale a fronte delle opere da realizzare e dei servizi da rendere" sono sostituite dalle seguenti: "individua le opere da realizzare e i servizi da rendere". Il comma 5 dell'articolo 13 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, è abrogato.

2-terdecies. Le società di cui all'articolo 36, comma 2, lettera b), numero 4), del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, che non hanno provveduto, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ad avviare ovvero a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, sono sciolte e poste in liquidazione a decorrere dalla medesima data. Per lo svolgimento delle attività liquidatorie, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è nominato un commissario liquidatore. Con il decreto di nomina è determinato il compenso spettante al commissario liquidatore sulla base del decreto di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14. Gli oneri relativi al pagamento di tale compenso sono a carico delle società di cui al primo periodo. Resta ferma l'assegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili delle risorse già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale di cui al primo periodo e ancora disponibili alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, da impiegare per le medesime finalità.

2-quaterdecies. All'articolo 36, comma 3-bis, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: "Per i quadri economici approvati a decorrere dal 1° gennaio 2022, la quota di cui al precedente periodo non può superare il 9 per cento dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento. Entro il predetto limite, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulla base delle risultanze della contabilità analitica sulle spese effettivamente sostenute da parte di ANAS s.p.a., stabilisce la quota da riconoscere alla società con obiettivo di efficientamento dei costi".

2-quinquiesdecies. Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a partecipare al capitale sociale e a rafforzare la dotazione patrimoniale della società di cui al comma 2-sexies con un apporto complessivo di 52 milioni di euro, da sottoscrivere e versare anche in più fasi e per successivi aumenti di capitale della dotazione patrimoniale nel limite di spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2021, di 10 milioni di euro per l'anno 2022 e di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024. Ai relativi oneri si provvede:

a) quanto a 2 milioni di euro per l'anno 2021, mediante versamento, nel medesimo anno, all'entrata del bilancio dello Stato, di una corrispondente somma iscritta in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge

19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77;

b) quanto a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione del Fondo di conto capitale di cui al comma 5 dell'articolo 34-ter della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

2-sexiesdecies. L'apporto di cui al comma 2-quinquiesdecies può essere incrementato fino a 528 milioni di euro per l'anno 2021 mediante versamento, nel medesimo anno, all'entrata del bilancio dello Stato, e successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa, di una corrispondente somma iscritta in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

2-septiesdecies. Al fine di assicurare la realizzazione degli interventi urgenti per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade comunali di Roma capitale, nonché di rimuovere le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità nel territorio comunale derivanti dalle condizioni della piattaforma stradale delle strade comunali, Roma capitale è autorizzata a stipulare, entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato di cui all'articolo 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42, apposita convenzione con la società ANAS Spa, in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento di tali interventi, da realizzare entro novanta giorni dalla sottoscrizione della convenzione. Per le finalità di cui al primo periodo e limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS Spa può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, da essa conclusi, ancora efficaci alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati su tali accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione nei modi previsti dai commi da 2 a 6 del medesimo articolo 54. Per le finalità di cui al presente comma, la società ANAS Spa è altresì autorizzata a utilizzare, ai sensi dell'articolo 1, comma 873, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, le risorse già disponibili per interventi di manutenzione straordinaria nell'ambito del contratto di programma tra la società ANAS Spa e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel limite di 5 milioni di euro »;

dopo il comma 4 sono aggiunti i seguenti:

«4-bis. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 516 è sostituito dal seguente:

“516. Per la programmazione e la realizzazione degli interventi necessari alla mitigazione dei danni connessi al fenomeno della siccità e per promuovere il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche, anche al fine di aumentare la resilienza dei sistemi idrici ai cambiamenti climatici e ridurre le dispersioni di risorse idriche, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 30 giugno 2022 è adottato il Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico. Il Piano nazionale è aggiornato ogni tre anni, con le modalità di cui al primo periodo, tenuto conto dello stato di avanzamento degli interventi, come risultante dal monitoraggio di cui al comma 524. Il Piano nazionale è attuato attraverso successivi stralci che tengono conto dello stato di avanzamento degli interventi e della disponibilità delle risorse economiche nonché di eventuali modifiche rese necessarie nel corso dell'attuazione degli stralci medesimi, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentiti i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze e l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata”;

b) dopo il comma 516 sono inseriti i seguenti:

“516-bis. Entro il 28 febbraio 2022, con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti le modalità e i criteri per la redazione e per l'aggiornamento del Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e della sua attuazione per successivi stralci secondo quanto previsto dal medesimo comma, tenuto conto dei piani di gestione delle acque dei bacini idrografici predisposti dalle Autorità di bacino distrettuali, ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e in particolare:

a) ai fini della definizione del Piano nazionale di cui al comma 516, le modalità con cui le Autorità di bacino distrettuali, gli Enti di governo dell'ambito e gli altri enti territoriali coinvolti trasferiscono al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili le informazioni e i documenti necessari alla definizione del Piano medesimo e i

relativi criteri di priorità, tenuto anche conto della valutazione della qualità tecnica e della sostenibilità economico-finanziaria effettuata dall’Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente per gli interventi proposti da soggetti da essa regolati;

b) i criteri per l’assegnazione delle risorse degli stralci, sulla base di indicatori di valutazione degli interventi, nonché le modalità di revoca dei finanziamenti nei casi di inadempienza o di dichiarazioni mendaci;

c) le modalità di attuazione e di rendicontazione degli interventi ammessi al finanziamento negli stralci.

516-ter. Gli interventi finanziati con i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 17 aprile 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 148 del 26 giugno 2019, e 1° agosto 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 226 del 26 settembre 2019, sono inseriti nel Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e sono attuati e monitorati secondo le modalità previste nei medesimi decreti. Al fine di garantire il rispetto del cronoprogramma previsto dal Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, fino all’adozione del Piano nazionale di cui al comma 516, le risorse economiche già disponibili alla data di entrata in vigore della presente disposizione per la realizzazione degli interventi previsti dal medesimo comma 516 sono utilizzate, tenuto conto dei procedimenti già avviati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e dall’Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, per la programmazione di ulteriori stralci attuativi approvati con le modalità stabilite dal terzo periodo del citato comma 516”;

c) i commi 517 e 518 sono abrogati;

d) al comma 519, le parole: “di cui alle sezioni ‘acquedotti’ e ‘invasi’ del Piano nazionale” sono sostituite dalle seguenti: “di cui al Piano nazionale di cui al comma 516”;

e) il comma 520 è sostituito dal seguente:

“520. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, anche ai fini di quanto previsto dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, monitora l’andamento dell’attuazione degli interventi del Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e assicura il sostegno e le misure di accompagnamento ai soggetti attuatori per la risoluzione di eventuali criticità nella programmazione e nella realizzazione degli interventi”;

f) al comma 524, le parole: “‘Piano invasivi’ o ‘Piano acquedotti’ sulla base della sezione di appartenenza” sono sostituite dalle seguenti: “Piano nazionale di cui al comma 516”;

g) il comma 525 è sostituito dal seguente:

“525. Fermo restando quanto previsto, in relazione agli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di

ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, ovvero del Piano nazionale complementare di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, e dal titolo II del medesimo decreto-legge, nonché dal comma 520 del presente articolo, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili segnala i casi di inerzia e di inadempimento degli impegni previsti da parte degli enti di gestione e degli altri soggetti responsabili e, in caso di assenza del soggetto legittimato, propone gli interventi correttivi da adottare per il ripristino, comunicandoli alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Il Presidente del Consiglio dei ministri, previa diffida ad adempiere entro il termine di trenta giorni, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nomina, ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, un Commissario straordinario che esercita i necessari poteri sostitutivi di programmazione e di realizzazione degli interventi, e definisce le modalità, anche contabili, di intervento. Il Commissario straordinario opera in via sostitutiva anche per la realizzazione degli interventi previsti nel Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo in mancanza del gestore legittimato a operare. Gli oneri per i compensi dei Commissari straordinari sono definiti dal decreto di nomina e sono posti a carico delle risorse destinate agli interventi. I compensi dei Commissari straordinari sono stabiliti in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111".

4-ter. Al comma 155 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole: “, di cui 60 milioni di euro annui per la sezione ‘invasi’” sono soppresse.

4-quater. Il comma *4-bis* dell'articolo 6 della legge 1° agosto 2002, n. 166, è sostituito dai seguenti:

“4-bis. Con il regolamento di cui all'articolo 2 del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, sono definite le modalità con cui il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari e all'approvazione tecnica dei progetti delle opere di derivazione e adduzione connesse agli sbarramenti di ritenuta di cui all'articolo 1, comma 1, del citato decreto-legge n. 507 del 1994, aventi le seguenti caratteristiche:

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

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

4-ter. All'approvazione tecnica dei progetti delle opere di derivazione e di adduzione non individuate ai sensi del comma *4-bis* e alla vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari sulle medesime opere provvedono le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

4-quater. Nel caso di opere di derivazione e di adduzione di cui ai commi *4-bis* e *4-ter* tra loro interconnesse, i compiti e le funzioni di cui ai commi *4-bis* e *4-ter* sono svolti dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero dalle regioni e province autonome di Trento e di Bolzano sulla base di accordi sottoscritti ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241" ».

Dopo l'articolo 2 è inserito il seguente:

« Art. 2-bis. – (*Individuazione di nuovi siti per i caselli autostradali al servizio delle stazioni per l'alta velocità*) – 1. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con i concessionari delle tratte autostradali in concessione, procede alla valutazione, sulla base di un'analisi di fattibilità tecnico-economica, dei siti per l'ubicazione dei caselli autostradali funzionali all'accesso alle stazioni ferroviarie per l'alta velocità e per l'alta capacità di prossima realizzazione. I nuovi caselli, valutati sostenibili in relazione alla domanda di traffico, sono assentiti in concessione alle società e regolati mediante un addendum agli atti convenzionali vigenti ».

All'articolo 3:

al comma 1, primo periodo, le parole: « di seguito ERTMS » sono sostituite dalle seguenti: « di seguito denominato "sistema ERTMS" » e le parole: « sotto sistema » sono sostituite dalla seguente: « sottosistema »;

al comma 2, secondo periodo, le parole: « e soltanto nel caso che in cui » sono sostituite dalle seguenti: « , soltanto nel caso in cui »;

al comma 3, secondo periodo, le parole: « le tempistiche previste » sono sostituite dalle seguenti: « i tempi previsti »;

al comma 8, primo periodo, le parole: « si interseca con » sono sostituite dalle seguenti: « interseca il » e le parole: « e con i » sono sostituite dalle seguenti: « e i »;

al comma 9, le parole: « anno 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « anno 2021, »;

dopo il comma 9 sono aggiunti i seguenti:

« *9-bis.* In considerazione degli effetti negativi determinati dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 sui fatturati degli operatori economici operanti nel settore del trasporto registrati nell'esercizio 2020, l'Autorità di regolazione dei trasporti è autorizzata, per l'esercizio finanziario 2022, a fare fronte alla copertura delle minori entrate derivanti dalla riduzione degli introiti connessi al contributo per il funzionamento dovuto ai sensi della lettera *b)* del comma 6 dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, previste nella misura di 3,7 milioni di euro, mediante l'utilizzo della quota non vincolata

dell'avanzo di amministrazione accertato alla data del 31 dicembre 2020. Alla compensazione dei maggiori oneri, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, pari a 3,7 milioni di euro annui per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189.

9-ter. All'articolo 19 della legge 12 novembre 2011, n. 183, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole: "tunnel di base" sono inserite le seguenti: "nonché delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze,";

b) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

1-bis. Al fine di assicurare uniformità di disciplina rispetto al cantiere di cui al comma 1, le aree e i siti dei comuni di Bruzolo, Bussoleno, Giaglione, Salbertrand, San Didero, Susa e Torrazza Piemonte, individuati per l'installazione dei cantieri della sezione transfrontaliera della parte comune e delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze, costituiscono aree di interesse strategico nazionale";

c) al comma 2, le parole: "di cui al comma 1" sono sostituite dalle seguenti: "di cui ai commi 1 e 1-bis" ».

All'articolo 4:

dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« 1-bis. Ai fini dell'attuazione del regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE, l'amministrazione di cui all'articolo 2, comma 1, lettera m), del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, responsabile per l'istituzione dell'interfaccia unica marittima nazionale ai sensi del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, è designata autorità nazionale competente che agisce come coordinatore nazionale per l'interfaccia unica marittima europea ed esercita le funzioni di cui agli articoli 5, 12 e 18 del citato regolamento (UE) 2019/1239.

1-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri dell'interno, dell'economia e delle finanze e della salute, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 24 agosto 1988, n. 400, sono definite le modalità di esercizio delle funzioni di coordinamento spettanti all'autorità nazionale designata ai sensi del comma 1-bis per l'applicazione del regolamento (UE) 2019/1239 da parte delle autorità interne competenti e le forme della loro cooperazione per assicurare la distribuzione dei dati e la connessione con i pertinenti sistemi delle altre autorità competenti a livello nazionale e dell'Unione europea.

1-quater. Per la realizzazione e l'aggiornamento dell'interfaccia unica marittima europea di cui al regolamento (UE) 2019/1239, nonché per l'ammodernamento della componente informatica e al fine di assicurare protocolli e misure di cybersicurezza del sistema è riconosciuto all'amministrazione di cui al comma *1-bis* un contributo di 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e di 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036.

1-quinquies. Agli oneri derivanti dal comma *1-quater*, pari a 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e a 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036, si provvede per 8 milioni di euro per l'anno 2022 e 12 milioni di euro a decorrere dall'anno 2023, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

1-sexies. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, dopo il comma 730 sono inseriti i seguenti:

"730-bis. Per le finalità di cui al comma 729, per nave abbandonata si intende qualsiasi nave per la quale, verificata l'assenza di gravami registrati, di crediti privilegiati non registrati e di procedure fallimentari o altre procedure di natura concorsuale pendenti, l'armatore e l'eventuale proprietario non ponga in essere alcun atto, previsto dalla legge, relativamente agli obblighi verso lo Stato costiero, il raccomandatario marittimo e l'equipaggio e siano decorsi sessanta giorni dalla notifica della diffida adottata dall'autorità marittima, ai sensi dell'articolo 73, primo comma, del codice della navigazione nei casi di unità che rappresentano un pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente marino ovvero, in tutti gli altri casi, dall'Autorità di sistema portuale nella cui circoscrizione territoriale è collocata la nave.

730-ter. Per le finalità di cui al comma 729, per relitto si intende una nave sommersa o semisommersa, o qualsiasi parte di essa, compresi gli arredi".

1-septies. All'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) i commi da 1 a *1-sexies* sono sostituiti dai seguenti:

"1. Le Autorità di sistema portuale redigono un documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Il DPSS:

a) definisce gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale;

b) individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale

che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale;

c) ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione porto-città;

d) individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.

1-bis. Il DPSS è adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale; è sottoposto, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-*bis* della legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-*ter* della presente legge. Il documento di programmazione strategica di sistema non è assoggettato alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS).

1-ter. Nei singoli porti amministrati dalle Autorità di sistema portuale l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, individuati e delimitati nel DPSS, sono disegnati e specificati nel piano regolatore portuale (PRP), che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio nel rispetto del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327. Se la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità non è prevista dal PRP, il vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, può essere disposto dall'Autorità di sistema portuale, mediante una conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 14-*ter* della legge 7 agosto 1990, n. 241. Si applica quanto previsto dall'articolo 13 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

1-quater. Le funzioni ammesse dai PRP nelle aree portuali sono esclusivamente quelle previste dall'articolo 4, comma 3; nelle aree retro-portuali possono essere ammesse attività accessorie alle funzioni previste dal citato articolo 4, comma 3.

1-quinquies. La pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del PRP. La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale. Ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e

ferroviario nonché agli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto individuati nel DPSS, l'ente competente vi provvede previa acquisizione dell'intesa dell'Autorità di sistema portuale. Le Autorità di sistema portuale indicano al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alle regioni le aree portuali e retro-portuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.

1-sexies. Nel caso dei porti in cui siano tuttora in vigore PRP approvati antecedentemente all'entrata in vigore della presente legge, nelle more dell'approvazione del nuovo PRP, laddove il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale ravvisi la necessità di realizzare opere in via d'urgenza, il piano operativo triennale di cui all'articolo 9, comma 5, lettera *b*), può definire, in via transitoria, la destinazione funzionale di alcune aree sulla base delle funzioni ammesse dall'articolo 4, comma 3. In tale caso il piano operativo triennale è soggetto a specifica approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS, ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

1-septies. Gli ambiti portuali come delimitati dal DPSS, ovvero, laddove lo stesso non sia ancora stato approvato, dai vigenti PRP, anche se approvati prima della data di entrata in vigore della presente legge, sono equiparati alle zone territoriali omogenee B previste dal decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, ai fini dell'applicabilità della disciplina stabilita dall'articolo 142, comma 2, del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42. Le regioni adeguano il proprio piano territoriale paesistico regionale entro il termine perentorio di quarantacinque giorni dall'approvazione del DPSS”;

b) i commi da 2 a *2-sexies* sono sostituiti dai seguenti:

“2. I PRP di cui al comma *1-ter* sono redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del DPSS nonché in conformità alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e approvate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I PRP declinano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione.

2-bis. Nei porti di cui al comma *1-ter*, in cui è istituita l'Autorità di sistema portuale, il PRP, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è:

a) adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale;

b) inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione

urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, al comune e alla regione interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza, che si esprimono entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;

c) approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma 3-ter, dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS.

2-ter. Il PRP è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza”;

c) il comma 3 è sostituito dal seguente:

“3. Nei porti di cui alla categoria II, classe III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera e), l'ambito e l'assetto complessivo del porto sono specificati dal PRP, che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate”;

d) il comma 4-ter è sostituito dal seguente:

“4-ter. Le varianti-stralcio di cui al comma 4 relative ai porti ricompresi in una Autorità di sistema portuale, la cui competenza ricade in più regioni, sono approvate con atto della regione nel cui territorio è ubicato il porto oggetto di variante-stralcio, sentite le regioni nel cui territorio sono ricompresi gli altri porti amministrati dalla medesima Autorità di sistema portuale”;

e) il comma 5 è sostituito dal seguente:

“5. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, è successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente”;

f) la rubrica è sostituita dalla seguente: “Documento di programmazione strategica di sistema. Piano regolatore portuale”.

1-octies. Le modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di cui al comma 1-septies del presente articolo non si applicano ai documenti di programmazione strategica di sistema approvati prima

della data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

1-novies. Le regioni adeguano i propri ordinamenti alle disposizioni dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come da ultimo modificato dal comma *1-septies* del presente articolo, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Le disposizioni del citato articolo 5 si applicano nelle Regioni a statuto speciale compatibilmente con i rispettivi statuti e con le relative norme di attuazione »;

al comma 2:

alla lettera b), dopo le parole: « Porto Isola di Gela » sono aggiunte le seguenti: « nonché Porto di Licata »;

dopo la lettera b) è aggiunta la seguente:

« b-bis) al punto 15-bis), le parole: “e Reggio Calabria” sono sostituite dalle seguenti: “, Reggio Calabria e Saline” »;

dopo il comma 3 sono inseriti i seguenti:

« 3-bis. Su tutto il territorio nazionale è vietata la circolazione di veicoli a motore delle categorie M2 e M3, adibiti a servizi di trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 1 a decorrere dal 30 giugno 2022, Euro 2 a decorrere dal 1° gennaio 2023 e Euro 3 a decorrere dal 1° gennaio 2024. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono disciplinati i casi di esclusione dal predetto divieto per particolari caratteristiche di veicoli di carattere storico o destinati a usi particolari.

3-ter. Al fine di contribuire al rinnovo, per l'acquisto di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa da adibire ai servizi di trasporto pubblico locale, è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro per l'anno 2022 e di 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035.

3-quater. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono stabiliti i criteri e le modalità per l'assegnazione e il riparto dei contributi di cui al comma *3-ter* del presente articolo in favore delle regioni e delle province autonome che tengano conto dell'effettiva capacità di utilizzo delle risorse. Con il medesimo decreto sono altresì stabiliti i cronoprogrammi di utilizzo e le modalità di revoca delle risorse in caso di mancato rispetto dei termini di utilizzo previsti.

3-quinquies. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma *3-ter*, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2022 e a 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma “Fondi di riserva e speciali” della missione “Fondi da ripartire” dello stato di previsione del Ministero dell'econo-

mia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti »;

dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

« 4-*bis*. All'articolo 88, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole: "alle imprese armatoriali delle unità o navi iscritte nei registri nazionali che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali" sono sostituite dalle seguenti: "alle imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo e che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, relativamente al personale marittimo avente i requisiti di cui all'articolo 119 del codice della navigazione ed imbarcato sulle unità navali suddette".

4-*ter*. All'articolo 1 della legge 18 luglio 1957, n. 614, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: "nominato dal Ministro per i trasporti fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in attività di servizio od a riposo" sono sostituite dalle seguenti: "nominato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e scelto, fatto salvo quanto previsto dal comma 1-*bis*, fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in servizio per un periodo di tre anni e rinnovabile per una sola volta";

b) è aggiunto, in fine, il seguente comma:

"Ai fini della determinazione del trattamento economico riconosciuto al gestore si applicano le disposizioni di cui all'articolo 23-*ter*, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214".

4-*quater*. Al fine di potenziare il servizio pubblico di navigazione sui Laghi Maggiore, di Garda e di Como svolto dalla Gestione governativa navigazione laghi, necessario per garantire la mobilità dei pendolari e degli studenti a seguito dell'interruzione per lavori urgenti della strada statale 340 "Regina", cosiddetta "variante della Tremezzina", è riconosciuto alla Gestione governativa medesima un contributo di 2.500.000 euro per l'anno 2021. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione, per l'anno 2021, dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 19-*ter*, comma 23, del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166 »;

al comma 5:

alla lettera a), numero 3, le parole: « 31 luglio 2021 », ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: « 15 dicembre 2021 »;

alla lettera d), capoverso 10-sexies, secondo periodo, dopo le parole: « Ministero delle infrastrutture e » è inserita la seguente: « della »;

dopo il comma 5 sono inseriti i seguenti:

« 5-bis. Per le finalità di cui all'articolo 199, comma 1, lettera b), del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale è autorizzata a corrispondere, al soggetto fornitore di lavoro portuale di cui all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, un ulteriore contributo, nel limite massimo di spesa di 1 milione di euro per l'anno 2021, pari a 90 euro per ogni lavoratore in relazione a ciascuna giornata di lavoro prestata in meno nell'anno 2020 rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019, per cause riconducibili alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

5-ter. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 5-bis, pari a 1 milione di euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

5-quater. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio »;

dopo il comma 6 sono inseriti i seguenti:

« 6-bis. Al comma 278 dell'articolo 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, dopo le parole: "con una dotazione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2020" sono inserite le seguenti: "nonché di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2030";

b) dopo il terzo periodo è inserito il seguente: "Delle risorse del predetto fondo si possono avvalere anche le Autorità di sistema portuale soccombenti in sentenze esecutive, o comunque parti debentrici in verbali di conciliazione giudiziale, aventi a oggetto risarcimenti liquidati in favore di superstiti di coloro che sono deceduti per patologie asbesto-correlate, compresi coloro che non erano dipendenti diretti delle cessate organizzazioni portuali".

6-ter. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui al comma 6-bis si provvede a valere sulle risorse del Fondo sociale per occupazione e formazione istituito dall'articolo 18, comma 1, lettera a), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2.

6-quater. All'articolo 184-quater del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

"5-bis. Al fine di promuovere investimenti a favore di progetti di economia circolare, di favorire l'innovazione tecnologica e di garantire

la sicurezza del trasporto marittimo, le amministrazioni competenti possono autorizzare, previa caratterizzazione, eventualmente anche per singole frazioni granulometriche, dei materiali derivanti dall'escavo di fondali di aree portuali e marino-costiere condotta secondo la disciplina vigente in materia, di cui all'articolo 109 del presente decreto legislativo e all'articolo 5-*bis* della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e salvo le ulteriori specificazioni tecniche definite ai sensi del comma 5-*ter* del presente articolo, il riutilizzo dei predetti materiali in ambienti terrestri e marino-costieri anche per singola frazione granulometrica ottenuta a seguito di separazione con metodi fisici.

5-*ter*. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono adottate le norme tecniche che disciplinano le opzioni di riutilizzo dei sedimenti di dragaggio e di ogni loro singola frazione granulometrica secondo le migliori tecnologie disponibili” ».

Dopo l'articolo 4 è inserito il seguente:

« Art. 4-*bis*. – (Disposizioni in materia di servizio di trasporto pubblico non di linea a mezzo di natanti) – 1. All'articolo 200, comma 6-*bis*, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo le parole: “le autovetture a uso di terzi di cui all'articolo 82, comma 5, lettera *b*), del medesimo codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992” sono aggiunte le seguenti: “nonché i natanti che svolgono servizio di trasporto pubblico non di linea ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 15 gennaio 1992, n. 21” ».

All'articolo 5:

al comma 1:

al primo periodo, le parole: « di seguito CISMI » sono sostituite dalle seguenti: « di seguito denominato “CISMI” »

al secondo periodo, le parole: « collocato in fuori ruolo » sono sostituite dalle seguenti: « collocato fuori ruolo »;

al quarto periodo, le parole: « euro per l'anno » sono sostituite dalle seguenti: « per l'anno » e le parole: « può avvalersi fino ad un massimo di » sono sostituite dalle seguenti: « può avvalersi di non più di »;

al comma 2, dopo le parole: « pubblici e privati » è inserito il seguente segno d'interpunzione: « , »;

al comma 4:

alla lettera a), le parole: « e delle finanze, » sono sostituite dalle seguenti: « e delle finanze »;

alla lettera b), le parole: « rimborso spese » sono sostituite dalle seguenti: « rimborso delle spese »;

al comma 5, secondo periodo, dopo le parole: « per l'anno 2021 » è inserito il seguente segno d'interpunzione: « , » ed è aggiunto, in fine, il

seguinte periodo: « Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio »;

al comma 11:

alla lettera a), dopo le parole: « per ciascuna » *sono inserite le seguenti:* « , ovunque ricorrono, »;

alla lettera b), le parole: « punto 7 » *sono sostituite dalle seguenti:* « numero 7) ».

All'articolo 6:

al comma 5, ultimo periodo, le parole: « decreto ministeriale » *sono sostituite dalle seguenti:* « decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti »;

al comma 8, lettera b), le parole: « e, al secondo periodo » *sono sostituite dalle seguenti:* « e le parole: "da un rappresentante dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali," sono soppresse e, al secondo periodo » *e la parola:* « autostradali » *è sostituita dalle seguenti:* « autostradali, nel rispetto del principio della parità di genere »;

dopo il comma 9 sono aggiunti i seguenti:

« 9-bis. Nell'ambito della dotazione organica, così come modificata dall'articolo 1, comma 1004, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) è autorizzato ad istituire cinque unità di personale di livello dirigenziale di prima fascia, da selezionare, in sede di prima applicazione, mediante concorso per titoli ed esami, con iscrizione nel bilancio dell'Ente del relativo Fondo e trasferimento delle risorse destinate al trattamento di pari unità di personale dirigenziale di seconda fascia.

9-ter. Agli oneri derivanti dal comma 9-bis, pari a 240.000 euro annui a decorrere dall'anno 2022, si provvede a valere sulle risorse disponibili nel bilancio dell'ENAC. Alla compensazione dei relativi effetti finanziari, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, entro il limite di 240.000 euro annui a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio »;

alla rubrica, dopo le parole: « dell'Agenzia nazionale per la sicurezza » *sono inserite le seguenti:* « delle ferrovie e » *e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole:* « e dell'Ente nazionale per l'aviazione civile ».

All'articolo 7:

al comma 2:

alla lettera a), capoverso 4, primo periodo, le parole: « che possono procedere » sono sostituite dalle seguenti: « ; i commissari straordinari possono procedere »;

alla lettera b), capoverso 9, quarto periodo, le parole: « della presente norma » sono sostituite dalle seguenti: « del presente comma »;

dopo la lettera b) è aggiunta la seguente:

« b-bis) dopo il comma 9 è inserito il seguente:

“9-bis. Anche ai fini della salvaguardia dei livelli occupazionali e del reintegro dei servizi esternalizzati, quali la gestione aeroportuale dei servizi di assistenza a terra e di manutenzione, il Ministro dell'economia e delle finanze riferisce annualmente alle Commissioni parlamentari competenti sull'attuazione del piano industriale e sul programma di investimenti della società di cui all'articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, sullo stato delle relazioni industriali e sugli aumenti di capitale deliberati. In sede di prima applicazione il Ministro riferisce entro il 31 marzo 2022” ».

Dopo l'articolo 7 è inserito il seguente:

« Art. 7-bis. – (Istituzione della Giornata nazionale “Per non dimenticare”). – 1. Al fine di promuovere la sicurezza dei mezzi di trasporto in termini di tutela dell'incolumità delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni di trasporto dei passeggeri, la Repubblica riconosce il giorno 8 ottobre come Giornata nazionale “Per non dimenticare”.

2. La Giornata nazionale di cui al comma 1 non determina gli effetti civili di cui alla legge 27 maggio 1949, n. 260, non comporta riduzioni dell'orario di lavoro negli uffici pubblici né, qualora cada in giorno feriale, costituisce giorno di vacanza o comporta riduzione di orario per le scuole di ogni ordine e grado, ai sensi degli articoli 2 e 3 della legge 5 marzo 1977, n. 54.

3. In occasione della Giornata nazionale di cui al comma 1 le istituzioni che hanno competenza nel settore dei trasporti, nonché le scuole di ogni ordine e grado, anche in coordinamento con le associazioni e con gli organismi operanti nel settore, possono organizzare cerimonie, iniziative e incontri al fine di ricordare le vittime degli incidenti e di sensibilizzare l'opinione pubblica in relazione alla sicurezza nel trasporto, alla centralità del passeggero, al rispetto della dignità umana e del valore della vita di ogni singolo individuo.

4. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica ».

All'articolo 8:

dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« 1-bis. Alla lettera b-bis) del comma 1031 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole da: “a chi omologa in Italia” fino

a: “decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219” sono sostituite dalle seguenti: “ai proprietari dei veicoli delle categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G, immatricolati originariamente con motore termico, che installano su tali veicoli, entro il 31 dicembre 2021, un sistema di riqualificazione elettrica, omologato ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219”.

1-ter. Il comma 2 dell’articolo 74-bis del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, è sostituito dal seguente:

“2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sono adottate le disposizioni applicative per il riconoscimento dei contributi previsti dalle disposizioni della lettera *b-bis*) del comma 1031 dell’articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145” »;

al comma 2, primo periodo, le parole: « e di un termine di scadenza » sono sostituite dalle seguenti: « e con termine di scadenza »;

al comma 3, primo e secondo periodo, le parole: « legge 23 luglio 2021, n. 123 » sono sostituite dalle seguenti: « legge 23 luglio 2021, n. 106 »;

dopo il comma 3 sono aggiunti i seguenti:

« 3-bis. All’articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 77 è sostituito dal seguente:

“77. Per l’anno 2021, è riconosciuto un contributo, alternativo e non cumulabile con altri contributi statali previsti dalla normativa vigente, nella misura del 40 per cento delle spese sostenute e rimaste a carico del compratore, per l’acquisto in Italia, entro il 31 dicembre 2021, anche in locazione finanziaria, di un solo veicolo nuovo di fabbrica alimentato esclusivamente ad energia elettrica, di potenza inferiore o uguale a 150 kW, di categoria M1, di cui all’articolo 47, comma 2, lettera *b*), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che abbia un prezzo risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice inferiore a euro 30.000 al netto dell’imposta sul valore aggiunto”;

b) il comma 78 è sostituito dai seguenti:

“78. Il contributo di cui al comma 77 è concesso ad un solo soggetto per nucleo familiare con indicatore della situazione economica equivalente (ISEE) inferiore a euro 30.000 e nel limite complessivo massimo di spesa di 20 milioni di euro per l’anno 2021. A tal fine, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico è istituito un apposito fondo con una dotazione di 20 milioni di euro per l’anno 2021.

78-bis. Il contributo di cui al comma 77 è corrisposto all’acquirente dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l’importo del contributo e recuperano tale importo in forma di credito d’imposta, utilizzabile esclusivamente in compensazione ai

sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza applicazione dei limiti di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, e all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, presentando il modello F24 esclusivamente tramite i servizi telematici messi a disposizione dall'Agenzia delle entrate.

78-ter. Fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici conservano copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto, che deve essere ad esse trasmessa dal venditore”;

c) il comma 79 è sostituito dai seguenti:

“79. Ai fini dell'attuazione dei commi 77, 78, *78-bis* e *78-ter*, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 82 del 6 aprile 2019.

79-bis. L'efficacia dei commi 77, 78, *78-bis* e *78-ter* è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea” ».

All'articolo 9:

al comma 1, secondo periodo, le parole: « conferenza dei servizi » sono sostituite dalle seguenti: « conferenza di servizi »;

al comma 2:

al primo periodo, la parola: « altresì, » è sostituita dalla seguente: « , altresì »;

al secondo periodo, le parole: « n. 32, convertito con modificazioni » sono sostituite dalle seguenti: « , n. 32, convertito, con modificazioni »;

al comma 3, secondo periodo, le parole: « di cui dell'articolo » sono sostituite dalle seguenti: « di cui all'articolo ».

All'articolo 10:

al comma 4 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021. Ove possibile, la modalità semplificata di cui al primo periodo è altresì estesa alla contabilizzazione e alla rendicontazione delle spese sostenute nell'ambito dei Piani di sviluppo e coesione di cui all'articolo 44 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58. »;

al comma 5, le parole: « regolamento UE 241/2021 » sono sostituite dalle seguenti: « regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021 »;

al comma 6, le parole: « di regioni, province autonome » sono sostituite dalle seguenti: « delle regioni, delle province autonome »;

al comma 7, le parole da: « All'articolo 66-bis » fino a: « “è sostituito dal seguente: ‘ » sono sostituite dalle seguenti: « All'articolo 64 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7

marzo 2005, n. 82, è aggiunto, in fine, il seguente comma: “ », *le parole:* « e la digitalizzazione » *sono sostituite dalle seguenti:* « e la transizione digitale » *e la parola:* « on-line.’.” » è sostituita dalla seguente: « on-line” »;

dopo il comma 7 sono aggiunti i seguenti:

« 7-bis. Dopo l’articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è inserito il seguente:

“Art. 48-bis. – (*Interventi sulle infrastrutture energetiche lineari*) –
1. Per gli interventi infrastrutturali ferroviari rientranti nelle disposizioni di cui agli articoli 44 e 48, che ai fini della loro funzionalità necessitano di connessione alle infrastrutture lineari energetiche, le procedure autorizzatorie di cui ai predetti articoli possono applicarsi anche alla progettazione degli interventi di modifica, potenziamento, rifacimento totale o parziale o nuova realizzazione di tali infrastrutture, ove queste siano strettamente connesse e funzionali all’infrastruttura ferroviaria. In tali casi, il procedimento si svolge mediante unica conferenza di servizi alla quale partecipano tutte le amministrazioni competenti all’adozione di provvedimenti, pareri, visti, nulla osta e intese relativi all’infrastruttura ferroviaria e alle opere di connessione. La determinazione conclusiva della conferenza dispone l’approvazione del progetto ferroviario e l’autorizzazione alla costruzione e all’esercizio delle opere di connessione elettriche in favore del soggetto gestore dell’infrastruttura lineare energetica, ai sensi degli articoli 52-bis e seguenti del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327. Con tale determinazione, le connessioni elettriche alle infrastrutture di cui al primo periodo sono dichiarate di pubblica utilità e inamovibili ai sensi dell’articolo 52-quater, commi 1 e 5, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 e la loro localizzazione, in caso di difformità dallo strumento urbanistico vigente, ha effetto di variante con contestuale imposizione del vincolo preordinato all’esproprio, con attribuzione del relativo potere espropriativo al soggetto gestore dell’infrastruttura lineare energetica”.

7-ter. All’articolo 53, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, dopo le parole: “finalizzati a garantire” sono inserite le seguenti: “, limitatamente alle sole infrastrutture già in esercizio”.

7-quater. Al primo periodo del comma 17-bis dell’articolo 13 del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, dopo le parole: “da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie” sono aggiunte le seguenti: “, nonché a definire i tempi di adeguamento a dette prescrizioni da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie”.

7-quinquies. Al fine di assicurare l’efficace e tempestiva attuazione degli interventi pubblici previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, fino al 31 dicembre 2026 le

amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, possono avvalersi direttamente della società Cassa depositi e prestiti Spa e di sue società direttamente o indirettamente controllate per attività di assistenza e supporto tecnico-operativo, per la gestione di fondi e per attività ad esse connesse, strumentali o accessorie. I rapporti tra le parti sono regolati sulla base di apposite convenzioni, anche in relazione alla remunerazione dell'attività svolta, concluse sulla base e in conformità all'accordo quadro stipulato tra il Ministero dell'economia e delle finanze e la società Cassa depositi e prestiti Spa. Le amministrazioni possono sottoscrivere le suddette convenzioni nei limiti delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nell'ambito dei rispettivi bilanci, anche a valere sui quadri economici degli investimenti che concorrono a realizzare.

7-sexies. Per le medesime finalità di cui al comma *7-quinquies* nonché al fine di rafforzare il settore del *venture capital*, il Ministero dello sviluppo economico, nel rispetto delle condizioni previste dalla sezione 2.1 della comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04, concernente gli orientamenti sugli aiuti di Stato destinati a promuovere gli investimenti per il finanziamento del rischio, è autorizzato a sottoscrivere, fino a un ammontare pari a 2 miliardi di euro, secondo la disciplina dei relativi regolamenti di gestione, quote o azioni di uno o più fondi per il *venture capital*, come definiti dall'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, o di uno o più fondi che investono in fondi per il *venture capital*, comprese quote o azioni di fondi per il *venture debt* o di uno o più fondi che investono in fondi per il *venture debt*, istituiti dalla società che gestisce anche le risorse di cui all'articolo 1, comma 116, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, a condizione che altri investitori professionali, compresa la società Cassa depositi e prestiti Spa in qualità di istituto nazionale di promozione ai sensi dell'articolo 1, comma 826, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sottoscrivano risorse aggiuntive per almeno il 30 per cento dell'ammontare della sottoscrizione del Ministero medesimo e fermo restando il rispetto della richiamata sezione della comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04. A tal fine è autorizzato il versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro il 31 dicembre 2021, dell'importo di 2 miliardi di euro delle somme iscritte in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, per la successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico relativo all'articolo 1, comma 209, della citata legge n. 145 del 2018. La normativa di attuazione recante le modalità di investimento del Ministero dello sviluppo economico attraverso il fondo di sostegno al *venture capital* disciplina anche le conseguenze del mancato investimento di almeno il 60 per cento del patrimonio del fondo entro cinque anni dalla chiusura anche parziale del primo periodo di sottoscrizione.

7-septies. Per le medesime finalità di cui al comma *7-quinquies*, limitatamente agli strumenti e agli interventi in favore delle piccole e

medie imprese, le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, possono avvalersi anche della società Mediocredito centrale Spa.

7-octies. All'articolo 8, comma 2-*bis*, terzo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , anche per evitare qualsiasi effetto decadenziale ».

All'articolo 11:

al comma 3, lettera a), dopo le parole: « regolamento (UE) 2021/241 » sono inserite le seguenti: « del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021 » e le parole: « regolamento (UE) 2020/285 » sono sostituite dalle seguenti: « regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020 ».

All'articolo 12, comma 1:

alla lettera a), capoverso Art. 6-quater:

al comma 1:

al primo periodo, dopo le parole: « delle regioni » sono inserite le seguenti: « Umbria, Marche, », le parole: « Fondo sviluppo e coesione » sono sostituite dalle seguenti: « Fondo per lo sviluppo e la coesione », dopo la parola: « (PNRR) » è inserito il seguente segno d'interpunzione: « , » e le parole: « 123.515.175 euro di cui 12.351.518 euro per il 2021 e 111.163.658 euro per il 2022 » sono sostituite dalle seguenti: « 161.515.175 euro, di cui 16.151.518 euro per il 2021 e 145.363.657 euro per il 2022 »;

al secondo periodo, le parole: « legge 31 dicembre 2020, n. 178 » sono sostituite dalle seguenti: « legge 30 dicembre 2020, n. 178 »;

al comma 2, dopo la parola: « abitanti, » sono inserite le seguenti: « le Città metropolitane e le Province, »;

al comma 3:

al primo periodo, le parole: « sono ripartite ai singoli enti » sono sostituite dalle seguenti: « sono ripartite tra i singoli enti » e le parole: « in tabella A » sono sostituite dalle seguenti: « nella Tabella A allegata al presente decreto »;

al secondo periodo, le parole: « e non oltre » sono soppresse e le parole: « Capo IV, Titolo VI del » sono sostituite dalle seguenti: « capo IV del titolo VI della parte II del codice di cui al »;

al comma 6:

al primo periodo, le parole: « , come definiti da apposite linee guida adottate entro il 30 ottobre 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « e siano state predisposte secondo apposite linee guida, in materia di progettazione infrastrutturale, adottate entro il 15 novembre 2021 »;

al secondo periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e ad accrescere la partecipazione delle donne al mercato del lavoro »;

al terzo periodo, le parole: « all'abusivismo » sono sostituite dalle seguenti: « dell'abusivismo »;

al quinto periodo, le parole: « del medesimo predetto » sono sostituite dalle seguenti: « del medesimo »;

al comma 7, la parola: « comunitarie » è sostituita dalle seguenti: « dell'Unione europea »;

dopo il comma 8 è inserito il seguente:

« 8-bis. Ove gli enti beneficiari, con popolazione fino a 5.000 abitanti, abbiano elaborato un documento di indirizzo della progettazione, le risorse di cui al comma 1 possono essere in via alternativa impegnate a mezzo dell'affidamento di incarichi tesi alla redazione di studi di fattibilità tecnica economica, secondo le modalità di cui all'articolo 1 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, purché coerenti con gli obiettivi di cui al comma 6 del presente articolo »;

al comma 11, le parole: « della Conferenza unificata » sono sostituite dalle seguenti: « in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 »;

dopo il comma 12 sono aggiunti i seguenti:

« 12-bis. Al fine di consentire a tutti gli enti territoriali di condividere la programmazione delle politiche per la coesione territoriale, all'articolo 10, comma 4, sesto periodo, del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 ottobre 2013, n. 125, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “attraverso la designazione di quattro componenti da parte della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, due in rappresentanza delle regioni e due in rappresentanza delle autonomie locali”.

12-ter. Al fine di garantire il rispetto dei tempi di attuazione del PNRR e il pieno utilizzo dei relativi fondi, nonché di favorire una riduzione degli oneri per le imprese coinvolte, all'articolo 32 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1:

1) alla lettera b), dopo le parole: “straordinaria e temporanea gestione dell'impresa” è inserita la seguente: “anche”;

2) dopo la lettera b) è aggiunta la seguente:

“b-bis) di ordinare alla stazione appaltante che i pagamenti all'operatore economico, anche nei casi di cui alla lettera a), siano disposti al netto dell'utile derivante dalla conclusione del contratto, quantificato nel 10 per cento del corrispettivo, da accantonare, ai sensi del comma 7, in un apposito fondo”;

b) al comma 7, dopo le parole: “in via presuntiva dagli amministratori,” sono inserite le seguenti: “o dalle stazioni appaltanti nei casi di cui al comma 1, lettera b-bis),”;

c) al comma 8, dopo le parole: “medesimo comma” sono inserite le seguenti: “, anche laddove sia stato concluso e interamente eseguito

il contratto di appalto” e dopo le parole: “gli esperti forniscono all’impresa” sono inserite le seguenti: “, ovvero anche alle imprese che sulla medesima esercitano un controllo ai sensi dell’articolo 2359 del codice civile, ove coinvolte nelle indagini, nonché alle imprese dalle stesse controllate,” »;

alla lettera b), la tabella A è sostituita dalla seguente:

Classi demografiche	Importo complessivo da ripartire tra gli enti beneficiari
Fino a 1.000 abitanti	€ 21.431.924,65
Tra 1.001 e 5.000 abitanti	€ 47.598.642,81
Tra 5.001 e 10.000 abitanti	€ 27.019.124,25
Tra 10.001 e 20.000 abitanti	€ 23.952.225,54
Tra 20.001 e 30.000 abitanti	€ 9.631.582,75
Province	€ 19.000.000,00
Città Metropolitane	€ 7.000.000,00
Premialità comma 3	€ 5.881.675,00
Totale	€ 161.515.175,00

dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

« 1-bis. In relazione agli interventi di cui all’Allegato IV annesso al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, per i quali, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il progetto di fattibilità tecnica ed economica è stato già trasmesso all’autorità competente ai fini dell’effettuazione della valutazione d’impatto ambientale di cui alla parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, le procedure di valutazione d’impatto ambientale sono svolte nei tempi previsti per i progetti di cui al comma 2-bis dell’articolo 8 del citato decreto legislativo n. 152 del 2006 dalla Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS di cui all’articolo 8, comma 1, del medesimo decreto. Nella trattazione dei procedimenti di sua competenza ai sensi della normativa vigente, la Commissione di cui al presente comma dà precedenza, su ogni altro progetto, agli interventi di cui al citato Allegato IV annesso al decreto-legge n. 77 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 108 del 2021 ».

All’articolo 13:

al comma 1 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , nonché alle isole minori lagunari e lacustri »;

dopo il comma 1 è inserito il seguente:

« 1-*bis*. All'articolo 1, comma 10, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, dopo le parole: “ivi compresi i servizi turistici” sono aggiunte le seguenti: “, nonché le attività del commercio, ivi compresa la vendita dei beni prodotti nell'attività di impresa”;

b) il secondo periodo è soppresso »;

al comma 2:

alla lettera a), le parole: « 15 ottobre » sono sostituite dalle seguenti: « 31 dicembre »;

alla lettera b), le parole: « 15 novembre 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « 31 gennaio 2022 »;

dopo la lettera b) è aggiunta la seguente:

« *b-bis*) al comma 54 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: “A decorrere dall'anno 2022, almeno il 40 per cento delle risorse è assicurato agli enti locali delle regioni del Mezzogiorno” »;

dopo il comma 2 sono aggiunti i seguenti:

« 2-*bis*. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 140, dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: “Per il contributo riferito all'anno 2022, il termine di cui al primo periodo è fissato al 15 febbraio 2022”;

b) al comma 141 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: “Per il contributo riferito all'anno 2022, il termine di cui al primo periodo è prorogato al 28 febbraio 2022”.

2-*ter*. All'articolo 39, comma 3, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole: “a decorrere dall'anno 2022”, ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: “a decorrere dall'anno 2023” ».

Dopo l'articolo 13 sono inseriti i seguenti:

« Art. 13-*bis*. – (Proroga dell'utilizzo delle risorse straordinarie connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19) – 1. Le variazioni di bilancio riguardanti le risorse trasferite agli enti locali connesse alle certificazioni di cui all'articolo 1, comma 827, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e all'articolo 39, comma 2, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, possono essere deliberate sino al 31 dicembre 2021 con deliberazione dell'organo esecutivo, fatte salve in ogni caso le specifiche limitazioni di utilizzo previste dalle norme di riferimento.

Art. 13-*ter*. – (Disposizioni in materia di protezione civile nelle isole minori) – 1. Fermo restando quanto previsto dal codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, per

l'esercizio delle funzioni ad essi spettanti in qualità di autorità territoriale di protezione civile ai sensi dell'articolo 6 del citato codice, i sindaci dei comuni delle isole minori sul cui territorio hanno sede uno o più comuni possono, anche congiuntamente in forma intercomunale, istituire un apposito organismo consultivo per l'esercizio delle attribuzioni di cui al citato articolo 6. I sindaci, nell'ambito dell'organismo consultivo, possono designare i rappresentanti delle rispettive amministrazioni e possono essere supportati nelle attività di cui al presente comma da soggetti dotati di competenze scientifiche tecniche e amministrative dirette alla identificazione degli scenari di rischio connessi con i rispettivi territori. Ai componenti dei predetti organismi non spetta alcun compenso, indennità, gettone di presenza, rimborso di spese o altro emolumento comunque denominato.

2. Per favorire il tempestivo intervento in vista o in occasione degli eventi emergenziali di cui all'articolo 7 del codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, i comuni delle isole minori possono prevedere la costituzione di un fondo per le attività di protezione civile di competenza comunale di cui all'articolo 2 del medesimo decreto legislativo.

3. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, i comuni delle isole minori che non vi abbiano ancora provveduto predispongono il piano di protezione civile, con il supporto della regione competente.

4. I comuni provvedono alle attività di cui al presente articolo e all'eventuale costituzione del fondo di cui al comma 2 nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente nei rispettivi bilanci.

5. I sindaci dei comuni delle isole minori, il cui territorio ricade in ambiti interessati dal rischio vulcanico, sentite le autorità di protezione civile nazionale e regionale e le locali autorità marittime, in caso di crisi vulcaniche possono regolamentare ovvero contingentare l'accesso alle stesse, al fine di assicurare le condizioni di sicurezza dei cittadini, anche in riferimento alle capacità di accoglienza delle isole e dei rispettivi ambiti portuali.

6. All'attuazione del presente articolo si provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica ».

All'articolo 15, comma 1:

al capoverso 1:

al primo periodo, le parole: « e non oltre » sono soppresse, le parole: « competenti, le strutture » sono sostituite dalle seguenti: « competenti e le strutture » e le parole: « aeroportuali, idriche » sono sostituite dalle seguenti: « aeroportuali e idriche »;

al terzo periodo, le parole: « è trasmessa alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano entro il 30 novembre 2021 che la trasmettono » sono sostituite dalle seguenti: « è trasmessa entro il 30 novembre 2021 alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano, che la trasmettono » e dopo le parole: « e delle province

autonome » sono aggiunte le seguenti: « e all’Agenzia per la coesione territoriale »;

al quarto periodo, le parole: « e non oltre » sono soppresse;

al capoverso 1-bis, primo periodo, le parole: « si individuano » sono sostituite dalle seguenti: « sono individuati » e dopo le parole: « decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, » sono inserite le seguenti: « convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, »;

al capoverso 1-ter, terzo periodo, dopo le parole: « del Consiglio dei ministri » è inserito il seguente segno d’interpunzione: « , » e dopo le parole: « nel limite massimo » sono inserite le seguenti: « di spesa »;

al capoverso 1-quater, primo periodo, le parole: « dal decreto » sono sostituite dalle seguenti: « dalla data di entrata in vigore del decreto », le parole: « d’intesa » sono sostituite dalle seguenti: « , di concerto » e la parola: « comunitari » è sostituita dalle seguenti: « dell’Unione europea »;

al capoverso 1-sexies, primo periodo, le parole: « dal comma 1-ter » sono sostituite dalle seguenti: « dal terzo periodo del comma 1-ter ».

All’articolo 16:

al comma 2, lettera a), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « . Il Ministro dell’economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio »;

dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-bis. All’articolo 7 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “, nonché, ai soli fini delle semplificazioni di cui al comma 2, agli ulteriori siti retroportuali individuati con le modalità di cui al comma 1-bis”;

b) il comma 1-bis è sostituito dal seguente:

“1-bis. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro per le infrastrutture e la mobilità sostenibili, su proposta delle regioni interessate, possono essere individuati ulteriori siti retroportuali. La proposta è corredata da un piano di sviluppo strategico che specifica la delimitazione delle zone interessate, in coerenza con le zone portuali” »;

dopo il comma 3 sono aggiunti i seguenti:

« 3-bis. Al fine di assicurare la tempestiva realizzazione, entro il 31 dicembre 2024, degli interventi di adeguamento della pista olimpica di bob e slittino “Eugenio Monti” di Cortina d’Ampezzo, l’amministratore delegato della società di cui all’articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020,

n. 31, è nominato commissario straordinario ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Fermo restando quanto previsto dai commi 2, 3, 3-*bis* e 4 del citato articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019, al commissario straordinario sono altresì attribuiti i poteri e le facoltà di cui all'articolo 3, comma 2-*bis*, del predetto decreto-legge n. 16 del 2020. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma, al commissario straordinario non spetta alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso di spese.

3-*ter*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è stabilita la quota percentuale del quadro economico degli interventi di cui al comma 3-*bis* eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico e la tipologia delle spese ammissibili. Per il supporto tecnico, il commissario straordinario di cui al comma 3-*bis* si può avvalere, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196; i relativi oneri sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare nell'ambito della percentuale individuata ai sensi del primo periodo. Il commissario straordinario può nominare un sub-commissario. L'eventuale compenso del sub-commissario, da determinare in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, è posto a carico del quadro economico dell'intervento da realizzare, nell'ambito della quota percentuale individuata ai sensi del primo periodo del presente comma. Il quadro economico, nonché le ulteriori informazioni di tipo anagrafico, finanziario, fisico e procedurale, devono essere desumibili dal sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Gli interventi devono essere identificati dal codice unico di progetto ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3.

3-*quater*. Alle controversie relative alle procedure di progettazione, approvazione e realizzazione degli interventi di cui al comma 3-*bis* si applicano le previsioni dell'articolo 3, comma 12-*ter*, del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31.

3-*quinqies*. Per l'avvio dell'attività di progettazione e di realizzazione degli interventi di cui al comma 3-*bis* del presente articolo è riconosciuto un contributo pari a complessivi 24,5 milioni di euro, di cui euro 500.000 per l'anno 2021 ed euro 12 milioni per ciascuno degli anni 2022 e 2023. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 773, della legge 30 dicembre 2020, n. 178. Il Dipartimento per lo sport della Presidenza del Consiglio dei ministri pone in essere le iniziative necessarie a garantire il completamento del finanziamento degli interventi di cui al comma 3-*bis* entro il 30 giugno 2022.

3-*sexies*. All'articolo 94-*bis* del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, primo periodo, le parole: “negli anni 2020 e 2021” sono sostituite dalle seguenti: “negli anni 2020, 2021 e 2022” e le parole: “degli anni 2020 e 2021, » sono sostituite dalle seguenti: « degli anni 2020, 2021 e 2022, »;

b) al comma 3, le parole: “il provveditore interregionale alle opere pubbliche per le regioni Piemonte, Valle d’Aosta e Liguria” sono sostituite dalle seguenti: “il presidente dell’Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale”;

c) al comma 6, le parole: “delle strutture centrali e periferiche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché di società dallo stesso controllate” sono sostituite dalle seguenti: “delle strutture dell’Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, delle strutture centrali e periferiche del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché di società dallo stesso controllate”;

d) dopo il comma 7 sono aggiunti i seguenti:

“7-*bis*. Al fine di assicurare il recupero della piena funzionalità tecnica della ‘Funivia Savona – San Giuseppe di Cairo’, la continuità dell’esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico, nonché il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, il Commissario straordinario di cui al comma 4, in caso di cessazione dell’attuale concessione e nelle more dell’individuazione di un nuovo concessionario da parte del medesimo Commissario, provvede, in deroga alle previsioni di cui all’articolo 21, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, alla gestione diretta di detto servizio per un periodo massimo di ventiquattro mesi, prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per ulteriori dodici mesi e comunque non oltre il 31 dicembre 2024.

7-*ter*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono definiti:

a) le modalità per l’acquisizione in carico alla gestione commissariale, fermo quanto previsto dal comma 1, dei contratti individuali di lavoro con il personale addetto al servizio alla data di cessazione dell’attuale concessione, nel rispetto delle qualifiche funzionali e dei livelli retributivi posseduti, in conformità alle previsioni del vigente Contratto collettivo nazionale di lavoro di settore;

b) le modalità per la reintegrazione dei beni strumentali concessi in uso al concessionario nonché per il riscatto di quelli di proprietà dello stesso, ritenuti indispensabili per la prosecuzione del servizio;

c) le modalità per il trasferimento alla gestione commissariale dei contratti con soggetti terzi in corso di validità, necessari per la prosecuzione del servizio, compresi i contratti di appalto per l’esecu-

zione di lavori, servizi e forniture previsti dal codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;

d) i termini per la predisposizione da parte della gestione commissariale di un nuovo piano industriale, operativo e finanziario, nonché per l'affidamento del servizio ad un nuovo concessionario secondo le modalità previste dal codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;

e) la quota percentuale delle risorse di cui al comma *7-septies* eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma e al comma *7-bis*.

7-quater. Per il supporto tecnico e le attività connesse alla realizzazione delle attività di cui ai commi *7-bis* e *7-ter*, il Commissario si può avvalere, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, i cui oneri sono posti a carico delle risorse di cui al comma *7-septies* nell'ambito della percentuale individuata ai sensi della lettera e) del comma *7-ter*. Il Commissario straordinario può nominare fino a due sub-commissari. L'eventuale compenso del sub-commissario, da determinare in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, è posto a carico del quadro delle risorse di cui al comma *7-septies* nell'ambito della percentuale individuata ai sensi della citata lettera e) del comma *7-ter*.

7-quinquies. In relazione alle attività di cui ai commi *7-bis* e *7-ter*, il Commissario straordinario invia al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili entro il 31 dicembre 2021 e, successivamente, ogni sei mesi, una dettagliata relazione in ordine alle predette attività, recante l'indicazione dello stato di realizzazione delle attività e delle iniziative adottate e da intraprendere, anche in funzione delle eventuali criticità rilevate nel corso del processo di realizzazione.

7-sexies. Alla scadenza della gestione commissariale di cui al comma *7-bis*, qualora non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario, la regione Liguria subentra allo Stato, quale concedente dell'impianto funiviario. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previo accordo di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la regione Liguria, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, lettera a), della legge 15 marzo 1997, n. 59, si provvede all'attuazione del conferimento e all'attribuzione delle relative risorse. L'accordo di programma, di cui al primo periodo, può disporre, previa intesa tra regione ed enti locali, la contestuale attribuzione e ripartizione fra gli enti locali delle risorse finanziarie, umane, strumentali ed organizzative.

7-septies. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni del presente articolo, pari a euro 90.000 per l'anno 2021, a euro 2.000.000 per l'anno 2022 e a euro 5.600.000 per ciascuno degli anni 2023 e 2024, si provvede nell'ambito delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica”.

3-septies. All'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 6 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: “Non si applicano le previsioni di cui all'articolo 2397, primo comma, secondo periodo, del codice civile”;

b) al comma 11 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: “Le somme previste nei quadri economici destinate ai servizi di ingegneria e architettura restano nella disponibilità della società che può svolgere direttamente i suddetti servizi o affidarli a soggetti terzi, secondo le procedure previste dal codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50”;

c) dopo il comma 11 è inserito il seguente:

“*11-bis.* Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con l'autorità di Governo competente in materia di sport, possono essere individuati gli interventi, tra quelli ricompresi nel piano predisposto dalla Società ai sensi del comma 2, caratterizzati da elevata complessità progettuale o procedurale, sottoposti alla procedura di cui all'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108”.

3-octies. All'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 7, le parole: “definitivo e del progetto esecutivo” sono sostituite dalle seguenti: “da porre a base della procedura di affidamento” e le parole: “definitivo ovvero del progetto esecutivo” sono sostituite dalle seguenti: “posto a base della procedura di affidamento nonché dei successivi livelli progettuali”;

b) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

“*7-bis.* Le previsioni dell'articolo 48, comma 5, primo, terzo e quarto periodo, si applicano anche ai fini della realizzazione degli interventi di cui al comma 1 del presente articolo”.

3-novies. Al comma 3 dell'articolo 1-*septies* del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo le parole: “e contabilizzate dal direttore dei lavori” sono inserite le seguenti: “, ovvero annotate sotto la responsabilità del direttore dei lavori nel libretto delle misure,” ».

Dopo l'articolo 16 sono inseriti i seguenti:

« Art. 16-*bis.* – (*Misure urgenti per il completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna*) – 1. Al fine di evitare la revoca dei finanziamenti per lo sblocco di opere indifferibili, urgenti e cantierabili per il rilancio dell'economia, al comma 3-*bis* dell'articolo 3 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, è aggiunto, in fine, il seguente periodo:

“Le disposizioni del precedente periodo si applicano anche al completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna”.

Art. 16-ter. – *(Modifica all'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108)* – 1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: “Al solo scopo di assicurare la trasparenza, le stazioni appaltanti danno evidenza dell'avvio delle procedure negoziate di cui al presente comma mediante i rispettivi siti *internet* istituzionali. La pubblicazione di cui al periodo precedente non costituisce ricorso a invito, avviso o bando di gara a seguito del quale qualsiasi operatore economico può presentare un'offerta” ».

Al titolo:

dopo le parole: « dell'Agenzia nazionale per la sicurezza » sono inserite le seguenti: « delle ferrovie e ».

Decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 217 del 10 settembre 2021.

TESTO

DEL DECRETO-LEGGE

Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87, quinto comma, della Costituzione;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante: « Nuovo codice della strada »;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante: « Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada »;

Vista la legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante: « Riordino della legislazione in materia portuale »;

Visto il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, recante: « Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche »;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, recante: « Regolamento di semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli »;

Visto il decreto-legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 2002, n. 178, recante: « Interventi urgenti in materia tributaria, di privatiz-

TESTO

DEL DECRETO-LEGGE COMPRENDENTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLE COMMISSIONI

Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.

zazioni, di contenimento della spesa farmaceutica e per il sostegno dell'economia anche nelle aree svantaggiate »;

Vista la legge 23 dicembre 2005, n. 266, recante: « Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2006) »;

Visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante: « Norme in materia ambientale »;

Visto il decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, recante: « Disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria »;

Visto il decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, recante: « Attuazione della direttiva 2004/54/CEE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea »;

Vista la legge 5 maggio 2009, n. 42, recante: « Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione »;

Visto il decreto legislativo 2 marzo 2011, n. 53, recante « Attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri »;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, recante: « Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria »;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n.135, recante: « Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario » e, in particolare, l'articolo 16-*bis*;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante: « Codice dei contratti pubblici »;

Visto il decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, recante: « Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica »;

Visto il decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, recante: « Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo »;

Visto il decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, recante: « Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili »;

Visto il decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, recante: « Revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, in attuazione dell'articolo 1 della legge 7 ottobre 2015, n. 167 »;

Visto il decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, recante: « Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze »;

Visto il decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, recante: « Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici »;

Visto il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, recante: « Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie »;

Visto il decreto-legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, recante: « Disposizioni urgenti per l'accelerazione e

il completamento delle ricostruzioni in corso nei territori colpiti da eventi sismici »;

Visto il decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, recante: « Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica »;

Visto il decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, recante: « Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 »;

Visto il decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, recante: « Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 »;

Visto il decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, recante: « Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia. »;

Visto il decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, recante: « Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti »;

Visto il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, recante: « Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure »;

Considerata la straordinaria necessità e urgenza di adottare disposizioni finalizzate a favorire l'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, la realizzazione di investimenti volti a migliorare la mobilità tra le diverse regioni e a ridurre il divario

infrastrutturale esistente, a promuovere le attività di studio, di ricerca e di sviluppo nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità, anche incentivando l'acquisto di veicoli meno inquinanti, nonché l'innovazione tecnologica, organizzativa e dei materiali, assicurando, al contempo, nuove forme di intermodalità e di servizi di rete;

Considerata altresì la straordinaria necessità e urgenza di adottare disposizioni finalizzate ad incrementare ulteriormente la sicurezza della circolazione e delle infrastrutture ferroviarie, autostradali, stradali e idriche, dei servizi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi e dei servizi ferroviari regionali, l'efficienza dei servizi di trasporto aereo e la funzionalità della realizzazione di edifici adibiti ad uffici giudiziari;

Viste le deliberazioni del Consiglio dei ministri, adottate nelle riunioni del 2 settembre 2021 e 9 settembre 2021;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e dei Ministri delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, della giustizia, dello sviluppo economico, per il sud e la coesione territoriale, dell'economia e delle finanze, per gli affari regionali e le autonomie e per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale;

EMANA

il seguente decreto-legge:

Art. 1.

Articolo 1.

(Disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti)

1. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

Articolo 1.

(Disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti)

1. *Identico:*

0a) all'articolo 1, il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. La sicurezza e la tutela della salute delle persone nonché la tutela dell'ambiente, nella circolazione stradale, rien-

Art. 1.

trano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato »;

0b) all'articolo 3, comma 1, numero 53-*bis*), la parola: « debole » è sostituita dalla seguente: « vulnerabile » e le parole: « disabili in carrozzella » sono sostituite dalle seguenti: « persone con disabilità »; conseguentemente, ovunque ricorrono nel codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: « debole » e « deboli » sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti: « vulnerabile » e « vulnerabili »;

0c) all'articolo 6, comma 4, lettera *b*), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , con particolare riguardo a quelle che attraversano siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'educazione, la scienza e la cultura (UNESCO) »;

a) all'articolo 7, comma 1, la lettera *d*) è sostituita dalla seguente:

« *d*) riservare limitati spazi alla sosta, a carattere permanente o temporaneo, ovvero anche solo per determinati periodi, giorni e orari:

1) dei veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, dei vigili del fuoco e dei servizi di soccorso;

2) dei veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità, munite del contrassegno di cui all'articolo 381, comma 2, del regolamento;

3) dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni, munite di contrassegno speciale, denominato "permesso rosa";

4) dei veicoli elettrici;

5) dei veicoli per il carico e lo scarico delle merci nelle ore stabilite;

6) dei veicoli adibiti a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea;

a) identica;

Art. 1.

7) dei veicoli adibiti al trasporto scolastico nelle ore stabilite; »;

a-bis) all'articolo 10, comma 2, la lettera *b)* è sostituita dalla seguente:

« *b)* il trasporto eseguito con veicoli eccezionali di una cosa indivisibile, definita al comma 4, che per le sue dimensioni e per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dagli articoli 61 e 62, ovvero che per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dall'articolo 62. Nel caso di blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati composti e apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, di prodotti siderurgici *coils* e laminati grezzi, il trasporto può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati e, comunque, in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal complesso di veicoli. Qualora siano superati i limiti di cui all'articolo 62, ma nel rispetto dell'articolo 61, il carico può essere completato, con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, nell'osservanza dell'articolo 164 e della massa eccezionale a disposizione, fatta eccezione per gli elementi prefabbricati composti e le apparecchiature industriali complesse per l'edilizia per i quali ricorre sempre il limite delle sei unità. In entrambi i casi e purché almeno un carico delle cose indicate richieda l'impiego di veicoli eccezionali, la predetta massa complessiva non può essere superiore a 38 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a quattro o più assi, a 72 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a cinque assi e a 86 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a sei o più assi. I richiamati limiti di massa possono essere superati nel solo caso in cui sia trasportato un unico pezzo indivisibile »;

a-ter) all'articolo 15:

1) al comma 3, le parole: « ed *i)* » sono soppresse;

Art. 1.

2) al comma 3-*bis*, le parole: « da euro 108 ad euro 433 » sono sostituite dalle seguenti: « da euro 216 ad euro 866 »;

3) dopo il comma 3-*bis* è inserito il seguente:

« 3-*ter*. Chiunque viola il divieto di cui al comma 1, lettera *i*), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 52 ad euro 204 »;

a-quater) all'articolo 23:

1) dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

« 4-*bis*. È vietata sulle strade e sui veicoli qualsiasi forma di pubblicità il cui contenuto proponga messaggi sessisti o violenti o stereotipi di genere offensivi o messaggi lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo religioso o dell'appartenenza etnica oppure discriminatori con riferimento all'orientamento sessuale, all'identità di genere o alle abilità fisiche e psichiche.

4-*ter*. Con decreto dell'autorità di Governo delegata per le pari opportunità, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e con il Ministro della giustizia, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni del comma 4-*bis*.

4-*quater*. L'osservanza delle disposizioni del comma 4-*bis* è condizione per il rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 4; in caso di violazione, l'autorizzazione rilasciata è immediatamente revocata »;

2) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

« 7-*bis*. In deroga al divieto di cui al comma 1, terzo periodo, al centro delle rotatorie nelle quali vi è un'area verde, la cui manutenzione è affidata a titolo gratuito a società private o ad altri enti, è consentita l'installazione di un cartello indicante il nome dell'impresa o ente affidatari del servizio di manutenzione del verde, fissato al suolo e di dimensioni non superiori a 40 cm per lato. Per l'installazione del cartello di cui al presente comma si

Art. 1.

applicano in ogni caso le disposizioni del comma 4 »;

3) al comma 13-*bis*, primo periodo, le parole: « dal comma 1 » sono sostituite dalle seguenti: « dai commi 1, 4-*bis* e 7-*bis* » e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « ; in caso di violazione del comma 4-*bis*, il termine è ridotto a cinque giorni e, nei casi più gravi, l'ente proprietario può disporre l'immediata rimozione del mezzo pubblicitario »;

a-quinquies) all'articolo 25:

1) al comma 1-*bis*, dopo le parole: « le strutture che realizzano l'opera d'arte principale del sottopasso o sovrappasso, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, sono di titolarità » sono inserite le seguenti: « , ai fini della loro realizzazione e manutenzione anche straordinaria, »;

2) il comma 1-*quater* è sostituito dal seguente:

« 1-*quater*. Fermo restando quanto previsto dai commi 1-*bis* e 1-*ter* in relazione agli enti titolari delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, gli enti proprietari e i gestori delle strade interessate dall'attraversamento a livello sfalsato provvedono a disciplinare mediante appositi atti convenzionali le modalità e gli oneri di realizzazione e manutenzione delle predette strutture »;

a-sexies) all'articolo 40, comma 11, le parole: « che hanno iniziato l'attraversamento » sono sostituite dalle seguenti: « che si accingono ad attraversare la strada o che hanno iniziato l'attraversamento »;

a-septies) all'articolo 50, comma 2, le parole: « 3 m » sono sostituite dalle seguenti: « 3,5 m »;

a-octies) all'articolo 52, comma 1, lettera *a*), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , o avente potenza non superiore a 4.000 watt, se ad alimentazione elettrica »;

Art. 1.

a-novies) all'articolo 60:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. Sono considerati appartenenti alla categoria di veicoli con caratteristiche atipiche i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole d'epoca, nonché i motoveicoli, gli autoveicoli e le macchine agricole di interesse storico e collezionistico »;

2) al comma 2, le parole: « Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli e gli autoveicoli » sono sostituite dalle seguenti: « Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole »;

3) la rubrica è sostituita dalla seguente: « Motoveicoli, ciclomotori, autoveicoli e macchine agricole d'epoca e di interesse storico e collezionistico iscritti negli appositi registri »;

b) identico:

1) al comma 2, le parole « 16,50 m » sono sostituite dalle seguenti: « **18,75 m, ferma restando l'idoneità certificata dei rimorchi, o delle unità di carico ivi caricate, al trasporto intermodale strada-rottaia e strada-mare e** »;

2) *identico*;

b-bis) all'articolo 62, comma 3, il secondo periodo è sostituito dal seguente: « Qualora si tratti di autobus o filobus a due assi la massa complessiva a pieno carico non deve eccedere le 19,5 t »;

b-ter) all'articolo 68, il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. I dispositivi di segnalazione di cui alla lettera *c*) del comma 1 devono essere funzionanti da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere

b) all'articolo 61:

1) al comma 2, le parole « 16,50 m » sono sostituite dalle seguenti: « 18 m »;

2) dopo il comma 2 è inserito il seguente: « *2-bis*. Gli autosnodati e i filonodati destinati a sistemi di trasporto rapido di massa possono raggiungere la lunghezza massima di 24 m su itinerari in corsia riservata autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. »;

Art. 1.

c) all'articolo 80, comma 8, dopo le parole « temperatura controllata (ATP) » sono inserite le seguenti: « e dei relativi rimorchi e semirimorchi »;

e anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità, durante la marcia sia nei centri abitati che fuori dai centri abitati »;

c) *identica*;

c-bis) all'articolo 80 è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« *17-bis*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da emanare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di riqualificazione delle bombole approvate in conformità al regolamento n. 110 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE R 110) e sono individuati i soggetti preposti alla riqualificazione, al fine di semplificare l'esecuzione della riqualificazione stessa »;

c-ter) all'articolo 86:

1) al comma 1, dopo la parola: « autovetture » sono inserite le seguenti: « , motocicli e velocipedi »;

2) la rubrica è sostituita dalla seguente: « Servizio di piazza con autovetture, motocicli e velocipedi con conducente o taxi »;

c-quater) all'articolo 100, comma 10, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « I motoveicoli impegnati in competizioni motoristiche fuoristrada che prevedono trasferimenti su strada possono esporre, limitatamente ai giorni e ai percorsi di gara, in luogo delle targhe di cui ai commi 1 e 2, una targa sostitutiva costituita da un pannello auto-costruito che riproduce i dati di immatricolazione del veicolo. Il pannello deve avere fondo giallo, cifre e lettere nere e caratteristiche dimensionali identiche a quelle della targa che sostituisce ed è collocato in modo da garantire la visibilità e la posizione richieste dal regolamento per le targhe di immatricolazione. Sono autorizzati all'utilizzo della targa sostitutiva i partecipanti concorrenti muniti di regolare

Art. 1.

licenza sportiva della Federazione motociclistica italiana, esclusivamente per la durata della manifestazione e lungo il percorso indicato nel regolamento della manifestazione stessa »;

c-quinquies) all'articolo 105, comma 1, le parole: « 16,50 m » sono sostituite dalle seguenti: « 18,75 m. I convogli che per specifiche necessità funzionali superano, da soli o compreso il loro carico, il limite di lunghezza di 18,75 m possono essere ammessi alla circolazione come trasporti eccezionali; a tali convogli si applicano le norme previste dall'articolo 104, comma 8 »;

c-sexies) all'articolo 110:

1) al comma 2 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e commercianti di macchine agricole e, limitatamente alle macchine agricole indicate dall'articolo 57, comma 2, lettera *a*), numeri 1) e 2), aventi massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile non superiore a 6 t, e ai rimorchi agricoli di cui all'articolo 57, comma 2, lettera *b*), numero 2), aventi massa complessiva non superiore a 6 t, a nome di colui che si dichiara proprietario »;

2) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« *2-bis*. Al fine di promuovere lo sviluppo delle reti di imprese di cui all'articolo 3 del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, e all'articolo 6-*bis*, comma 2, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116, alle reti costituite da imprenditori agricoli, singoli o associati, di cui all'articolo 2135 del codice civile, finalizzate anche all'acquisto di macchine agricole, è consentita l'immatricolazione ai sensi del comma 2 del presente articolo a nome della rete di imprese, identificata dal codice fiscale, richiesto dalle imprese partecipanti, e dal contratto di rete, redatto e iscritto ai sensi del citato articolo 3 del decreto-legge n. 5 del 2009, da cui risultino la sede, la denominazione e il programma della rete, pre-

Art. 1.

d) all'articolo 116, comma 9, il secondo periodo è sostituito dai seguenti: « Ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KA è necessario che il conducente abbia la patente di categoria A1, A2 o A, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso. Ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KB è necessario che il conducente abbia almeno la patente di categoria B1, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso. »;

via individuazione di un'impresa della rete incaricata di svolgere le funzioni amministrative attribuite dalla legge al proprietario del veicolo »;

d) all'articolo 116, comma 9, il secondo periodo è sostituito dai seguenti: « Ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KA è necessario che il conducente abbia la patente di categoria A1, A2 o A, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso **anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123.** Ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KB è necessario che il conducente abbia almeno la patente di categoria B1, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso **anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123.** Con decreto del Ministro della salute sono stabilite le modalità con cui anche gli istituti dedicati all'educazione stradale possono erogare la formazione delle nozioni di primo soccorso prevista per i soggetti che intendono conseguire i certificati di abilitazione professionale di cui al secondo e al terzo periodo »;

d-bis) all'articolo 117, comma 2-bis, dopo il terzo periodo è inserito il seguente: « Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano inoltre se a fianco del conducente si trova, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore »;

d-ter) all'articolo 121, comma 11, secondo periodo, le parole: « per una volta soltanto » sono sostituite dalle seguenti: « per non più di due volte »;

d-quater) all'articolo 122:

1) il comma 3 è sostituito dal seguente:

« 3. Agli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A, quando utilizzano veicoli nei quali non può prendere posto, a fianco del conducente, altra persona in funzione

Art. 1.

di istruttore, non si applicano le disposizioni del comma 2 »;

2) il comma 5 è abrogato;

3) al comma 6, le parole: « sei mesi » sono sostituite dalle seguenti: « dodici mesi »;

4) il comma 8 è sostituito dal seguente:

« 8. Chiunque, autorizzato per l'esercizio, guida senza avere a fianco, ove previsto, in funzione di istruttore, persona provvista di patente valida ai sensi del comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731. Alla violazione consegue la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per tre mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI »;

d-quinquies) all'articolo 126-bis, il comma 3 è sostituito dal seguente:

« 3. Ogni variazione di punteggio è comunicata tramite il portale dell'automobilista con le modalità indicate dal Dipartimento per la mobilità sostenibile – Direzione generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili »;

d-sexies) all'articolo 138, dopo il comma 11 è aggiunto il seguente:

« 11-bis. I veicoli in dotazione alla Protezione civile nazionale, alla protezione civile della regione Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano, agli enti locali e agli enti del Terzo settore, comunque immatricolati, utilizzati per fini istituzionali e servizi di pubblica utilità, possono essere dotati di rimorchio destinato al trasporto di cose, di larghezza massima superiore alla larghezza del veicolo trainante, fermi restando i limiti di cui agli articoli 61 e 62 »;

d-septies) all'articolo 142, comma 12-*quater*, dopo il primo periodo sono inseriti i seguenti: « Ciascun ente locale pubblica la relazione di cui al primo periodo in apposita sezione del proprio sito *internet* isti-

Art. 1.

e) all'articolo 158:

1) al comma 2:

1.1. dopo la lettera *d*) è inserita la seguente: «*d-bis*) negli spazi riservati allo

tuzionale entro trenta giorni dalla trasmissione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e al Ministero dell'interno. A decorrere dal 1° luglio 2022, il Ministero dell'interno, entro sessanta giorni dalla ricezione, pubblica in apposita sezione del proprio sito *internet* istituzionale le relazioni pervenute ai sensi del primo periodo » e, al secondo periodo, le parole: « di cui al periodo precedente » sono sostituite dalle seguenti: « di cui al primo periodo »;

d-octies) all'articolo 147:

1) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

« *3-bis*. Il mancato rispetto di quanto stabilito dal comma 3 può essere rilevato anche tramite appositi dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni, conformi alle caratteristiche specificate dall'articolo 192 del regolamento »;

2) dopo il comma 6 è aggiunto il seguente:

« *6-bis*. I dispositivi di cui al comma *3-bis* possono essere installati anche dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria a sue spese »;

e) *identico*:

01) al comma 1, la lettera *h-bis*) è sostituita dalle seguenti:

« *h-bis*) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici;

h-ter) negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici. Tale divieto è previsto anche per i veicoli elettrici che non effettuano l'operazione di ricarica o che permangono nello spazio di ricarica oltre un'ora dopo il completamento della fase di ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23 alle ore 7, a eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 »;

1) *identico*;

Art. 1.

stazionamento e alla fermata dei veicoli adibiti al trasporto scolastico; »;

1.2. dopo la lettera *g*) è inserita la seguente: « *g-bis*) negli spazi riservati alla sosta dei veicoli a servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni muniti di permesso rosa; »;

2) dopo il comma 4 è inserito il seguente: « *4-bis*. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2, lettera *g*), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 80 ad euro 328 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 165 ad euro 660 per i restanti veicoli. »;

3) al comma 5, le parole « lettere *d*), *g*) e *h*) » sono sostituite dalle seguenti: « lettere *d*), *h*) e *i*) »;

2) *identico*;

3) *identico*;

e-bis) all'articolo 171, comma 2, secondo periodo, la parola: « minore » è soppressa e dopo la parola: « risponde » è inserita la seguente: « anche »;

e-ter) all'articolo 173, comma 2, dopo le parole: « apparecchi radiotelefonici » sono inserite le seguenti: « , *smartphone*, *computer* portatili, *notebook*, *tablet* e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante »;

e-quater) all'articolo 175, comma 2, la lettera *a*) è sostituita dalla seguente:

« *a*) velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 150 centimetri cubici se a motore termico, ovvero di potenza inferiore a 11 kW se a motore elettrico, e motocarrozze di cilindrata inferiore a 250 centimetri cubici se a motore termico »;

e-quinquies) all'articolo 177, comma 1, dopo il primo periodo sono inseriti i seguenti: « L'uso dei predetti dispositivi è consentito altresì ai conducenti dei motoveicoli impiegati in interventi di emergenza sanitaria e, comunque, solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministero delle infrastrutture e

Art. 1.

f) all'articolo 188:

1) al comma 4, le parole « una somma da euro 87 a euro 344 » sono sostituite dalle seguenti: « una somma da euro 168 ad euro 672 »;

2) al comma 5, le parole « una somma da euro 42 a euro 173 » sono sostituite dalle seguenti: « una somma da euro 87 ad euro 344 »;

g) dopo l'articolo 188, è inserito il seguente:

« Art. 188-bis (Sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni). — 1. Per la sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni gli enti proprietari della strada possono allestire spazi

della mobilità sostenibili, sono definite le tipologie di motoveicoli di cui al secondo periodo e le relative caratteristiche tecniche e sono individuati i servizi urgenti di istituto per i quali possono essere impiegati i dispositivi »;

e-sexies) all'articolo 180, comma 8, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « L'invito a presentarsi per esibire i documenti di cui al presente articolo non si applica nel caso in cui l'esistenza e la validità della documentazione richiesta possano essere accertate tramite consultazione di banche di dati o archivi pubblici o gestiti da Amministrazioni dello Stato accessibili da parte degli organi di polizia stradale, ad eccezione delle ipotesi in cui l'accesso a tali banche di dati o archivi pubblici non sia tecnicamente possibile al momento della contestazione »;

f) *identico*:

01) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

« 3-bis. Ai veicoli al servizio di persone con disabilità, titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati »;

1) *identico*;

2) *identico*;

g) *identico*:

« Art. 188-bis (Sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni). — 1. *Identico*.

Art. 1.

per la sosta, mediante la segnaletica necessaria, per consentire ed agevolare la mobilità di tali soggetti secondo le modalità stabilite nel regolamento.

2. Per usufruire delle strutture di cui al comma 1, le donne in stato di gravidanza o i genitori con un bambino di età non superiore a due anni sono autorizzati dal comune di residenza, nei casi e con le modalità, relativi al rilascio del permesso rosa, stabiliti dal regolamento.

3. Chiunque usufruisce delle strutture di cui al comma 1, senza avere l'autorizzazione prescritta dal comma 2 o ne faccia uso improprio, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 344.

4. Chiunque, pur avendone diritto, usa delle strutture di cui al comma 1 non osservando le condizioni ed i limiti indicati nell'autorizzazione prescritta dal comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 a euro 173. ».

2. *Identico.*

3. Chiunque usufruisce delle strutture di cui al comma 1, senza avere l'autorizzazione prescritta dal comma 2, o ne fa uso improprio è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 344.

4. *Identico.* »;

g-bis) all'articolo 191, il comma 1 è sostituito dal seguente:

« **1.** Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali o si trovano nelle loro immediate prossimità. I conducenti che svoltano per inoltrarsi in un'altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sull'attraversamento medesimo o si trovano nelle sue immediate prossimità, quando a essi non sia vietato il passaggio. Resta fermo il divieto per i pedoni di cui all'articolo 190, comma 4 »;

g-ter) all'articolo 196, comma 1, secondo periodo, le parole: « risponde solidalmente il locatario e » sono sostituite dalle seguenti: « il locatario, in vece del proprietario, risponde solidalmente con l'autore della violazione o, per i ciclomotori, con l'intestatario del contrassegno di identificazione; »;

Art. 1.

g-quater) all'articolo 203:

1) al comma 1, primo periodo, dopo le parole: « con raccomandata con ricevuta di ritorno » sono aggiunte le seguenti: « o per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall'articolo 65 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 »;

2) al comma 1-*bis*, primo periodo, dopo le parole: « con raccomandata con avviso di ricevimento » sono aggiunte le seguenti: « o trasmesso per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall'articolo 65 del codice di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 »;

g-quinquies) all'articolo 213:

1) al comma 3, terzo periodo, la parola: « trasmissione » è sostituita dalla seguente: « ricezione » e dopo le parole: « del provvedimento » sono aggiunte le seguenti « adottato dal prefetto »;

2) al comma 5:

2.1) al sesto periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « ; la medesima comunicazione reca altresì l'avviso che, se l'avente diritto non assumerà la custodia del veicolo nei successivi cinque giorni, previo pagamento dei relativi oneri di recupero e custodia, il veicolo sarà alienato anche ai soli fini della sua rottamazione »;

2.2) sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « Nel caso di veicoli sequestrati in assenza dell'autore della violazione, per i quali non sia stato possibile rintracciare contestualmente il proprietario o altro obbligato in solido, e affidati a uno dei soggetti di cui all'articolo 214-*bis*, il verbale di contestazione, unitamente a quello di sequestro recante l'avviso ad assumerne la custodia, è notificato senza ritardo dall'organo di polizia che ha eseguito il sequestro. Contestualmente, il medesimo organo di polizia provvede altresì a

Art. 1.

dare comunicazione del deposito del veicolo presso il soggetto di cui all'articolo 214-*bis* mediante pubblicazione di apposito avviso nell'albo pretorio del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione. Qualora, per comprovate difficoltà oggettive, non sia stato possibile eseguire la notifica e il veicolo risulti ancora affidato a uno dei soggetti di cui all'articolo 214-*bis*, la notifica si ha per eseguita nel trentesimo giorno successivo a quello di pubblicazione della comunicazione di deposito del veicolo nell'albo pretorio del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione »;

3) al comma 7, quinto periodo, la parola: « distrutto » è sostituita dalla seguente: « alienato »;

4) dopo il comma 10 è aggiunto il seguente:

« 10-*bis*. Il provvedimento con il quale è disposto il sequestro del veicolo è comunicato dall'organo di polizia procedente ai competenti uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile di cui al comma 10 per l'annotazione al PRA. In caso di dissequestro, il medesimo organo di polizia provvede alla comunicazione per la cancellazione dell'annotazione nell'Archivio nazionale dei veicoli e al PRA »;

g-sexies) all'articolo 214, comma 5, secondo periodo, la parola: « sequestro » è sostituita dalle seguenti: « fermo amministrativo »;

g-septies) all'articolo 215-*bis*:

1) al comma 1, secondo periodo, le parole: « , in cui, per ciascun veicolo, sono riportati altresì i dati identificativi del proprietario risultanti al pubblico registro automobilistico » sono soppresse;

2) al comma 4, le parole: « comunicazione, tra gli uffici interessati, dei dati necessari all'espletamento delle procedure di cui al » sono sostituite dalle seguenti: « attuazione delle disposizioni del »;

Art. 1.

3) alla rubrica, la parola: « rimossi, » è soppressa;

g-octies) alla tabella dei punteggi previsti all'art. 126-*bis*:

1) al capoverso « Art. 158 », alla voce « Comma 2 », le parole: « lettere *d*), *g*) e *h*) » sono sostituite dalle seguenti: « lettere *d*) e *h*) » ed è aggiunta, in fine, la seguente voce: « Comma 2, lettera *g*) – 4 »;

2) il capoverso « Art. 188 » è sostituito dal seguente: « Art. 188 – Comma 4 – 6 – Comma 5 – 3 ».

1-bis. Al fine di ridurre i tempi di sottoscrizione degli atti convenzionali previsti dall'articolo 25, commi *1-quater* e *1-quinquies*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è approvato, in relazione agli attraversamenti tra le strade di tipo A o di tipo B statali e le strade di classificazione inferiore ai sensi dell'articolo 2 del medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, l'elenco delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, con l'indicazione dei relativi enti titolari, ai sensi e per gli effetti dei commi *1-bis* e *1-ter* del medesimo articolo 25.

1-ter. L'articolo 188, comma *3-bis*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dal comma 1, lettera *f*), numero 01), si applica a decorrere dal 1° gennaio 2022. Nell'eventualità in cui dall'attuazione del comma 1, lettera *f*), derivino minori entrate per il bilancio degli enti locali, attestate dall'organo competente, gli enti stessi provvedono a rivedere le tariffe per la sosta o il parcheggio nelle aree a pagamento, al solo ed esclusivo fine di compensare le predette minori entrate.

Art. 1.

2. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 819, le parole « 30 giugno 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « 15 ottobre 2021 » e le parole « di persone con limitata o impedita capacità motoria muniti di contrassegno speciale ovvero delle donne in stato di gravidanza » sono sostituite dalle seguenti: « delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni ovvero a prevedere la gratuità della sosta dei veicoli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria muniti di contrassegno speciale, nelle aree di sosta o di parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati »;

b) al comma 820, le parole « Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze » sono sostituite dalle seguenti: « Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e per le disabilità ».

2. *Identico:*

a) *identica;*

b) al comma 820, le parole « Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze » sono sostituite dalle seguenti: « Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e per le disabilità ».

2-bis. Sono classificate d'interesse storico o collezionistico ai sensi dell'articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, le macchine agricole la cui data di costruzione è precedente di almeno quaranta anni a quella della richiesta di riconoscimento nella categoria in questione. Le caratteristiche tecniche devono comprendere almeno tutte quelle necessarie per la verifica di idoneità alla circolazione del motoveicolo o dell'autoveicolo ai sensi dei commi 5 e 6 del citato articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Governo provvede ad apportare al citato articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 le modifiche necessarie al fine di adeguarlo a quanto disposto dal presente comma.

Art. 1.

3. L'autorizzazione alla circolazione di prova di cui all'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, può essere utilizzata per la circolazione su strada dei veicoli non immatricolati e di quelli già muniti della carta di circolazione di cui agli articoli 93, 110 e 114 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 o del certificato di circolazione di cui all'articolo 97 del predetto decreto legislativo, anche in deroga agli obblighi previsti dall'articolo 80 del decreto legislativo n. 285 del 1992, qualora detti veicoli circolino su strada per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento. Ai fini della circolazione di cui al primo periodo, resta comunque fermo l'obbligo di copertura assicurativa da parte del titolare dell'autorizzazione alla circolazione di prova, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di responsabilità civile verso terzi. Dei danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova, anche se munito della carta o del certificato di circolazione, risponde, ove ne ricorrono i presupposti, l'assicuratore dell'autorizzazione alla circolazione di prova.

4. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, si provvede all'aggiornamento del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, anche al fine di stabilire le condizioni e il numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili ad ogni titolare in ragione del tipo di attività esercitata e del numero di addetti.

3. L'autorizzazione alla circolazione di prova di cui all'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, può essere utilizzata per la circolazione su strada dei veicoli non immatricolati e di quelli già muniti della carta di circolazione di cui agli articoli 93, 110 e 114 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 o del certificato di circolazione di cui all'articolo 97 del predetto decreto legislativo, anche in deroga agli obblighi previsti dall'articolo 80 del decreto legislativo n. 285 del 1992, qualora detti veicoli circolino su strada per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento. Ai fini della circolazione di cui al primo periodo, resta comunque fermo l'obbligo di copertura assicurativa da parte del titolare dell'autorizzazione alla circolazione di prova, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di responsabilità civile verso terzi. Dei danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova, anche se munito della carta o del certificato di circolazione, risponde, ove ne **ricorrono** i presupposti, l'assicuratore dell'autorizzazione alla circolazione di prova.

4. *Identico.*

4-bis. Al fine di semplificare le attività degli uffici della motorizzazione civile, il **Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con proprio decreto da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è autorizzato a modificare l'allegato A del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 8 gennaio 2021, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 37 del 13 febbraio 2021, inasprendo tra le modifiche ai veicoli per le quali l'aggiornamento della carta di circolazione non è subordinato a visita e prova**

5. Al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 14, comma 1, dopo le parole « per mezzo dei veicoli » sono inserite le seguenti: « adibiti al trasporto di cose e di passeggeri »;

b) all'articolo 22:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente: « 1. Ai fini del possesso della carta di qualificazione del conducente da parte di titolare di patente di guida rilasciata in Italia, la qualificazione iniziale e la formazione periodica sono comprovate mediante l'apposizione sulla medesima patente del codice unionale armonizzato "95", secondo le modalità di cui ai commi 2 e 3. »;

2) al comma 3-*bis*, le parole « formazione periodica di » sono sostituite dalle seguenti: « formazione periodica conseguite in Italia ai sensi dell'articolo 21 da » e le parole « dei trasporti, Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici » sono sostituite dalle seguenti: « della mobilità sostenibili, Dipartimento per i trasporti e la navigazione »;

3) al comma 6:

3.1. all'alinea, le parole « diverso dall'Italia » sono soppresse;

3.2. alla lettera *b*), le parole « Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti » sono sostituite dalle seguenti: « Nel caso in cui l'impresa sia stabilita in Italia, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili »;

4) al comma 7, alinea, le parole « diverso dall'Italia » sono soppresse.

Art. 1.
ai sensi dell'articolo 78, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, anche quelle riguardanti i sistemi ruota previsti dal regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 gennaio 2013, n. 20.

5. *Identico.*

5-bis. Fino al 30 giugno 2022, ai giovani fino al trentacinquesimo anno d'età e ai soggetti che percepiscono il reddito di cit-

Art. 1.

tadinanza ovvero ammortizzatori sociali, a qualsiasi titolo e comunque denominati, è riconosciuto, nei limiti delle risorse di cui al presente comma, un contributo, a titolo di rimborso delle spese sostenute e documentate per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi di cui al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, di importo pari a 1.000 euro e comunque non superiore al 50 per cento dell'importo di tali spese. Ai fini del riconoscimento del contributo di cui al primo periodo, i richiedenti devono dimostrare di avere stipulato, entro tre mesi dal conseguimento della patente o dell'abilitazione professionale, un contratto di lavoro in qualità di conducente con un operatore economico del settore dell'autotrasporto di merci per conto di terzi, per un periodo di almeno sei mesi. Per le finalità di cui al presente comma è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per l'anno 2022.

5-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della modalità sostenibili, adottato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono indicati i termini e le modalità di presentazione delle domande per il riconoscimento del contributo di cui al comma *5-bis*, nonché le modalità di erogazione dello stesso.

5-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma *5-bis*, pari a 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte corrente di cui all'articolo *34-ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

5-quinquies. In deroga a quanto disposto dall'articolo 54, comma 1, lettera *d*), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sugli autocarri è possibile la presenza a bordo, oltre che delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose trasportate, anche di un soggetto neoassunto, in possesso dei titoli professionali previsti per l'esercizio della

Art. 1.

professione, per un periodo di addestramento di durata massima di tre mesi.

5-sexies. Al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 1, la lettera *a)* è sostituita dalla seguente:

« *a)* servizi automobilistici interregionali di competenza statale, di seguito indicati "servizi di linea": i servizi di trasporto di persone effettuati su strada mediante autobus, ad offerta indifferenziata, e aventi itinerari, orari e frequenze prestabiliti che si svolgono in modo continuativo o periodico su un percorso la cui lunghezza sia pari o superiore a 250 km e che collegano almeno due regioni, restando ferma, per tali servizi di linea, la possibilità per i passeggeri di concludere il viaggio all'interno della stessa regione nella quale detto itinerario di viaggio è iniziato e, per le tratte all'interno della medesima regione e oggetto di contratto di servizio, la possibilità di servire relazioni di traffico limitate ai capoluoghi di provincia, nonché i servizi integrativi di cui al regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, convertito dalla legge 24 marzo 1932, n. 386, aventi le predette caratteristiche »;

b) all'articolo 3:

1) al comma 1, le parole: « rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, » sono sostituite dalle seguenti: « rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza, relativamente al percorso e alle aree di fermata del servizio di linea proposto e »;

2) al comma 2:

2.1) la lettera *g)* è sostituita dalla seguente:

« *g)* proporre un servizio di linea nel rispetto della vigente normativa in materia

Art. 1.

di sicurezza, sul percorso e sulle aree di fermata del servizio di linea proposto »;

2.2) la lettera *m*) è abrogata;

3) al comma 3, le parole: « , *g*) e *m*) » sono sostituite dalle seguenti: « e *g*) »;

c) all'articolo 5, comma 2, la lettera *c*) è sostituita dalla seguente:

« *c*) tenere a bordo dell'autobus adibito al servizio la copia dell'autorizzazione rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, certificata conforme da quest'ultimo oppure in formato digitale originato dall'applicazione informatica gestita dal medesimo Ministero, come disciplinato dal decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato in attuazione dell'articolo 4, comma 1. La documentazione, redatta nella forma specificata nel citato decreto ministeriale, dalla quale risulti che il conducente abbia un regolare rapporto di lavoro secondo la normativa vigente, deve essere tenuta a bordo del veicolo ».

5-septies. Le disposizioni di cui al comma *5-sexies*, lettera *a*), si applicano a partire dal 31 marzo 2022.

5-octies. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, provvede a modificare il regolamento di cui al decreto del Ministro dei trasporti 1° dicembre 2006, n. 316, anche al fine di semplificare il procedimento autorizzatorio, con particolare riferimento alla riduzione dei termini del medesimo procedimento e alla sua conclusione anche secondo le modalità di cui all'articolo 20 della legge 7 agosto 1990, n. 241.

6. *Identico*:

6. All'articolo 92 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, dopo il comma *4-septies*, sono aggiunti i seguenti:

« *4-octies*. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con decreto da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, individua il numero e la com-

« *4-octies*. *Identico*.

Art. 1.

posizione delle commissioni di esame, nonché i requisiti e le modalità di nomina dei relativi componenti ai fini degli esami di abilitazione degli ispettori che svolgono gli accertamenti periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi di cui al comma 4-*septies*. Per la determinazione della misura dei compensi a favore dei componenti delle commissioni si applica la disciplina prevista dal decreto di cui all'articolo 3, comma 13, della legge 19 giugno 2019, n. 56.

4-nonies. Le spese per la partecipazione agli esami di cui al comma 4-*octies*, per la prima iscrizione e per l'aggiornamento dell'iscrizione nel registro degli ispettori di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 11 dicembre 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 22 del 28 gennaio 2020, nonché quelle per il funzionamento delle commissioni esaminatrici e le indennità da corrispondere ai componenti delle commissioni medesime sono a carico dei richiedenti.

4-decies. Gli importi e le modalità di versamento dei diritti di cui al comma 4-*nonies* sono determinati secondo le modalità previste dai provvedimenti adottati in attuazione dell'articolo 11, commi 12 e 13, del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35. Le relative somme sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ad apposito capitolo istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e destinate al finanziamento delle spese di funzionamento delle commissioni esaminatrici di cui al comma 4-*nonies* e delle indennità da corrispondere ai componenti delle medesime commissioni.

4-undecies. In relazione all'anno 2021, al fine di consentire l'avvio delle attività delle commissioni esaminatrici di cui al comma 4-*octies* è autorizzata la spesa di euro 200.000, cui si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da

4-novies. Le spese per la partecipazione agli esami di cui al comma 4-*octies*, per la prima iscrizione e per l'aggiornamento dell'iscrizione nel registro degli ispettori di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 11 dicembre 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 22 del 28 gennaio 2020, nonché quelle per il funzionamento delle commissioni esaminatrici e le indennità da corrispondere ai componenti delle commissioni medesime sono a carico dei richiedenti.

4-decies. Gli importi e le modalità di versamento dei diritti di cui al comma 4-*novies* sono determinati secondo le modalità previste dai provvedimenti adottati in attuazione dell'articolo 11, commi 12 e 13, del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35. Le relative somme sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ad apposito capitolo istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e destinate al finanziamento delle spese di funzionamento delle commissioni esaminatrici di cui al comma 4-*novies* e delle indennità da corrispondere ai componenti delle medesime commissioni.

4-undecies. **Per** l'anno 2021, al fine di consentire l'avvio delle attività delle commissioni esaminatrici di cui al comma 4-*octies* è autorizzata la spesa di euro 200.000, cui si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello

Art. 1.

ripartire” dello stato di previsione del Ministero dell’economia e delle finanze per l’anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l’accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell’economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio. ».

stato di previsione del Ministero dell’economia e delle finanze per l’anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l’accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell’economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio. ».

6-bis. All’articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Il Fondo finanzia altresì il 50 per cento del costo complessivo degli interventi posti in essere da comuni e unioni di comuni relativi a:

a) messa in sicurezza della mobilità ciclistica urbana, comprese l’istituzione di zone a velocità limitata, inferiore o uguale a 30 km/h, e l’installazione della relativa segnaletica;

b) realizzazione di stalli o aree di sosta per i velocipedi;

c) realizzazione della casa avanzata e delle corsie ciclabili di cui all’articolo 3, comma 1, numeri 7-bis), 12-bis) e 12-ter), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 ».

6-ter. All’articolo 200-bis del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: « in favore delle persone fisicamente impedito o comunque a mobilità ridotta, con patologie accertate, anche se accompagnate, ovvero appartenenti a nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall’emergenza epidemiologica da virus COVID-19 o in stato di bisogno » sono sostituite dalle seguenti: « in favore delle persone fisicamente impedito, a mobilità ridotta anche se accompagnate, ovvero persone con invalidità o affette da malattie che necessitano di cure continuative, ovvero appartenenti a nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall’emergenza epidemiologica da COVID-19 o in stato di bisogno, ovvero di donne in gravidanza,

Art. 1.

ovvero di persone di età pari o superiore a sessantacinque anni »;

b) dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

« 4-bis. Nei limiti delle risorse ad essi assegnate, i comuni possono prevedere il superamento del limite del 50 per cento della spesa sostenuta per persone in condizioni di particolare fragilità, anche economica, appartenenti alle categorie di cui al comma 1.

4-ter. Nell'ambito e nei limiti delle risorse loro assegnate, i comuni possono utilizzare una quota pari al 5 per cento delle medesime risorse anche per finanziare le spese necessarie per promuovere ed attivare la misura di cui al presente articolo ».

6-quater. Al fine di sostenere le attività di trasformazione digitale dei servizi di motorizzazione resi a cittadini e imprese dagli uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché di garantire elevati livelli di sicurezza cibernetica in relazione al trattamento dei dati, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, un apposito fondo con una dotazione pari a 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6-quinquies. All'articolo 22, comma 6, lettera *b)*, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, il secondo periodo è soppresso.

Art. 1.

6-sexies. In fase di progettazione ed esecuzione di infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario devono essere previste infrastrutture complementari atte a consentire il passaggio in sicurezza di fauna selvatica nelle aree in cui è maggiore la loro presenza nel territorio.

6-septies. Le disposizioni del comma 6-sexies si applicano alle infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario la cui attività di progettazione è avviata successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

6-octies. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, sono definite le specifiche tecniche destinate ai gestori e finalizzate ad assicurare modalità standardizzate ai fini della progettazione di cui al comma 6-sexies.

6-novies. Dall'attuazione delle disposizioni dei commi 6-sexies, 6-septies e 6-octies non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

6-decies. All'articolo 18 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, il comma 3-bis è abrogato.

Art. 1-bis.

Articolo 1-bis.

(Semplificazioni nelle agevolazioni sui veicoli per le persone con disabilità)

1. Per il riconoscimento delle agevolazioni previste dall'articolo 8 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, con riferimento all'acquisto di veicoli, i soggetti con ridotte o impedite capacità motorie permanenti, abilitati alla guida presentano una copia semplice della patente posseduta, ove essa contenga l'indicazione di adattamenti, anche di serie, per il veicolo agevolabile da condurre, prescritti dalle commissioni mediche locali di cui all'articolo 119, comma 4, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. Con decreto di natura non regolamentare, il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dalla data di

Art. 1-*bis*.

entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, provvede a modificare il decreto del Ministro delle finanze 16 maggio 1986, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 113 del 17 maggio 1986, per adeguarlo a quanto disposto dal comma 1.

Articolo 1-*ter*.Art. 1-*ter*.

(Disposizioni per garantire la sicurezza della circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica)

1. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, i commi da 75 a 75-*septies* sono sostituiti dai seguenti:

« 75. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possiedono i seguenti requisiti:

a) le caratteristiche costruttive di cui all'allegato 1 annesso al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 162 del 12 luglio 2019;

b) assenza di posti a sedere;

c) motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW;

d) segnalatore acustico;

e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di cui al comma 75-*quaterdecies*;

f) la marcatura "CE" prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006.

75-*bis*. A decorrere dal 1° luglio 2022, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica commercializzati in Italia devono essere dotati di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote. Per i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica già in circolazione prima di tale data, è fatto obbligo di adeguarsi entro il 1° gennaio 2024.

75-*ter*. Fermo restando quanto previsto dai commi da 75 a 75-*vicies bis*, i servizi di noleggio dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, anche in modalità *free-floating*, possono essere attivati esclusi

Art. 1-ter.

sivamente con apposita delibera della Giunta comunale, nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi in circolazione:

a) l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso;

b) le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati;

c) le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città.

75-quater. È vietata la circolazione ai monopattini a motore con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75.

75-quinquies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, per quanto non previsto dai commi da 75 a *75-vicies ter*, sono equiparati ai velocipedi.

75-sexies. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, e di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare su strada pubblica solo se provvisti anteriormente di luce bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa, entrambe accese e ben funzionanti. I monopattini elettrici sono altresì dotati posteriormente di catadiottri rossi.

75-septies. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, il conducente del monopattino a propulsione prevalentemente elettrica deve circolare indossando il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-ter dell'articolo 162 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

75-octies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età.

75-novies. I conducenti di età inferiore ai diciotto anni hanno l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.

75-decies. È vietato trasportare altre persone, oggetti o animali, di trainare vei-

Art. 1-ter.

coli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo.

75-undecies. È vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sui marciapiedi. Sui marciapiedi è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. È altresì vietato circolare contromano, salvo nelle strade con doppio senso ciclabile.

75-duodecies. I conducenti dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio sempre con entrambe le mani, salvo che non sia necessario segnalare la manovra di svolta sui mezzi privi indicatori di direzione.

75-terdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare esclusivamente su strade urbane con limite di velocità di 50 km/h, nelle aree pedonali, su percorsi pedonali e ciclabili, su corsie ciclabili, su strade a priorità ciclabile, su piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata ovvero dovunque sia consentita la circolazione dei velocipedi.

75-quaterdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono superare il limite di velocità di 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali. Non possono superare il limite di 20 km/h in tutti gli altri casi di circolazione di cui al comma *75-terdecies*.

75-quinquiesdecies. È vietato sostare sul marciapiede, salvo nelle aree individuate dai comuni. I comuni possono individuare tali aree, garantendo adeguata capillarità, privilegiando la scelta di localizzazioni alternative ai marciapiedi. Tali aree possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito *internet* istituzionale del comune. Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati a velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.

75-sexiesdecies. Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici, al fine di scongiurare la pratica diffusa del parcheggio irregolare dei loro mezzi, devono altresì

Art. 1-ter.

prevedere l'obbligo di acquisizione della foto al termine di ogni noleggio, dalla quale si desuma chiaramente la posizione dello stesso nella pubblica via.

75-septiesdecies. Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici sono tenuti ad organizzare, in accordo con i comuni nei quali operano, adeguate campagne informative sull'uso corretto del monopattino elettrico e ad inserire nelle applicazioni digitali per il noleggio le regole fondamentali, impiegando tutti gli strumenti tecnologici utili a coadiuvare il rispetto delle regole.

75-duodevicies. Chiunque viola le disposizioni di cui ai commi da *75-sexies* a *75-quaterdecies* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 50 a euro 250.

75-undevicies. Chiunque circola con un monopattino a motore avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 75 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400.

75-vicies. Alla violazione delle disposizioni di cui al comma *75-quater* consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del monopattino, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

75-vicies semel. Nei casi di violazione della disposizione di cui al comma *75-quinquiesdecies* si applica la sanzione di cui all'articolo 158, comma 5, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, prevista per i ciclomotori e i motoveicoli.

75-vicies bis. Ai fini delle sanzioni di cui alle disposizioni dei commi da 75 a *75-vicies semel*, si applicano le disposizioni del titolo VI del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Si considerano in circolazione i veicoli o i dispositivi di mobilità personale che sono condotti nelle aree e negli spazi individuati dal medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.

75-vicies ter. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili avvia,

Art. 1-ter.

in collaborazione con il Ministero dell'interno e con il Ministero dello sviluppo economico, apposita istruttoria finalizzata alla verifica della necessità dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile contro i danni a terzi derivante dalla circolazione dei monopattini elettrici. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmette alle competenti Commissioni parlamentari la relazione sugli esiti dell'attività istruttoria di cui al primo periodo entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione ».

Articolo 2.

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

1. In considerazione dei provvedimenti di regolazione e limitazione della circolazione stradale adottati nel periodo emergenziale da COVID-19 e della conseguente incidenza di detti provvedimenti sulla dinamica dei transiti sulla rete autostradale all'articolo 13, comma 3, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, le parole « non oltre il 31 luglio 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « non oltre il 31 dicembre 2021 ».

Articolo 2.

Art. 2.

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

1. In considerazione dei provvedimenti di regolazione e limitazione della circolazione stradale adottati nel periodo emergenziale da COVID-19 e della conseguente incidenza di detti provvedimenti sulla dinamica dei transiti sulla rete autostradale all'articolo 13, comma 3, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, le parole: « **relative all'anno 2020 e all'anno 2021** » sono sostituite dalle seguenti: « **relative agli anni 2020 e 2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio** » e le parole: « non oltre il 31 luglio 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « non oltre il 31 dicembre 2021 ».

1-bis. Al fine di accelerare la realizzazione delle infrastrutture autostradali e l'effettuazione degli interventi di manutenzione straordinaria, nonché di promuovere l'innovazione tecnologica e la sostenibilità delle medesime infrastrutture, l'affidamento delle concessioni relative alla tratta autostradale di cui all'articolo 13-bis, comma 2, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, può avvenire, in deroga alle disposizioni del comma 1 del medesimo articolo 13-bis, anche facendo ricorso alle procedure previste dall'articolo

Art. 2.

183 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, da concludere entro il 31 dicembre 2022. In caso di avvio della procedura di affidamento della concessione secondo le modalità di cui al primo periodo e nelle more del suo svolgimento, la società Autobrennero Spa, fermo restando quanto previsto dal citato articolo 13-bis, comma 2, del decreto-legge n. 148 del 2017, provvede, altresì, al versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro i termini di cui ai commi 3 e 4 del medesimo articolo 13-bis, di una somma corrispondente agli importi previsti dallo stesso comma 3 in relazione agli anni 2018, 2019, 2020 e 2021, a titolo di acconto delle somme dovute dalla medesima società in forza della delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) 1° agosto 2019, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 255 del 30 ottobre 2019. In caso di affidamento della concessione a un operatore economico diverso dalla società Autobrennero Spa e qualora le somme effettivamente dovute da tale società in forza della citata delibera del CIPE 1° agosto 2019 risultino inferiori a quelle corrisposte ai sensi del secondo periodo del presente comma, il concessionario subentrante provvede a versare l'importo differenziale direttamente alla società Autobrennero Spa mediante riduzione delle somme dovute al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di concedente, a titolo di prezzo della concessione.

1-ter. Per le medesime finalità di cui al comma 1-bis del presente articolo, all'articolo 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, il primo e il secondo periodo sono sostituiti dai seguenti: « La società Autobrennero Spa provvede al trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse accantonate in regime di esenzione fiscale fino alla data di entrata in vigore della presente disposizione nel fondo di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, me-

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

Art. 2.
diante versamenti rateizzati di pari importo, da effettuare entro l'anno 2028. La società Autobrennero Spa provvede al versamento della prima rata entro il 15 dicembre 2021 e delle successive rate entro il 15 dicembre di ciascuno degli anni successivi »;

b) al comma 4, le parole: « entro il 31 luglio 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « entro il 15 dicembre 2021 » e le parole: « entro il 30 giugno 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « entro il 21 dicembre 2021 ».

2. *Identico.*

2-bis. All'articolo 9-*tricies semel*, comma 1, del decreto-legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, le parole: « 31 ottobre 2021 », ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: « 31 dicembre 2021 ».

2-ter. Al fine di ridurre i tempi di realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, di cui all'articolo 35, comma 1-*ter*, quarto periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, nelle more della definizione del procedimento di revisione della concessione di cui al terzo periodo del medesimo articolo 35, comma 1-*ter*, è autorizzato l'acquisto da parte della società ANAS Spa dei progetti elaborati dalla società Autostrada tirrenica Spa relativi al

Art. 2.

predetto intervento viario, previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Per le finalità di cui al primo periodo, la società ANAS Spa provvede ad acquisire preventivamente il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si pronuncia entro trenta giorni dalla data di ricezione della richiesta, in relazione alle eventuali integrazioni o modifiche da apportare ai predetti progetti, nonché all'entità del corrispettivo da riconoscere secondo i criteri di cui al primo periodo.

2-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma *2-ter*, pari a 36,5 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede, quanto a 35,8 milioni di euro per l'anno 2021, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e, quanto a 700.000 euro per l'anno 2021, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1016, della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

2-quinquies. Al fine di favorire il superamento della grave crisi derivante dalle complesse problematiche del traffico e della mobilità lungo la rete stradale e autostradale della regione Liguria, nelle more della definizione del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la società ANAS Spa relativo al periodo 2021-2025, è assegnato alla società ANAS Spa un contributo di 3 milioni di euro per l'anno 2022 e di 5 milioni di euro per l'anno 2023 da destinare alla redazione della progettazione di fattibilità tecnico-economica relativa all'adeguamento e alla messa in sicurezza della strada statale 1 via Aurelia nel tratto compreso tra il comune di Sanremo e il comune di Ventimiglia. Ai relativi oneri si

Art. 2.

provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2-sexies. Per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti *in house* ai sensi dell'articolo 5 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, è autorizzata la costituzione di una nuova società, interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

2-septies. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con riferimento alla società di cui al comma *2-sexies*, sono definiti l'atto costitutivo e lo statuto sociale, sono nominati gli organi sociali per il primo periodo di durata in carica, anche in deroga alle disposizioni del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, sono stabilite le remunerazioni degli stessi organi ai sensi dell'articolo 2389, primo comma, del codice civile e sono definiti i criteri, in riferimento al mercato, per la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche da parte del consiglio di amministrazione ai sensi dell'articolo 2389, terzo comma, del codice civile, in deroga all'articolo 23-bis del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Le successive modifiche allo statuto e le successive nomine dei componenti degli organi sociali sono deliberate a norma del codice civile.

2-octies. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili,

Art. 2.

di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definiti i contenuti e le modalità di esercizio del controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sulla società di cui al comma 2-*sexies*.

2-novies. La società di cui al comma 2-*sexies* può, nei limiti delle risorse disponibili, stipulare, anche in deroga alla disciplina del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, a eccezione delle norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, apposite convenzioni, anche a titolo oneroso, con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale nonché costituire società di gestione di autostrade statali ovvero acquisire partecipazioni nelle medesime società, secondo le modalità e le procedure definite dallo statuto di cui al comma 2-*septies* e dal decreto di cui al comma 2-*octies*.

2-decies. A decorrere dalla data di acquisto dell'efficacia del decreto di cui al comma 2-*septies*, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni alla società ANAS Spa sono trasferite alla società di cui al comma 2-*sexies*.

2-undecies. Dopo il comma 6 dell'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, è inserito il seguente: « **6-bis.** ANAS S.p.A. adotta sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, compresi le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati previsti dal comma 4, e per ciascuna attività ». Le attività di cui al periodo precedente sono svolte attraverso il contratto di programma sottoscritto tra ANAS S.p.A. e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Art. 2.

2-duodecies. All'articolo 1, comma 870, secondo periodo, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, le parole: « definisce il corrispettivo annuale a fronte delle opere da realizzare e dei servizi da rendere » sono sostituite dalle seguenti: « individua le opere da realizzare e i servizi da rendere ». Il comma 5 dell'articolo 13 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, è abrogato.

2-terdecies. Le società di cui all'articolo 36, comma 2, lettera b), numero 4), del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, che non hanno provveduto, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ad avviare ovvero a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, sono sciolte e poste in liquidazione a decorrere dalla medesima data. Per lo svolgimento delle attività liquidatorie, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è nominato un commissario liquidatore. Con il decreto di nomina è determinato il compenso spettante al commissario liquidatore sulla base del decreto di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14. Gli oneri relativi al pagamento di tale compenso sono a carico delle società di cui al primo periodo. Resta ferma l'assegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili delle risorse già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale di cui al primo periodo e ancora disponibili alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, da impiegare per le medesime finalità.

2-quaterdecies. All'articolo 36, comma 3-bis, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « Per i quadri economici approvati a decorrere dal 1° gennaio 2022, la quota di cui al precedente

Art. 2.

periodo non può superare il 9 per cento dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento. Entro il predetto limite, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulla base delle risultanze della contabilità analitica sulle spese effettivamente sostenute da parte di ANAS s.p.a., stabilisce la quota da riconoscere alla società con obiettivo di efficientamento dei costi ».

2-quinquiesdecies. Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a partecipare al capitale sociale e a rafforzare la dotazione patrimoniale della società di cui al comma *2-sexies* con un apporto complessivo di 52 milioni di euro, da sottoscrivere e versare anche in più fasi e per successivi aumenti di capitale della dotazione patrimoniale nel limite di spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2021, di 10 milioni di euro per l'anno 2022 e di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024. Ai relativi oneri si provvede:

a) quanto a 2 milioni di euro per l'anno 2021, mediante versamento, nel medesimo anno, all'entrata del bilancio dello Stato, di una corrispondente somma iscritta in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77;

b) quanto a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione del Fondo di conto capitale di cui al comma 5 dell'articolo 34-ter della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

2-sexiesdecies. L'apporto di cui al comma *2-quinquiesdecies* può essere incrementato fino a 528 milioni di euro per l'anno 2021 mediante versamento, nel medesimo anno, all'entrata del bilancio dello Stato, e successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa, di una corrispondente somma

Art. 2.

iscritta in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

2-septiesdecies. Al fine di assicurare la realizzazione degli interventi urgenti per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade comunali di Roma capitale, nonché di rimuovere le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità nel territorio comunale derivanti dalle condizioni della piattaforma stradale delle strade comunali, Roma capitale è autorizzata a stipulare, entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato di cui all'articolo 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42, apposita convenzione con la società ANAS Spa, in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento di tali interventi, da realizzare entro novanta giorni dalla sottoscrizione della convenzione. Per le finalità di cui al primo periodo e limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS Spa può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, da essa conclusi, ancora efficaci alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati su tali accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione nei modi previsti dai commi da 2 a 6 del medesimo articolo 54. Per le finalità di cui al presente comma, la società ANAS Spa è altresì autorizzata a utilizzare, ai sensi dell'articolo 1, comma 873, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, le risorse già disponibili per interventi di manutenzione straordinaria nell'ambito del contratto di

Art. 2.

3. All'articolo 2, comma 171, primo periodo, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, le parole « I compiti » sono sostituite dalle seguenti: « Fermi i compiti, gli obblighi, e le responsabilità degli enti concessionari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza, nonché le funzioni di controllo delle amministrazioni concedenti, i compiti ».

4. All'articolo 114, comma 4, primo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, le parole « Il progetto » sono sostituite dalle seguenti: « Per gli invasi realizzati da sbarramenti aventi le caratteristiche di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, il progetto » ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per gli invasi di cui all'articolo 89 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, le regioni, in conformità ai propri ordinamenti, adeguano la disciplina regionale agli obiettivi di cui ai commi 2, 3 e 9, anche tenuto conto delle specifiche caratteristiche degli sbarramenti e dei corpi idrici interessati. ».

programma tra la società ANAS Spa e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel limite di 5 milioni di euro.

3. *Identico.*

4. *Identico.*

4-bis. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 516 è sostituito dal seguente:

« 516. Per la programmazione e la realizzazione degli interventi necessari alla mitigazione dei danni connessi al fenomeno della siccità e per promuovere il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche, anche al fine di aumentare la resilienza dei sistemi idrici ai cambiamenti climatici e ridurre le dispersioni di risorse idriche, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle fi-

Art. 2.

nanze, sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 30 giugno 2022 è adottato il Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico. Il Piano nazionale è aggiornato ogni tre anni, con le modalità di cui al primo periodo, tenuto conto dello stato di avanzamento degli interventi, come risultante dal monitoraggio di cui al comma 524. Il Piano nazionale è attuato attraverso successivi stralci che tengono conto dello stato di avanzamento degli interventi e della disponibilità delle risorse economiche nonché di eventuali modifiche resesi necessarie nel corso dell'attuazione degli stralci medesimi, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentiti i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze e l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata »;

b) dopo il comma 516 sono inseriti i seguenti:

« *516-bis.* Entro il 28 febbraio 2022, con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti le modalità e i criteri per la redazione e per l'aggiornamento del Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e della sua attuazione per successivi stralci secondo quanto previsto dal medesimo comma, tenuto conto dei piani di gestione delle acque dei bacini idrografici predisposti dalle Autorità di bacino

Art. 2.

distrettuali, ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e in particolare:

a) ai fini della definizione del Piano nazionale di cui al comma 516, le modalità con cui le Autorità di bacino distrettuali, gli Enti di governo dell'ambito e gli altri enti territoriali coinvolti trasferiscono al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili le informazioni e i documenti necessari alla definizione del Piano medesimo e i relativi criteri di priorità, tenuto anche conto della valutazione della qualità tecnica e della sostenibilità economico-finanziaria effettuata dall'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente per gli interventi proposti da soggetti da essa regolati;

b) i criteri per l'assegnazione delle risorse degli stralci, sulla base di indicatori di valutazione degli interventi, nonché le modalità di revoca dei finanziamenti nei casi di inadempienza o di dichiarazioni mendaci;

c) le modalità di attuazione e di rendicontazione degli interventi ammessi al finanziamento negli stralci.

516-ter. Gli interventi finanziati con i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 17 aprile 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 148 del 26 giugno 2019, e 1° agosto 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 226 del 26 settembre 2019, sono inseriti nel Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e sono attuati e monitorati secondo le modalità previste nei medesimi decreti. Al fine di garantire il rispetto del cronoprogramma previsto dal Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, fino all'adozione del Piano nazionale di cui al comma 516, le risorse economiche già disponibili alla data di entrata in vigore della presente disposizione per la realizzazione degli interventi previsti dal medesimo comma 516 sono utilizzate, tenuto conto dei procedimenti già avviati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e dall'Autorità di regolazione per energia, reti e

Art. 2.

ambiente, per la programmazione di ulteriori stralci attuativi approvati con le modalità stabilite dal terzo periodo del citato comma 516 »;

c) i commi 517 e 518 sono abrogati;

d) al comma 519, le parole: « di cui alle sezioni “acquedotti” e “invasi” del Piano nazionale » sono sostituite dalle seguenti: « di cui al Piano nazionale di cui al comma 516 »;

e) il comma 520 è sostituito dal seguente:

« 520. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, anche ai fini di quanto previsto dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, monitora l'andamento dell'attuazione degli interventi del Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e assicura il sostegno e le misure di accompagnamento ai soggetti attuatori per la risoluzione di eventuali criticità nella programmazione e nella realizzazione degli interventi »;

f) al comma 524, le parole: « “Piano invasi” o “Piano acquedotti” sulla base della sezione di appartenenza » sono sostituite dalle seguenti: « Piano nazionale di cui al comma 516 »;

g) il comma 525 è sostituito dal seguente:

« 525. Fermo restando quanto previsto, in relazione agli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, ovvero del Piano nazionale complementare di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, e dal titolo II del medesimo decreto-legge, nonché dal comma 520 del

Art. 2.

presente articolo, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili segnala i casi di inerzia e di inadempimento degli impegni previsti da parte degli enti di gestione e degli altri soggetti responsabili e, in caso di assenza del soggetto legittimato, propone gli interventi correttivi da adottare per il ripristino, comunicandoli alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Il Presidente del Consiglio dei ministri, previa diffida ad adempiere entro il termine di trenta giorni, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nomina, ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, un Commissario straordinario che esercita i necessari poteri sostitutivi di programmazione e di realizzazione degli interventi, e definisce le modalità, anche contabili, di intervento. Il Commissario straordinario opera in via sostitutiva anche per la realizzazione degli interventi previsti nel Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo in mancanza del gestore legittimato a operare. Gli oneri per i compensi dei Commissari straordinari sono definiti dal decreto di nomina e sono posti a carico delle risorse destinate agli interventi. I compensi dei Commissari straordinari sono stabiliti in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111 ».

4-ter. Al comma 155 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole: « , di cui 60 milioni di euro annui per la sezione "invasi" » sono soppresse.

4-quater. Il comma *4-bis* dell'articolo 6 della legge 1° agosto 2002, n. 166, è sostituito dai seguenti:

« *4-bis.* Con il regolamento di cui all'articolo 2 del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, sono definite le modalità con cui il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari e all'approvazione tecnica dei progetti delle

Art. 2.

opere di derivazione e adduzione connesse agli sbarramenti di ritenuta di cui all'articolo 1, comma 1, del citato decreto-legge n. 507 del 1994, aventi le seguenti caratteristiche:

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

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

4-ter. All'approvazione tecnica dei progetti delle opere di derivazione e di adduzione non individuate ai sensi del comma *4-bis* e alla vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari sulle medesime opere provvedono le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

4-quater. Nel caso di opere di derivazione e di adduzione di cui ai commi *4-bis* e *4-ter* tra loro interconnesse, i compiti e le funzioni di cui ai commi *4-bis* e *4-ter* sono svolti dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero dalle regioni e province autonome di Trento e di Bolzano sulla base di accordi sottoscritti ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241 ».

Articolo 2-bis.

Art. 2-bis.

(Individuazione di nuovi siti per i caselli autostradali al servizio delle stazioni per l'alta velocità)

1. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con i concessionari delle tratte autostradali in concessione, procede alla valutazione, sulla base di un'analisi di fattibilità tecnico-

Art. 2-bis.

economica, dei siti per l'ubicazione dei caselli autostradali funzionali all'accesso alle stazioni ferroviarie per l'alta velocità e per l'alta capacità di prossima realizzazione. I nuovi caselli, valutati sostenibili in relazione alla domanda di traffico, sono assentiti in concessione alle società e regolati mediante un addendum agli atti convenzionali vigenti.

Art. 3.

Articolo 3.

(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore dei trasporti e delle infrastrutture ferroviarie e impianti fissi)

1. Al fine di accelerare il « Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, *European Rail Traffic Management System* », di seguito ERTMS, e di garantire un efficace coordinamento tra la dismissione del sistema di segnalamento nazionale di classe « B » e l'attrezzaggio dei sottosistemi di bordo dei veicoli con il sistema ERTMS, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di 60 milioni di euro, per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, per finanziare i costi di implementazione del sotto sistema ERTMS di bordo dei veicoli, secondo le disposizioni di cui ai commi 2 e 3. Tali risorse non sono destinate al finanziamento dei costi di sviluppo, certificazione, omologazione ed eventuali riomologazioni su reti estere dei cosiddetti « veicoli tipo », fermi macchina o sostituzione operativa dei mezzi di trazione.

2. Le risorse di cui al comma 1 sono destinate al finanziamento degli interventi di rinnovo o ristrutturazione dei veicoli, per l'adeguamento del relativo sottosistema di bordo di classe « B » al sistema ERTMS rispondente alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità indicate nella Tabella A2.3 dell'allegato A del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione europea, del 27 maggio 2016, come modificato dal regolamento (UE) 2019/776 della Commissione europea, del 16 maggio 2019, e alle norme

Articolo 3.

(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore dei trasporti e delle infrastrutture ferroviarie e impianti fissi)

1. Al fine di accelerare il « Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, *European Rail Traffic Management System* », di seguito **denominato « sistema ERTMS »**, e di garantire un efficace coordinamento tra la dismissione del sistema di segnalamento nazionale di classe « B » e l'attrezzaggio dei sottosistemi di bordo dei veicoli con il sistema ERTMS, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di 60 milioni di euro, per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, per finanziare i costi di implementazione del **sottosistema** ERTMS di bordo dei veicoli, secondo le disposizioni di cui ai commi 2 e 3. Tali risorse non sono destinate al finanziamento dei costi di sviluppo, certificazione, omologazione ed eventuali riomologazioni su reti estere dei cosiddetti « veicoli tipo », fermi macchina o sostituzione operativa dei mezzi di trazione.

2. Le risorse di cui al comma 1 sono destinate al finanziamento degli interventi di rinnovo o ristrutturazione dei veicoli, per l'adeguamento del relativo sottosistema di bordo di classe « B » al sistema ERTMS rispondente alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità indicate nella Tabella A2.3 dell'allegato A del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione europea, del 27 maggio 2016, come modificato dal regolamento (UE) 2019/776 della Commissione europea, del 16 maggio 2019, e alle norme

tecniche previste al punto 12.2 dell'Allegato 1a al decreto dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie n. 1/2016 del 13 dicembre 2016. Fermo quanto previsto dal comma 3 possono beneficiare del finanziamento gli interventi realizzati a partire dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto ed entro il 31 dicembre 2026, sui veicoli che risultino iscritti in un registro di immatricolazione istituito presso uno Stato membro dell'Unione europea, che circolano sul territorio nazionale e soltanto nel caso **che** in cui detti interventi non risultino già finanziati dai contratti di servizio in essere con lo Stato o le regioni.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definite le modalità attuative di erogazione del contributo alle imprese ferroviarie o ai proprietari dei veicoli per gli interventi sui veicoli di cui al comma 2, nei limiti della effettiva disponibilità del fondo. Nell'ambito delle dotazioni del fondo, il suddetto decreto definisce i costi sostenuti che possono essere considerati ammissibili, l'entità del contributo massimo riconoscibile per ciascun veicolo oggetto di intervento in caso di effettuazione di una determinata percorrenza sulla rete ferroviaria interconnessa insistente sul territorio nazionale, l'entità della riduzione proporzionale del contributo riconoscibile in caso di effettuazione di percorrenze inferiori a quella richiesta ai fini dell'attribuzione del contributo nella misura massima, nonché i criteri di priorità di accoglimento delle istanze in coerenza con le tempistiche previste nel piano nazionale di sviluppo del sistema ERTMS di terra. L'efficacia del decreto di cui al presente comma è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

4. Per le finalità di cui al comma 1 si provvede, nei limiti di 60 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, mediante utilizzo delle risorse di cui all'articolo 1, comma 86, della legge 23 dicembre 2005, n. 266.

Art. 3.

tecniche previste al punto 12.2 dell'Allegato 1a al decreto dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie n. 1/2016 del 13 dicembre 2016. Fermo quanto previsto dal comma 3 possono beneficiare del finanziamento gli interventi realizzati a partire dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto ed entro il 31 dicembre 2026, sui veicoli che risultino iscritti in un registro di immatricolazione istituito presso uno Stato membro dell'Unione europea, che circolano sul territorio nazionale, soltanto nel caso in cui detti interventi non risultino già finanziati dai contratti di servizio in essere con lo Stato o le regioni.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definite le modalità attuative di erogazione del contributo alle imprese ferroviarie o ai proprietari dei veicoli per gli interventi sui veicoli di cui al comma 2, nei limiti della effettiva disponibilità del fondo. Nell'ambito delle dotazioni del fondo, il suddetto decreto definisce i costi sostenuti che possono essere considerati ammissibili, l'entità del contributo massimo riconoscibile per ciascun veicolo oggetto di intervento in caso di effettuazione di una determinata percorrenza sulla rete ferroviaria interconnessa insistente sul territorio nazionale, l'entità della riduzione proporzionale del contributo riconoscibile in caso di effettuazione di percorrenze inferiori a quella richiesta ai fini dell'attribuzione del contributo nella misura massima, nonché i criteri di priorità di accoglimento delle istanze in coerenza con **i tempi previsti** nel piano nazionale di sviluppo del sistema ERTMS di terra. L'efficacia del decreto di cui al presente comma è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

4. *Identico.*

Art. 3.

5. Al fine di incrementare la sicurezza del trasporto ferroviario, all'articolo 47, comma 11-*quinquies*, primo periodo, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, le parole « 2019 e 2020 » sono sostituite dalle seguenti: « 2019, 2020 e 2021 ». All'onere derivante dalla presente disposizione, pari a complessivi 2 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 12, comma 18, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

6. Al fine di assicurare la continuità del servizio di trasporto ferroviario lungo la linea da Tirano in Italia fino a Campocologno in Svizzera è autorizzata la circolazione nel territorio italiano dei rotabili ferroviari a tal fine impiegati per l'intera durata della concessione rilasciata al gestore di detto servizio di trasporto dall'ufficio governativo della Confederazione elvetica.

7. Nel territorio italiano, l'esercizio del servizio di trasporto ferroviario di cui al comma 6 avviene in conformità alle previsioni di cui all'articolo 2, comma 4, e all'articolo 16, comma 2, lettera *bb*), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, per le reti ferroviarie funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario.

8. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il comune di Tirano e il gestore della linea ferroviaria di cui al comma 6 definiscono il disciplinare di esercizio relativo alla parte del tracciato che, in ambito urbano, **si** interseca **con** il traffico veicolare e **con** i passaggi pedonali. Agli eventuali oneri derivanti dal disciplinare di esercizio di cui al primo periodo, il comune di Tirano provvede con le risorse disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

9. All'articolo 51, comma 6, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo le parole « nell'anno 2021 » sono inserite le seguenti: « per il potenziamento delle attività di controllo finalizzate

5. *Identico.*

6. *Identico.*

7. *Identico.*

8. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il comune di Tirano e il gestore della linea ferroviaria di cui al comma 6 definiscono il disciplinare di esercizio relativo alla parte del tracciato che, in ambito urbano, interseca il traffico veicolare e i passaggi pedonali. Agli eventuali oneri derivanti dal disciplinare di esercizio di cui al primo periodo, il comune di Tirano provvede con le risorse disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

9. All'articolo 51, comma 6, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo le parole « nell'anno 2021, » sono inserite le seguenti: « per il potenziamento delle attività di controllo finalizzate

ad assicurare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale avvenga in conformità alle misure di contenimento e di contrasto dei rischi sanitari derivanti dalla diffusione del COVID-19, nonché ».

ad assicurare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale avvenga in conformità alle misure di contenimento e di contrasto dei rischi sanitari derivanti dalla diffusione del COVID-19, nonché ».

Art. 3.

9-bis. In considerazione degli effetti negativi determinati dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 sui fatturati degli operatori economici operanti nel settore del trasporto registrati nell'esercizio 2020, l'Autorità di regolazione dei trasporti è autorizzata, per l'esercizio finanziario 2022, a fare fronte alla copertura delle minori entrate derivanti dalla riduzione degli introiti connessi al contributo per il funzionamento dovuto ai sensi della lettera *b*) del comma 6 dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, previste nella misura di 3,7 milioni di euro, mediante l'utilizzo della quota non vincolata dell'avanzo di amministrazione accertato alla data del 31 dicembre 2020. Alla compensazione dei maggiori oneri, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, pari a 3,7 milioni di euro annui per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189.

9-ter. All'articolo 19 della legge 12 novembre 2011, n. 183, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole: « tunnel di base » sono inserite le seguenti: « nonché delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze, »;

b) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

« *1-bis.* Al fine di assicurare uniformità di disciplina rispetto al cantiere di cui al comma 1, le aree e i siti dei comuni di Bruzolo, Bussoleno, Giaglione, Salbertrand, San Didero, Susa e Torrazza Piemonte, individuati per l'installazione dei cantieri della sezione transfrontaliera della parte

Art. 3.

comune e delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze, costituiscono aree di interesse strategico nazionale »;

c) al comma 2, le parole: « di cui al comma 1 » sono sostituite dalle seguenti: « di cui ai commi 1 e 1-bis ».

Art. 4.

Articolo 4.

(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo)

1. Al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 14:

1) la rubrica è sostituita dalla seguente: « Segnalazione di apparenti anomalie »;

2) al comma 1, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Analoga informazione è resa dalle autorità di sistema portuale, dai comandanti dei rimorchiatori, dagli ormeggiatori, dai battellieri e dalle autorità sanitarie che, nell'esercizio delle loro normali funzioni, constatano che una nave attraccata in porto presenta anomalie apparenti che possono mettere a repentaglio la sicurezza della nave o rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino. »;

3) al comma 4, le parole « dei piloti » sono sostituite dalla seguente: « ricevuta »;

b) all'articolo 16, comma 4, le parole « la compagnia non adotti » sono sostituite dalle seguenti: « i soggetti responsabili in base all'ordinamento dello Stato di bandiera non adottino »;

c) all'articolo 18, la rubrica è sostituita dalla seguente: « Linee guida e procedure di sicurezza della navigazione e marittima »;

d) all'articolo 20, i commi 1-bis e 1-ter sono abrogati;

e) all'allegato I, punto 2, lettera d), le parole « quinquennale in scienze del go-

Articolo 4.

(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo)

1. *Identico.*

verno e dell'amministrazione del mare » sono sostituite dalle seguenti: « magistrale conseguito al termine dell'*iter* di formazione degli ufficiali dei corsi normali ».

Art. 4.

1-bis. Ai fini dell'attuazione del regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE, l'amministrazione di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *m*), del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, responsabile per l'istituzione dell'interfaccia unica marittima nazionale ai sensi del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, è designata autorità nazionale competente che agisce come coordinatore nazionale per l'interfaccia unica marittima europea ed esercita le funzioni di cui agli articoli 5, 12 e 18 del citato regolamento (UE) 2019/1239.

1-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri dell'interno, dell'economia e delle finanze e della salute, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 24 agosto 1988, n. 400, sono definite le modalità di esercizio delle funzioni di coordinamento spettanti all'autorità nazionale designata ai sensi del comma **1-bis** per l'applicazione del regolamento (UE) 2019/1239 da parte delle autorità interne competenti e le forme della loro cooperazione per assicurare la distribuzione dei dati e la connessione con i pertinenti sistemi delle altre autorità competenti a livello nazionale e dell'Unione europea.

1-quater. Per la realizzazione e l'aggiornamento dell'interfaccia unica marittima europea di cui al regolamento (UE) 2019/1239, nonché per l'ammodernamento della componente informatica e al fine di assicurare protocolli e misure di cybersicurezza del sistema è riconosciuto all'amministrazione di cui al comma **1-bis** un contributo di 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e di 12 milioni

Art. 4.

di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036.

1-quinquies. Agli oneri derivanti dal comma *1-quater*, pari a 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e a 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036, si provvede per 8 milioni di euro per l'anno 2022 e 12 milioni di euro a decorrere dall'anno 2023, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

1-sexies. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, dopo il comma 730 sono inseriti i seguenti:

« *730-bis.* Per le finalità di cui al comma 729, per nave abbandonata si intende qualsiasi nave per la quale, verificata l'assenza di gravami registrati, di crediti privilegiati non registrati e di procedure fallimentari o altre procedure di natura concorsuale pendenti, l'armatore e l'eventuale proprietario non ponga in essere alcun atto, previsto dalla legge, relativamente agli obblighi verso lo Stato costiero, il raccomandatario marittimo e l'equipaggio e siano decorsi sessanta giorni dalla notifica della diffida adottata dall'autorità marittima, ai sensi dell'articolo 73, primo comma, del codice della navigazione nei casi di unità che rappresentano un pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente marino ovvero, in tutti gli altri casi, dall'Autorità di sistema portuale nella cui circoscrizione territoriale è collocata la nave.

730-ter. Per le finalità di cui al comma 729, per relitto si intende una nave sommersa o semisommersa, o qualsiasi parte di essa, compresi gli arredi ».

Art. 4.

1-septies. All'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) i commi da 1 a *1-sexies* sono sostituiti dai seguenti:

« *1.* Le Autorità di sistema portuale redigono un documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Il DPSS:

a) definisce gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale;

b) individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale;

c) ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione porto-città;

d) individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.

1-bis. Il DPSS è adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale; è sottoposto, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter

Art. 4.

della presente legge. Il documento di programmazione strategica di sistema non è assoggettato alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS).

1-ter. Nei singoli porti amministrati dalle Autorità di sistema portuale l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, individuati e delimitati nel DPSS, sono disegnati e specificati nel piano regolatore portuale (PRP), che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio nel rispetto del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327. Se la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità non è prevista dal PRP, il vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, può essere disposto dall'Autorità di sistema portuale, mediante una conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 14-ter della legge 7 agosto 1990, n. 241. Si applica quanto previsto dall'articolo 13 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

1-quater. Le funzioni ammesse dai PRP nelle aree portuali sono esclusivamente quelle previste dall'articolo 4, comma 3; nelle aree retro-portuali possono essere ammesse attività accessorie alle funzioni previste dal citato articolo 4, comma 3.

1-quinquies. La pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del PRP. La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale. Ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonché agli attra-

Art. 4.

versamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto individuati nel DPSS, l'ente competente vi provvede previa acquisizione dell'intesa dell'Autorità di sistema portuale. Le Autorità di sistema portuale indicano al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alle regioni le aree portuali e retro-portuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.

1-sexies. Nel caso dei porti in cui siano tuttora in vigore PRP approvati antecedentemente all'entrata in vigore della presente legge, nelle more dell'approvazione del nuovo PRP, laddove il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale ravvisi la necessità di realizzare opere in via d'urgenza, il piano operativo triennale di cui all'articolo 9, comma 5, lettera *b*), può definire, in via transitoria, la destinazione funzionale di alcune aree sulla base delle funzioni ammesse dall'articolo 4, comma 3. In tale caso il piano operativo triennale è soggetto a specifica approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS, ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

1-septies. Gli ambiti portuali come delimitati dal DPSS, ovvero, laddove lo stesso non sia ancora stato approvato, dai vigenti PRP, anche se approvati prima della data di entrata in vigore della presente legge, sono equiparati alle zone territoriali omogenee B previste dal decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, ai fini dell'applicabilità della disciplina stabilita dall'articolo 142, comma 2, del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42. Le regioni adeguano il proprio piano territoriale paesistico regionale entro il ter-

Art. 4.

mine perentorio di quarantacinque giorni dall'approvazione del DPSS »;

b) i commi da 2 a 2-*sexies* sono sostituiti dai seguenti:

« 2. I PRP di cui al comma 1-*ter* sono redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del DPSS nonché in conformità alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e approvate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I PRP declinano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione.

2-bis. Nei porti di cui al comma 1-*ter*, in cui è istituita l'Autorità di sistema portuale, il PRP, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è:

a) adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale;

b) inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, al comune e alla regione interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza, che si esprimono entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;

c) approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma 3-*ter*, dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale entro qua-

Art. 4.

ranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS.

2-ter. Il PRP è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza »;

c) il comma 3 è sostituito dal seguente:

« 3. Nei porti di cui alla categoria II, classe III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera *e*), l'ambito e l'assetto complessivo del porto, sono specificati dal PRP, che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate »;

d) il comma *4-ter* è sostituito dal seguente:

« *4-ter.* Le varianti-stralcio di cui al comma 4 relative ai porti ricompresi in una Autorità di sistema portuale, la cui competenza ricade in più regioni, sono approvate con atto della regione nel cui territorio è ubicato il porto oggetto di variante-stralcio, sentite le regioni nel cui territorio sono ricompresi gli altri porti amministrati dalla medesima Autorità di sistema portuale »;

e) il comma 5 è sostituito dal seguente:

« 5. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, è successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento

Art. 4.

2. Al fine di assicurare una programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Sardegna e della regione Sicilia, all'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al punto 7), dopo le parole « Portoscuso-Portovesme » sono inserite le seguenti: « , Porto di Arbatax »;

b) al punto 8), dopo le parole « Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani » sono inserite le seguenti: « , Porto Rifugio di Gela e Porto Isola di Gela ».

3. Al fine di migliorare e rendere più sostenibile la mobilità di passeggeri e merci tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina, nonché la continuità territoriale da e per la Sicilia, all'Autorità di Sistema portuale dello Stretto sono assegnate risorse pari a 2 milioni di euro per il

tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente »;

f) la rubrica è sostituita dalla seguente: « Documento di programmazione strategica di sistema. Piano regolatore portuale ».

1-octies. Le modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di cui al comma 1-septies del presente articolo non si applicano ai documenti di programmazione strategica di sistema approvati prima della data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

1-novies. Le regioni adeguano i propri ordinamenti alle disposizioni dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come da ultimo modificato dal comma 1-septies del presente articolo, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Le disposizioni del citato articolo 5 si applicano nelle Regioni a statuto speciale compatibilmente con i rispettivi statuti e con le relative norme di attuazione.

2. *Identico:*

a) *identica;*

b) al punto 8), dopo le parole « Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani » sono inserite le seguenti: « , Porto Rifugio di Gela e Porto Isola di Gela **nonché Porto di Licata** »;

***b-bis)* al punto 15-bis), le parole: « e Reggio Calabria » sono sostituite dalle seguenti: « , Reggio Calabria e Saline ».**

3. *Identico.*

2021, a 30 milioni di euro per il 2022 e a 5 milioni di euro per il 2023 finalizzate alla realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari per aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina, nonché i servizi ai pendolari. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a 2 milioni di euro per il 2021, a 30 milioni di euro per il 2022 e a 5 milioni di euro per il 2023 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I relativi interventi sono monitorati dalla predetta Autorità portuale ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, classificando gli interventi sotto la voce «Interventi portuali infrastrutturali DL MIMS 2021».

Art. 4.

3-bis. Su tutto il territorio nazionale è vietata la circolazione di veicoli a motore delle categorie M2 e M3, adibiti a servizi di trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 1 a decorrere dal 30 giugno 2022, Euro 2 a decorrere dal 1° gennaio 2023 e Euro 3 a decorrere dal 1° gennaio 2024. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono disciplinati i casi di esclusione dal predetto divieto per particolari caratteristiche di veicoli di carattere storico o destinati a usi particolari.

3-ter. Al fine di contribuire al rinnovo, per l'acquisto di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa da adibire ai servizi di trasporto pubblico locale, è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro per l'anno 2022 e di 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035.

3-quater. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono stabiliti

Art. 4.

4. All'articolo 89, comma 2, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole «alle imprese armatoriali che operano con navi di bandiera italiana, iscritte nei registri», sono sostituite dalle seguenti: «alle imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero navi battenti bandiera di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo».

i criteri e le modalità per l'assegnazione e il riparto dei contributi di cui al comma 3-ter del presente articolo in favore delle regioni e delle province autonome che tengano conto dell'effettiva capacità di utilizzo delle risorse. Con il medesimo decreto sono altresì stabiliti i cronoprogrammi di utilizzo e le modalità di revoca delle risorse in caso di mancato rispetto dei termini di utilizzo previsti.

3-quinquies. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 3-ter, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2022 e a 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4. *Identico.*

4-bis. All'articolo 88, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole: «alle imprese armatoriali delle unità o navi iscritte nei registri nazionali che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali» sono sostituite dalle seguenti: «alle imprese armato-

Art. 4.

riali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo e che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, relativamente al personale marittimo avente i requisiti di cui all'articolo 119 del codice della navigazione ed imbarcato sulle unità navali suddette ».

4-ter. All'articolo 1 della legge 18 luglio 1957, n. 614, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: « nominato dal Ministro per i trasporti fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in attività di servizio od a riposo » sono sostituite dalle seguenti: « nominato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e scelto, fatto salvo quanto previsto dal comma *1-bis*, fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in servizio per un periodo di tre anni e rinnovabile per una sola volta »;

b) è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« Ai fini della determinazione del trattamento economico riconosciuto al gestore si applicano le disposizioni di cui all'articolo *23-ter*, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 ».

4-quater. Al fine di potenziare il servizio pubblico di navigazione sui Laghi Maggiore, di Garda e di Como svolto dalla Gestione governativa navigazione laghi, necessario per garantire la mobilità dei pendolari e degli studenti a seguito dell'interruzione per lavori urgenti della strada statale 340 « Regina », cosiddetta « variante della Tremezzina », è riconosciuto alla Gestione governativa medesima un contributo di 2.500.000 euro per l'anno 2021. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si provvede mediante corrispon-

Art. 4.

5. All'articolo 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera a):

1) le parole « dovuti in relazione all'anno 2020 » sono sostituite dalle seguenti: « dovuti in relazione agli anni 2020 e 2021 »;

2) dopo le parole « allo scopo anche utilizzando » sono inserite le seguenti: « , limitatamente all'anno 2020, »;

3) le parole « e, per i canoni dovuti dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito, nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 » sono sostituite dalle seguenti: « , per i canoni dovuti dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito, nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 e, per i canoni dovuti fino alla data del 31 luglio 2021, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il 31 luglio 2021, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 »;

b) al comma 10-bis, secondo periodo, dopo le parole « salute pubblica » sono aggiunte le seguenti: « e che sarebbero stati destinati al finanziamento delle infrastrutture non intese ad essere sfruttate a fini commerciali »;

dente riduzione, per l'anno 2021, dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 19-ter, comma 23, del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166.

5. *Identico:*

a) *identico:*

1) *identico;*

2) *identico;*

3) le parole « e, per i canoni dovuti dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito, nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 » sono sostituite dalle seguenti: « , per i canoni dovuti dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito, nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 e, per i canoni dovuti fino alla data del **15 dicembre** 2021, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il **15 dicembre** 2021, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 »;

b) *identica;*

Art. 4.

c) al comma 10-*quinqüies*, le parole « ai commi 10-*bis* e 10-*ter* » sono sostituite dalle seguenti: « al comma 10-*ter* »;

d) dopo il comma 10-*quinqüies* è aggiunto il seguente: « 10-*sexies*. Le eventuali risorse residue di cui alla lettera a) del comma 7, non assegnate con il decreto di cui al comma 8, sono destinate alle imprese titolari di concessioni demaniali di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché alle imprese concessionarie per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, a titolo di indennizzo per le ridotte prestazioni rese da dette società conseguenti alla riduzione dei volumi di traffico dal 1° gennaio 2021 al 31 luglio 2021, rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno 2019. Le modalità attuative del presente comma sono definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. ».

c) *identica*;

d) dopo il comma 10-*quinqüies* è aggiunto il seguente: « 10-*sexies*. Le eventuali risorse residue di cui alla lettera a) del comma 7, non assegnate con il decreto di cui al comma 8, sono destinate alle imprese titolari di concessioni demaniali di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché alle imprese concessionarie per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, a titolo di indennizzo per le ridotte prestazioni rese da dette società conseguenti alla riduzione dei volumi di traffico dal 1° gennaio 2021 al 31 luglio 2021, rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno 2019. Le modalità attuative del presente comma sono definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. ».

5-*bis*. Per le finalità di cui all'articolo 199, comma 1, lettera b), del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale è autorizzata a corrispondere, al soggetto fornitore di lavoro portuale di cui all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, un ulteriore contributo, nel limite massimo di spesa di 1 milione di euro per l'anno 2021, pari a 90 euro per ogni lavoratore in relazione a ciascuna giornata di lavoro prestata in meno nell'anno 2020 rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019, per cause riconducibili alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

5-*ter*. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 5-*bis*, pari a 1 milione di euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e spe-

Art. 4.

6. All'articolo 103-*bis*, comma 1, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, le parole « fino al 31 agosto 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « fino al 31 dicembre 2021 ».

ciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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

6. *Identico*.

6-*bis*. Al comma 278 dell'articolo 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, dopo le parole: « con una dotazione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2020 » sono inserite le seguenti: « nonché di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2030 »;

b) dopo il terzo periodo è inserito il seguente: « Delle risorse del predetto fondo si possono avvalere anche le Autorità di sistema portuale soccombenti in sentenze esecutive, o comunque parti debentrici in verbali di conciliazione giudiziale, aventi a oggetto risarcimenti liquidati in favore di superstiti di coloro che sono deceduti per patologie asbesto-correlate, compresi coloro che non erano dipendenti diretti delle cessate organizzazioni portuali ».

6-*ter*. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui al comma 6-*bis* si provvede a valere sulle risorse del Fondo sociale per occupazione e formazione istituito dall'articolo 18, comma 1, lettera a), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2.

6-*quater*. All'articolo 184-*quater* del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

« 5-*bis*. Al fine di promuovere investimenti a favore di progetti di economia circolare, di favorire l'innovazione tecno-

Art. 4.

logica e di garantire la sicurezza del trasporto marittimo, le amministrazioni competenti possono autorizzare, previa caratterizzazione, eventualmente anche per singole frazioni granulometriche, dei materiali derivanti dall'escavo di fondali di aree portuali e marino-costiere condotta secondo la disciplina vigente in materia, di cui all'articolo 109 del presente decreto legislativo e all'articolo 5-*bis* della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e salvo le ulteriori specificazioni tecniche definite ai sensi del comma 5-*ter* del presente articolo, il riutilizzo dei predetti materiali in ambienti terrestri e marino-costieri anche per singola frazione granulometrica ottenuta a seguito di separazione con metodi fisici.

5-*ter*. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono adottate le norme tecniche che disciplinano le opzioni di riutilizzo dei sedimenti di dragaggio e di ogni loro singola frazione granulometrica secondo le migliori tecnologie disponibili ».

Articolo 4-*bis*.Art. 4-*bis*.

(Disposizioni in materia di servizio di trasporto pubblico non di linea a mezzo di natanti)

1. All'articolo 200, comma 6-*bis*, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo le parole: « le autovetture a uso di terzi di cui all'articolo 82, comma 5, lettera *b*), del medesimo codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 » sono aggiunte le seguenti: « nonché i natanti che svolgono servizio di trasporto pubblico non di linea ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 15 gennaio 1992, n. 21 ».

Articolo 5.

(Disposizioni urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Consiglio superiore dei

Articolo 5.

Art. 5.

(Disposizioni urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Consiglio superiore dei

Art. 5.*lavori pubblici e in materia di incentivi per funzioni tecniche)*

1. Al fine di garantire la realizzazione degli interventi di titolarità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, in coerenza con i relativi cronoprogrammi, nonché di promuovere e incrementare le attività di studio, di ricerca e di sviluppo nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità, della innovazione tecnologica, organizzativa e dei materiali, assicurando, al contempo, nuove forme di intermodalità e di servizi di rete anche attraverso lo svolgimento di specifiche attività di natura formativa, è istituita presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la struttura di missione, denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità, di seguito CISMI, che non costituisce struttura dirigenziale e opera alle dirette dipendenze del Ministro. Al CISMI è assegnato un contingente complessivo di venti unità di personale, da individuarsi, nella misura di cinque ricercatori, di cinque tecnologi, di quattro primi ricercatori, di quattro primi tecnologi, di un dirigente tecnologo e di un dirigente di ricerca, tra il personale degli Enti pubblici di ricerca collocato **in** fuori ruolo con mantenimento del trattamento economico in godimento presso l'amministrazione di appartenenza che è posto integralmente a carico del predetto Ministero. Al coordinamento del CISMI è preposto il dirigente di ricerca individuato secondo le modalità di cui al secondo periodo. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in aggiunta al contingente di cui al secondo periodo, nel limite di spesa di euro 47.000 **euro** per l'anno 2021

lavori pubblici e in materia di incentivi per funzioni tecniche)

1. Al fine di garantire la realizzazione degli interventi di titolarità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, in coerenza con i relativi cronoprogrammi, nonché di promuovere e incrementare le attività di studio, di ricerca e di sviluppo nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità, della innovazione tecnologica, organizzativa e dei materiali, assicurando, al contempo, nuove forme di intermodalità e di servizi di rete anche attraverso lo svolgimento di specifiche attività di natura formativa, è istituita presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la struttura di missione, denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità, di seguito **denominato** « CISMI », che non costituisce struttura dirigenziale e opera alle dirette dipendenze del Ministro. Al CISMI è assegnato un contingente complessivo di venti unità di personale, da individuarsi, nella misura di cinque ricercatori, di cinque tecnologi, di quattro primi ricercatori, di quattro primi tecnologi, di un dirigente tecnologo e di un dirigente di ricerca, tra il personale degli Enti pubblici di ricerca collocato fuori ruolo con mantenimento del trattamento economico in godimento presso l'amministrazione di appartenenza che è posto integralmente a carico del predetto Ministero. Al coordinamento del CISMI è preposto il dirigente di ricerca individuato secondo le modalità di cui al secondo periodo. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in aggiunta al contingente di cui al secondo periodo, nel limite di spesa di euro 47.000 per l'anno

e di euro 140.000 a decorrere dall'anno 2022, può avvalersi fino ad un massimo di quattro esperti o consulenti nominati ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

2. Nello svolgimento della propria attività, il CISMI può stipulare, per conto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, apposite convenzioni con enti e istituti di ricerca specializzati, pubblici e privati e cura i rapporti con organismi internazionali, europei e nazionali nelle materie di competenza del medesimo Ministero.

3. Per l'attuazione delle disposizioni del comma 1, è autorizzata la spesa di euro 741.985 per l'anno 2021 e di euro 2.225.954 a decorrere dall'anno 2022. Al relativo onere si provvede per euro 741.985 per l'anno 2021 e per euro 2.225.954 a decorrere dall'anno 2022, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

4. All'articolo 45 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera a), la parola: « sei » è sostituita dalla seguente: « sette » e dopo le parole: « uno appartenente al Ministero dell'economia e delle finanze, » sono aggiunte le seguenti: « e uno appartenente al Ministero della difesa »;

b) al comma 2, il secondo periodo è sostituito dal seguente: « Per la partecipazione alle attività del Comitato non spettano indennità e gettoni di presenza ed è riconosciuto il solo rimborso spese nei limiti delle risorse disponibili a legislazione

2021 e di euro 140.000 a decorrere dall'anno 2022, può avvalersi **di non più** di quattro esperti o consulenti nominati ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

2. Nello svolgimento della propria attività, il CISMI può stipulare, per conto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, apposite convenzioni con enti e istituti di ricerca specializzati, pubblici e privati, e cura i rapporti con organismi internazionali, europei e nazionali nelle materie di competenza del medesimo Ministero.

3. *Identico.*

4. *Identico:*

a) al comma 1, lettera a), la parola: « sei » è sostituita dalla seguente: « sette » e dopo le parole: « uno appartenente al Ministero dell'economia e delle finanze » sono aggiunte le seguenti: « e uno appartenente al Ministero della difesa »;

b) al comma 2, il secondo periodo è sostituito dal seguente: « Per la partecipazione alle attività del Comitato non spettano indennità e gettoni di presenza ed è riconosciuto il solo rimborso **delle** spese nei limiti delle risorse disponibili a legisla-

Art. 5.

Art. 5.

vigente e di quanto previsto per i componenti e gli esperti del Consiglio superiore dei lavori pubblici. ».

5. Agli oneri derivanti dal comma 4, lettera *a*), pari a euro 35.000 per ciascuno degli anni dal 2022 fino al 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del Fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali », della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. All'attuazione del comma 4, lettera *a*), per l'anno 2021 e lettera *b*), si provvede con le risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente.

6. All'articolo 22, comma 2, terzo periodo, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, le parole « , senza oneri a carico della finanza pubblica, » sono soppresse e il quarto periodo è sostituito dal seguente: « Ai componenti della commissione è riconosciuto un rimborso delle spese effettivamente sostenute e documentate per le missioni effettuate nei limiti previsti per il personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con oneri complessivi non superiori a 18.000 euro per l'anno 2021 ed a 36.000 euro a decorrere dall'anno 2022 ».

7. Al fine di assicurare la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anche in relazione alla realizzazione degli interventi di competenza del medesimo Ministero finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla

zione vigente e di quanto previsto per i componenti e gli esperti del Consiglio superiore dei lavori pubblici. ».

5. Agli oneri derivanti dal comma 4, lettera *a*), pari a euro 35.000 per ciascuno degli anni dal 2022 fino al 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del Fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali », della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. All'attuazione del comma 4, lettera *a*), per l'anno 2021, e lettera *b*), si provvede con le risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente. **Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.**

6. *Identico.*

7. *Identico.*

Art. 5.

legge 1° luglio 2021, n. 101, e in considerazione delle specifiche professionalità, anche di natura tecnica, del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, tenuto conto della necessità di remunerare adeguatamente le attività di controllo svolte da detto personale, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con riferimento al personale non dirigenziale del medesimo Ministero sono incrementati, nei limiti di cui al comma 9 e in deroga ai limiti finanziari previsti dalla normativa vigente:

a) l'indennità di amministrazione di complessivi euro 1.986.272,57 per l'anno 2021 ed euro 5.958.817,70 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione;

b) il fondo risorse decentrate del personale di cui all'articolo 76 del contratto collettivo nazionale di lavoro del comparto funzioni centrali 2016-2018 relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di euro 2.446.641,12 per l'anno 2021 ed euro 7.339.923,35 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione.

8. Per le medesime finalità di cui al comma 7 e in considerazione delle peculiari responsabilità del personale dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, i fondi per la retribuzione di posizione e la retribuzione di risultato del medesimo personale sono incrementati, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto:

a) nella misura di complessivi euro 203.578,47 per l'anno 2021 ed euro 610.735,40 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione, per il personale di livello dirigenziale generale;

b) nella misura di complessivi euro 843.366,54 per l'anno 2021 ed euro 2.530.099,62 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione, per il personale di livello dirigenziale non generale.

8. *Identico.*

Art. 5.

9. Agli oneri derivanti dai commi 6, 7 e 8, quantificati in complessivi euro 5.497.859 per l'anno 2021 ed in complessivi euro 16.475.576 a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

10. Il regolamento di cui all'articolo 113, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, si applica agli appalti di lavori, servizi e forniture le cui procedure di gara sono state avviate successivamente alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, anche se eseguiti prima dell'entrata in vigore del predetto regolamento. Gli oneri per la ripartizione delle risorse finanziarie di cui all'articolo 113, comma 2, del decreto legislativo n. 50 del 2016 fanno carico agli stanziamenti già accantonati per i singoli appalti di lavori, servizi e forniture di cui al primo periodo negli stati di previsione della spesa o nei bilanci delle stazioni appaltanti.

11. All'articolo 10, comma 1, lettera f), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'alinea, le parole « un rappresentante per ciascuna » sono sostituite dalle seguenti: « un rappresentante espressione »;

b) al punto 7, le parole « delle Confederazioni alle quali aderisce » sono sostituite dalle seguenti: « della Confederazione alla quale aderisce; ove sia rappresentata per il tramite della Confederazione, tale Confederazione deve aver fatto parte dell'Assemblea Generale del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro almeno per tre mandati negli ultimi cinque e può indicare una sola associazione di categoria ».

9. *Identico.*

10. *Identico.*

11. *Identico:*

a) all'alinea, le parole « un rappresentante per ciascuna », **ovunque ricorrono**, sono sostituite dalle seguenti: « un rappresentante espressione »;

b) al **numero 7)**, le parole « delle Confederazioni alle quali aderisce » sono sostituite dalle seguenti: « della Confederazione alla quale aderisce; ove sia rappresentata per il tramite della Confederazione, tale Confederazione deve aver fatto parte dell'Assemblea Generale del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro almeno per tre mandati negli ultimi cinque e può indicare una sola associazione di categoria ».

Articolo 6.

(Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali)

1. All'articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 4:

1) alla lettera a), le parole « ed alla Commissione di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264 » sono soppresse;

2) alla lettera g), dopo le parole « le ispezioni di sicurezza » sono inserite le seguenti: « con le modalità »;

3) alla lettera l), dopo le parole « n. 35 del 2011 », sono aggiunte le seguenti: « , da destinare all'Agenzia per lo svolgimento delle attività di cui agli articoli 5 e 6 del medesimo decreto legislativo »;

b) il comma 4-*quater* è sostituito dal seguente: « 4-*quater*. Sono trasferite all'Agenzia le funzioni esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai sensi dell'articolo 9, commi 5 e 6, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2014, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 297 del 23 dicembre 2014, e del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 settembre 2003, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 280 del 2 dicembre 2003. L'Agenzia, con proprio decreto, disciplina i requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza relativa al sistema di trasporto costituito dall'infrastruttura e dal materiale rotabile, con i contenuti di cui agli articoli 9 e 11 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, per quanto applicabili, nonché, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, le modalità per la realiz-

Articolo 6.

Art. 6.

(Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e dell'Ente nazionale per l'aviazione civile)

1. *Identico.*

Art. 6.

zazione e l'apertura all'esercizio di nuovi sistemi di trasporto a impianti fissi. »;

c) al comma 5, le parole « comma 4, lettere a) e c) » sono sostituite dalle seguenti: « comma 4, lettere a) e g) »;

d) al comma 5-*bis*, primo periodo, le parole « ed alla Commissione di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264 » sono soppresse;

e) al comma 9, lettera b), le parole « 569 unità, di cui 42 di livello dirigenziale non generale e 2 uffici di livello dirigenziale generale » sono sostituite dalle seguenti: « 668 unità, di cui 48 di livello dirigenziale non generale e 3 uffici di livello dirigenziale generale »;

f) al comma 13, le parole « due posizioni di uffici di livello dirigenziale generale » sono sostituite dalle seguenti: « tre posizioni di uffici di livello dirigenziale generale »;

2. All'articolo 12, comma 3, lettera a), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole « e dal personale dell'A.N.A.S. » sono aggiunte le seguenti: « , nonché dal personale, con compiti ispettivi o di vigilanza sulle infrastrutture stradali o autostradali, dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali ».

3. Fino al 31 dicembre 2023, ai fini dell'ammissione all'esame di qualificazione di cui all'articolo 12, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, non è richiesto per il personale dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali il possesso del requisito dell'anzianità di inquadramento previsto dall'articolo 23, comma 2, secondo periodo, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

4. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto si provvede all'adeguamento dello statuto, del regolamento di amministrazione e dei regolamenti che disciplinano il funzionamento dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e

2. *Identico.*

3. *Identico.*

4. *Identico.*

Art. 6.

delle infrastrutture stradali e autostradali secondo le modalità previste dall'articolo 12, commi 8, 9 e 10, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

5. Gli Uffici speciali trasporti a impianti fissi, di seguito USTIF, del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il relativo personale, pari a sei unità di livello dirigenziale non generale e novantadue unità di personale delle aree funzionali, di cui quarantotto di area III, trentotto di area II e sei di area I, sono trasferiti all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, a decorrere dal 1° gennaio 2022. Conseguentemente, la dotazione organica del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ferme restando le 38 posizioni di livello dirigenziale generale, è rideterminata in 189 posizioni di livello dirigenziale non generale e 7.674 unità di personale delle aree funzionali di cui 2.966 di area III, 4.497 di area II e 211 di area I. Le risorse umane trasferite includono il personale di ruolo dirigenziale e non dirigenziale, nonché il personale a tempo determinato con incarico dirigenziale ai sensi dell'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che risulta in servizio alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Al personale non dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma si applica il trattamento economico, compreso quello accessorio, previsto nell'amministrazione di destinazione e viene corrisposto un assegno *ad personam* riassorbibile pari all'eventuale differenza fra le voci fisse e continuative del trattamento economico dell'amministrazione di provenienza, ove superiore, e quelle riconosciute presso l'amministrazione di destinazione. Nelle more dell'entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4, al personale dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi i contratti individuali di lavoro stipulati ai sensi dell'articolo 19, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, vigenti alla data di entrata in

5. Gli Uffici speciali trasporti a impianti fissi, di seguito USTIF, del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il relativo personale, pari a sei unità di livello dirigenziale non generale e novantadue unità di personale delle aree funzionali, di cui quarantotto di area III, trentotto di area II e sei di area I, sono trasferiti all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, a decorrere dal 1° gennaio 2022. Conseguentemente, la dotazione organica del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ferme restando le 38 posizioni di livello dirigenziale generale, è rideterminata in 189 posizioni di livello dirigenziale non generale e 7.674 unità di personale delle aree funzionali di cui 2.966 di area III, 4.497 di area II e 211 di area I. Le risorse umane trasferite includono il personale di ruolo dirigenziale e non dirigenziale, nonché il personale a tempo determinato con incarico dirigenziale ai sensi dell'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che risulta in servizio alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Al personale non dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma si applica il trattamento economico, compreso quello accessorio, previsto nell'amministrazione di destinazione e viene corrisposto un assegno *ad personam* riassorbibile pari all'eventuale differenza fra le voci fisse e continuative del trattamento economico dell'amministrazione di provenienza, ove superiore, e quelle riconosciute presso l'amministrazione di destinazione. Nelle more dell'entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4, al personale dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi i contratti individuali di lavoro stipulati ai sensi dell'articolo 19, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, vigenti alla data di entrata in

Art. 6.

vigore del presente decreto. Fino alla data di adozione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al comma 6, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla corresponsione del trattamento economico spettante al personale trasferito nella misura già corrisposta e le eventuali differenze sono a carico dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. A decorrere dalla medesima data, le risorse finanziarie sono allocate sul pertinente capitolo di spesa del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per essere trasferite all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Tale importo considera i costi del trattamento economico corrisposto al personale trasferito e tiene conto delle voci retributive fisse e continuative, del costo dei buoni pasto, della remunerazione del lavoro straordinario e del trattamento economico di cui al Fondo risorse decentrate. Fino alla data di entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4, l'attività facente capo agli USTIF continua ad essere esercitata presso le sedi e gli uffici già individuati dal decreto ministeriale 4 agosto 2014, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 297 del 23 dicembre 2014.

6. Il Ministro dell'economia e delle finanze provvede, con proprio decreto, ad effettuare le occorrenti variazioni di bilancio, in termini di residui, di competenza e di cassa ivi comprese l'istituzione, la modifica e la soppressione di missioni e programmi. A decorrere dalla data di adozione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al primo periodo transitano all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali i rapporti giuridici attivi e passivi relativi alle funzioni trasferite. A decorrere dalla medesima data, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali provvedono al

vigore del presente decreto. Fino alla data di adozione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al comma 6, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla corresponsione del trattamento economico spettante al personale trasferito nella misura già corrisposta e le eventuali differenze sono a carico dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. A decorrere dalla medesima data, le risorse finanziarie sono allocate sul pertinente capitolo di spesa del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per essere trasferite all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Tale importo considera i costi del trattamento economico corrisposto al personale trasferito e tiene conto delle voci retributive fisse e continuative, del costo dei buoni pasto, della remunerazione del lavoro straordinario e del trattamento economico di cui al Fondo risorse decentrate. Fino alla data di entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4, l'attività facente capo agli USTIF continua ad essere esercitata presso le sedi e gli uffici già individuati dal decreto **del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** 4 agosto 2014, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 297 del 23 dicembre 2014.

6. *Identico.*

Art. 6.

trasferimento delle corrispondenti risorse strumentali tramite protocolli d'intesa.

7. Agli oneri derivanti dai commi 1, lettere *e*) ed *f*), e 5, pari a 1.355.309 euro annui a decorrere dal 2022 si provvede a valere sulle risorse disponibili nel bilancio dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Alla compensazione dei relativi effetti finanziari, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, pari a 697.985 euro annui a decorrere dall'anno 2022 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189.

8. All'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole « il Consiglio superiore dei lavori pubblici » sono sostituite dalle seguenti: « l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali »;

b) al comma 2, primo periodo, le parole « La Commissione è composta dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici o da un suo delegato, che la presiede, da sette esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici » sono sostituite dalle seguenti: « La Commissione è composta dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali o da un suo delegato, che la presiede, da quattro esperti tecnici designati dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, da tre esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici » e, al secondo periodo, le parole « La Commissione è nominata con provvedimento del Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici » sono sostituite dalle seguenti: « La Commissione è nominata con

7. *Identico.*

8. *Identico:*

a) *identica;*

b) al comma 2, primo periodo, le parole « La Commissione è composta dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici o da un suo delegato, che la presiede, da sette esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici » sono sostituite dalle seguenti: « La Commissione è composta dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali o da un suo delegato, che la presiede, da quattro esperti tecnici designati dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, da tre esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici » **e le parole: « da un rappresentante dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, » sono soppresse** e, al secondo periodo, le parole « La Commissione è nomi-

Art. 6.

provvedimento del Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali »;

c) al comma 11, le parole « del Consiglio superiore dei lavori pubblici » sono sostituite dalle seguenti: « dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali ».

9. Con provvedimento adottato dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è rinnovata la composizione della Commissione permanente di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, come modificato dal presente decreto. Fino alla data di adozione del provvedimento di cui al primo periodo, continua ad operare la Commissione permanente nella composizione esistente alla data di entrata in vigore del presente decreto.

nata con provvedimento del Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici » sono sostituite dalle seguenti: « La Commissione è nominata con provvedimento del Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, **nel rispetto del principio della parità di genere** »;

c) *identica*.

9. *Identico*.

9-bis. Nell'ambito della dotazione organica, così come modificata dall'articolo 1, comma 1004, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) è autorizzato ad istituire cinque unità di personale di livello dirigenziale di prima fascia, da selezionare, in sede di prima applicazione, mediante concorso per titoli ed esami, con iscrizione nel bilancio dell'Ente del relativo Fondo e trasferimento delle risorse destinate al trattamento di pari unità di personale dirigenziale di seconda fascia.

9-ter. Agli oneri derivanti dal comma 9-bis, pari a 240.000 euro annui a decorrere dall'anno 2022, si provvede a valere sulle risorse disponibili nel bilancio dell'ENAC. Alla compensazione dei relativi effetti finanziari, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, entro il limite di 240.000 euro annui a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente

Art. 6.

riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Articolo 7.

(Disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo)

1. Al fine di assicurare il pieno rispetto del vigente sistema di distribuzione del traffico aereo sul sistema aeroportuale milanese e di consentire una transizione ordinata nel settore del trasporto aereo che eviti, anche in considerazione degli effetti derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, disservizi per il traffico di passeggeri e merci da e verso gli aeroporti del Regno Unito, le disposizioni di cui all'articolo 17-*quater* del decreto-legge 25 marzo 2019, n. 22, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 maggio 2019, n. 41, si applicano fino alla data del 30 ottobre 2022.

2. All'articolo 11-*quater*, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 4 è sostituito dal seguente: « 4. Il programma della procedura di amministrazione straordinaria è immediatamente adeguato dai commissari straordinari alla decisione della Commissione europea di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 2020 che possono procedere all'adozione, per ciascun compendio di beni oggetto di cessione, anche di distinti programmi nell'ambito di quelli previsti dall'articolo 27 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270. Le modifiche al programma, la cui durata si computa dalla data di modifica, possono essere

Articolo 7.

(Disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo)

1. *Identico.*

2. *Identico:*

a) il comma 4 è sostituito dal seguente: « 4. Il programma della procedura di amministrazione straordinaria è immediatamente adeguato dai commissari straordinari alla decisione della Commissione europea di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 2020; **i commissari straordinari** possono procedere all'adozione, per ciascun compendio di beni oggetto di cessione, anche di distinti programmi nell'ambito di quelli previsti dall'articolo 27 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270. Le modifiche al programma, la cui durata si computa dalla

Art. 7.

Art. 7.

adottate anche dopo la scadenza del termine del primo programma autorizzato e possono prevedere la cessione a trattativa privata anche di singoli beni, rami d'azienda o parti di essi, perimetrati in coerenza con la decisione della Commissione europea. Il programma predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*, e alla decisione della Commissione europea si intende ad ogni effetto autorizzato. È parimenti autorizzata la cessione diretta alla società di cui all'articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 2020 di compendi aziendali del ramo *aviation* individuati dall'offerta vincolante formulata dalla società in conformità alla decisione della Commissione europea. A seguito della cessione totale o parziale dei compendi aziendali del ramo *aviation*, gli *slot* aeroportuali non trasferiti all'acquirente sono restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti individuato ai sensi del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993. È altresì autorizzata l'autonoma cessione, anche antecedentemente alla modifica del programma, del marchio "Alitalia", da effettuarsi nei confronti di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore aereo, individuati tramite procedura di gara che, nel rispetto delle disposizioni europee, anche in materia antitrust, garantisca la concorrenzialità delle offerte e la valorizzazione del marchio. La stima del valore dei complessi oggetto della cessione può essere effettuata tramite perizia disposta da un soggetto terzo individuato dall'organo commissariale, previo parere del comitato di sorveglianza, da rendere nel termine massimo di tre giorni dalla richiesta. A seguito della decisione della Commissione europea il Ministero dell'economia e delle finanze sottoscrive l'aumento di capitale della società di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*. »;

b) il comma 9 è sostituito dal seguente: «9. Nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico è istituito un fondo, con una dotazione di 100

data di modifica, possono essere adottate anche dopo la scadenza del termine del primo programma autorizzato e possono prevedere la cessione a trattativa privata anche di singoli beni, rami d'azienda o parti di essi, perimetrati in coerenza con la decisione della Commissione europea. Il programma predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*, e alla decisione della Commissione europea si intende ad ogni effetto autorizzato. È parimenti autorizzata la cessione diretta alla società di cui all'articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 2020 di compendi aziendali del ramo *aviation* individuati dall'offerta vincolante formulata dalla società in conformità alla decisione della Commissione europea. A seguito della cessione totale o parziale dei compendi aziendali del ramo *aviation*, gli *slot* aeroportuali non trasferiti all'acquirente sono restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti individuato ai sensi del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993. È altresì autorizzata l'autonoma cessione, anche antecedentemente alla modifica del programma, del marchio "Alitalia", da effettuarsi nei confronti di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore aereo, individuati tramite procedura di gara che, nel rispetto delle disposizioni europee, anche in materia antitrust, garantisca la concorrenzialità delle offerte e la valorizzazione del marchio. La stima del valore dei complessi oggetto della cessione può essere effettuata tramite perizia disposta da un soggetto terzo individuato dall'organo commissariale, previo parere del comitato di sorveglianza, da rendere nel termine massimo di tre giorni dalla richiesta. A seguito della decisione della Commissione europea il Ministero dell'economia e delle finanze sottoscrive l'aumento di capitale della società di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*. »;

b) il comma 9 è sostituito dal seguente: «9. Nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico è istituito un fondo, con una dotazione di 100

milioni di euro per l'anno 2021, diretto a garantire l'indennizzo dei titolari di titoli di viaggio, nonché di *voucher* o analoghi titoli emessi dall'amministrazione straordinaria in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e non utilizzati alla data del trasferimento dei complessi aziendali di cui al comma 3. L'indennizzo è erogato esclusivamente nell'ipotesi in cui non sia garantito al contraente un analogo servizio di trasporto ed è quantificato in misura pari all'importo del titolo di viaggio. Il Ministero dello sviluppo economico provvede al trasferimento all'Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.a. e all'Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria delle risorse sulla base di specifica richiesta dei commissari che dia conto dei presupposti di cui al presente comma. I commissari provvedono mensilmente alla trasmissione al Ministero di un rendiconto delle somme erogate ai sensi della presente norma. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede ai sensi dell'articolo 77. ».

Art. 7.
milioni di euro per l'anno 2021, diretto a garantire l'indennizzo dei titolari di titoli di viaggio, nonché di *voucher* o analoghi titoli emessi dall'amministrazione straordinaria in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e non utilizzati alla data del trasferimento dei complessi aziendali di cui al comma 3. L'indennizzo è erogato esclusivamente nell'ipotesi in cui non sia garantito al contraente un analogo servizio di trasporto ed è quantificato in misura pari all'importo del titolo di viaggio. Il Ministero dello sviluppo economico provvede al trasferimento all'Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.a. e all'Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria delle risorse sulla base di specifica richiesta dei commissari che dia conto dei presupposti di cui al presente comma. I commissari provvedono mensilmente alla trasmissione al Ministero di un rendiconto delle somme erogate ai sensi **del** presente **comma**. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede ai sensi dell'articolo 77. »;

***b-bis*) dopo il comma 9 è inserito il seguente:**

« 9-bis. Anche ai fini della salvaguardia dei livelli occupazionali e del reintegro dei servizi esternalizzati, quali la gestione aeroportuale dei servizi di assistenza a terra e di manutenzione, il Ministro dell'economia e delle finanze riferisce annualmente alle Commissioni parlamentari competenti sull'attuazione del piano industriale e sul programma di investimenti della società di cui all'articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, sullo stato delle relazioni industriali e sugli aumenti di capitale deliberati. In sede di prima applicazione il Ministro riferisce entro il 31 marzo 2022 ».

Articolo 7-bis.

Art. 7-bis.

(Istituzione della Giornata nazionale « Per non dimenticare »)

1. Al fine di promuovere la sicurezza dei mezzi di trasporto in termini di tutela

Art. 7-bis.

dell'incolumità delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni di trasporto dei passeggeri, la Repubblica riconosce il giorno 8 ottobre come Giornata nazionale « Per non dimenticare ».

2. La Giornata nazionale di cui al comma 1 non determina gli effetti civili di cui alla legge 27 maggio 1949, n. 260, non comporta riduzioni dell'orario di lavoro negli uffici pubblici né, qualora cada in giorno feriale, costituisce giorno di vacanza o comporta riduzione di orario per le scuole di ogni ordine e grado, ai sensi degli articoli 2 e 3 della legge 5 marzo 1977, n. 54.

3. In occasione della Giornata nazionale di cui al comma 1 le istituzioni che hanno competenza nel settore dei trasporti, nonché le scuole di ogni ordine e grado, anche in coordinamento con le associazioni e con gli organismi operanti nel settore, possono organizzare cerimonie, iniziative e incontri al fine di ricordare le vittime degli incidenti e di sensibilizzare l'opinione pubblica in relazione alla sicurezza nel trasporto, alla centralità del passeggero, al rispetto della dignità umana e del valore della vita di ogni singolo individuo.

4. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 8.

Articolo 8.

(Disposizioni in materia di incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti e per i veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L)

1. In considerazione degli effetti dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, all'articolo 1, comma 1031, alinea, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole « In via sperimentale, a chi acquista, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia, dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, » sono sostituite dalle seguenti: « In via sperimentale, a chi acquista dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia ».

Articolo 8.

(Disposizioni in materia di incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti e per i veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L)

1. *Identico.*

1-bis. Alla lettera *b-bis*) del comma 1031 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole da: « a chi omologa in Italia » fino a: « decreto del Ministro

Art. 8.

delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219 » sono sostituite dalle seguenti: « ai proprietari dei veicoli delle categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G, immatricolati originariamente con motore termico, che installano su tali veicoli, entro il 31 dicembre 2021, un sistema di riqualificazione elettrica, omologato ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219 ».

1-ter. Il comma 2 dell'articolo 74-*bis* del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, è sostituito dal seguente:

« 2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sono adottate le disposizioni applicative per il riconoscimento dei contributi previsti dalle disposizioni della lettera *b-bis*) del comma 1031 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145 ».

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano anche alle procedure in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto e continuano a trovare applicazione, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 82 del 6 aprile 2019, con termine di scadenza, per la conclusione della procedura prevista dal citato decreto ministeriale di conferma della prenotazione dei contributi nell'apposita piattaforma informatica, fissato al 31 dicembre 2021 per le prenotazioni inserite, anche se in fase di completamento, dal 1° gennaio 2021 al 30 giugno 2021, e di un termine di scadenza fissato al 30 giugno 2022 per quelle inserite tra il 1° luglio 2021 e il 31 dicembre 2021. I medesimi termini si applicano, alle medesime condizioni, alle prenotazioni dei contributi relativi ai veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L.

3. Al fine di garantire e ottimizzare l'utilizzo delle risorse destinate all'acquisto di veicoli meno inquinanti, le risorse di cui

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano anche alle procedure in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto e continuano a trovare applicazione, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 82 del 6 aprile 2019, con termine di scadenza, per la conclusione della procedura prevista dal citato decreto ministeriale di conferma della prenotazione dei contributi nell'apposita piattaforma informatica, fissato al 31 dicembre 2021 per le prenotazioni inserite, anche se in fase di completamento, dal 1° gennaio 2021 al 30 giugno 2021, e **con** termine di scadenza fissato al 30 giugno 2022 per quelle inserite tra il 1° luglio 2021 e il 31 dicembre 2021. I medesimi termini si applicano, alle medesime condizioni, alle prenotazioni dei contributi relativi ai veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L.

3. Al fine di garantire e ottimizzare l'utilizzo delle risorse destinate all'acquisto di veicoli meno inquinanti, le risorse di cui

Art. 8.

all'articolo 73-*quinquies*, comma 2, lettera a), del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 123, relative ai contributi per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, di autoveicoli con emissioni comprese nella fascia 0-60 grammi (g) di anidride carbonica (CO₂) per chilometro (Km), di cui all'articolo 1, comma 652, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, disponibili alla data di entrata in vigore del presente decreto, sono destinate all'erogazione dei contributi, per i medesimi veicoli, previsti dall'articolo 1, comma 1031, della legge 30 dicembre 2018, n. 145. Con provvedimento del Ministero dello sviluppo economico possono essere destinate ai medesimi fini le risorse del richiamato articolo 73-*quinquies*, comma 2, lettera a), del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 123, che si rendono disponibili successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto.

all'articolo 73-*quinquies*, comma 2, lettera a), del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, relative ai contributi per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, di autoveicoli con emissioni comprese nella fascia 0-60 grammi (g) di anidride carbonica (CO₂) per chilometro (Km), di cui all'articolo 1, comma 652, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, disponibili alla data di entrata in vigore del presente decreto, sono destinate all'erogazione dei contributi, per i medesimi veicoli, previsti dall'articolo 1, comma 1031, della legge 30 dicembre 2018, n. 145. Con provvedimento del Ministero dello sviluppo economico possono essere destinate ai medesimi fini le risorse del richiamato articolo 73-*quinquies*, comma 2, lettera a), del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, che si rendono disponibili successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto.

3-bis. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 77 è sostituito dal seguente:

« 77. Per l'anno 2021, è riconosciuto un contributo, alternativo e non cumulabile con altri contributi statali previsti dalla normativa vigente, nella misura del 40 per cento delle spese sostenute e rimaste a carico del compratore, per l'acquisto in Italia, entro il 31 dicembre 2021, anche in locazione finanziaria, di un solo veicolo nuovo di fabbrica alimentato esclusivamente ad energia elettrica, di potenza inferiore o uguale a 150 kW, di categoria M1, di cui all'articolo 47, comma 2, lettera b), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che abbia un prezzo risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produt-

Art. 8.

trice inferiore a euro 30.000 al netto dell'imposta sul valore aggiunto »;

b) il comma 78 è sostituito dai seguenti:

« 78. Il contributo di cui al comma 77 è concesso ad un solo soggetto per nucleo familiare con indicatore della situazione economica equivalente (ISEE) inferiore a euro 30.000 e nel limite complessivo massimo di spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2021. A tal fine, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico è istituito un apposito fondo con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2021.

78-bis. Il contributo di cui al comma 77 è corrisposto all'acquirente dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano tale importo in forma di credito d'imposta, utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza applicazione dei limiti di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, e all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, presentando il modello F24 esclusivamente tramite i servizi telematici messi a disposizione dall'Agenzia delle entrate.

78-ter. Fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici conservano copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto, che deve essere ad esse trasmessa dal venditore »;

c) il comma 79 è sostituito dai seguenti:

« 79. Ai fini dell'attuazione dei commi 77, 78, *78-bis* e *78-ter*, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 82 del 6 aprile 2019.

79-bis. L'efficacia dei commi 77, 78, *78-bis* e *78-ter* è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi

Art. 8.**Art. 9.**

Articolo 9.

(Disposizioni urgenti in materia di efficientamento funzionale degli edifici adibiti a uffici giudiziari)

1. Il Commissario straordinario del Parco della Giustizia di Bari, nominato ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, approva il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23, commi 5 e 6, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, convocando la conferenza di servizi, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, della legge 7 agosto 1990, n. 241, alla quale partecipa obbligatoriamente, in deroga a quanto previsto dall'articolo 14-ter, comma 4, della citata legge n. 241 del 1990, anche un rappresentante del Ministero della giustizia. Nella medesima conferenza dei servizi, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 215 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, esprime il parere sul progetto di fattibilità tecnica ed economica trasmesso a cura del Commissario. Il parere reso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, in deroga a quanto previsto dall'articolo 1, comma 9, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, non riguarda anche la valutazione di congruità del costo.

2. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui al comma 1, predisposto in conformità a quanto previsto dall'articolo 48, comma 7, quarto periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è trasmesso, a cura del Commissario altresì, all'autorità competente ai fini dell'espressione del provvedimento di valutazione ambientale di cui alla Parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, unitamente alla documentazione di cui agli articoli 13, comma 3 e 22, comma 1, del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006. Si applicano i termini di

dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea ».

Articolo 9.

(Disposizioni urgenti in materia di efficientamento funzionale degli edifici adibiti a uffici giudiziari)

1. Il Commissario straordinario del Parco della Giustizia di Bari, nominato ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, approva il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23, commi 5 e 6, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, convocando la conferenza di servizi, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, della legge 7 agosto 1990, n. 241, alla quale partecipa obbligatoriamente, in deroga a quanto previsto dall'articolo 14-ter, comma 4, della citata legge n. 241 del 1990, anche un rappresentante del Ministero della giustizia. Nella medesima conferenza **di** servizi, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 215 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, esprime il parere sul progetto di fattibilità tecnica ed economica trasmesso a cura del Commissario. Il parere reso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, in deroga a quanto previsto dall'articolo 1, comma 9, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, non riguarda anche la valutazione di congruità del costo.

2. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui al comma 1, predisposto in conformità a quanto previsto dall'articolo 48, comma 7, quarto periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è trasmesso, a cura del Commissario, altresì all'autorità competente ai fini dell'espressione del provvedimento di valutazione ambientale di cui alla Parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, unitamente alla documentazione di cui agli articoli 13, comma 3 e 22, comma 1, del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006. Si applicano i termini di

cui all'articolo 4, comma 2, secondo periodo, del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32, convertito con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Gli esiti della valutazione ambientale sono trasmessi e comunicati dall'autorità competente alle altre amministrazioni che partecipano alla conferenza di servizi di cui al comma 1. Qualora si sia svolto il dibattito pubblico è escluso il ricorso all'inchiesta pubblica di cui all'articolo 24-*bis* del predetto decreto legislativo n. 152 del 2006.

3. L'approvazione del progetto da parte del Commissario tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative. L'approvazione del progetto perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato e regione, in ordine alla localizzazione dell'opera, ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti e comprende il parere reso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici di cui dell'articolo 215 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, i provvedimenti di valutazione ambientale e i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita. La variante urbanistica, conseguente all'approvazione del progetto, comporta l'assoggettamento dell'area a vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e le comunicazioni agli interessati di cui all'articolo 14, comma 5, della legge n. 241 del 1990 tengono luogo della fase partecipativa di cui all'articolo 11 del predetto decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001. Gli enti locali provvedono alle necessarie misure di salvaguardia delle aree interessate e delle relative fasce di rispetto e non possono autorizzare interventi edilizi incompatibili con la localizzazione dell'opera.

4. In deroga all'articolo 27 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, la verifica del progetto definitivo e del progetto esecutivo condotta ai sensi dell'articolo 26, comma 6, del predetto decreto legislativo

Art. 9.

cui all'articolo 4, comma 2, secondo periodo, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Gli esiti della valutazione ambientale sono trasmessi e comunicati dall'autorità competente alle altre amministrazioni che partecipano alla conferenza di servizi di cui al comma 1. Qualora si sia svolto il dibattito pubblico è escluso il ricorso all'inchiesta pubblica di cui all'articolo 24-*bis* del predetto decreto legislativo n. 152 del 2006.

3. L'approvazione del progetto da parte del Commissario tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative. L'approvazione del progetto perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato e regione, in ordine alla localizzazione dell'opera, ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti e comprende il parere reso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici di cui all'articolo 215 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, i provvedimenti di valutazione ambientale e i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita. La variante urbanistica, conseguente all'approvazione del progetto, comporta l'assoggettamento dell'area a vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e le comunicazioni agli interessati di cui all'articolo 14, comma 5, della legge n. 241 del 1990 tengono luogo della fase partecipativa di cui all'articolo 11 del predetto decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001. Gli enti locali provvedono alle necessarie misure di salvaguardia delle aree interessate e delle relative fasce di rispetto e non possono autorizzare interventi edilizi incompatibili con la localizzazione dell'opera.

4. *Identico.*

Art. 9.

accerta altresì l'ottemperanza alle prescrizioni impartite in sede di approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, nonché a quelle impartite in sede di valutazione ambientale. All'esito della verifica, il Commissario straordinario procede direttamente all'approvazione del progetto definitivo ovvero del progetto esecutivo.

5. Il Commissario straordinario può procedere, sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica, all'affidamento congiunto dei livelli di progettazione successivi e dell'esecuzione dell'opera. L'affidamento avviene mediante acquisizione del progetto definitivo in sede di offerta ovvero, in alternativa, mediante offerte aventi a oggetto la realizzazione del progetto definitivo, del progetto esecutivo e il prezzo. In entrambi i casi, l'offerta relativa al prezzo indica distintamente il corrispettivo richiesto per la progettazione definitiva, per la progettazione esecutiva e per l'esecuzione dei lavori. Laddove si rendano necessarie modifiche sostanziali, il Commissario può convocare, ai sensi del comma 1, una nuova conferenza di servizi ai fini dell'approvazione del progetto definitivo e alla stessa è chiamato a partecipare anche l'affidatario dell'appalto che provvede, ove necessario, ad adeguare il progetto alle eventuali prescrizioni susseguenti alle determinazioni del Commissario, anche rese in seguito alla conferenza di servizi.

6. In caso di impugnazione degli atti relativi alle procedure di affidamento indette per la progettazione e l'esecuzione degli interventi di edilizia giudiziaria e delle infrastrutture a supporto di cui al presente articolo, si applicano le previsioni contenute nell'articolo 125 del codice del processo amministrativo di cui al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.

Art. 10.

Articolo 10.

(Procedure di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e modalità di accesso ai servizi erogati in rete dalle pubbliche amministrazioni)

1. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, il comma 1039 è sostituito dal

5. *Identico.*

6. *Identico.*

Articolo 10.

(Procedure di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e modalità di accesso ai servizi erogati in rete dalle pubbliche amministrazioni)

1. *Identico.*

Art. 10.

seguinte: « 1039. Le risorse giacenti nei conti correnti infruttiferi di cui al comma 1038 sono attribuite, in relazione al fabbisogno finanziario, a ciascuna amministrazione od organismo titolare e/o attuatore dei progetti, sulla base delle procedure definite con il decreto di cui al comma 1042, nel rispetto del sistema di gestione e controllo delle componenti del *Next Generation EU*. ».

2. Il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze con cui sono state individuate le risorse finanziarie, come determinate nella decisione di esecuzione del Consiglio UE-ECOFIN recante « Approvazione della Valutazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dell'Italia », viene aggiornato sulla base di eventuali riprogrammazioni del PNRR adottate secondo quanto previsto dalla normativa dell'Unione. Le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione necessarie all'attuazione del Piano sono assegnate annualmente sulla base del cronoprogramma finanziario degli interventi cui esse sono destinate.

3. La notifica della citata decisione di esecuzione del consiglio UE-ECOFIN recante « Approvazione della Valutazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dell'Italia », unitamente al decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al comma 2, costituiscono la base giuridica di riferimento per l'attivazione, da parte delle amministrazioni responsabili, delle procedure di attuazione dei singoli interventi previsti dal PNRR, secondo quanto disposto dalla vigente normativa nazionale ed europea, ivi compresa l'assunzione dei corrispondenti impegni di spesa, nei limiti delle risorse assegnate ai sensi del decreto di cui al comma 2.

4. Laddove non diversamente previsto nel PNRR, ai fini della contabilizzazione e rendicontazione delle spese, le amministrazioni ed i soggetti responsabili dell'attuazione possono utilizzare le « opzioni di costo semplificate » previste dagli articoli 52 e seguenti del regolamento (UE) 2021/1060.

2. *Identico.*

3. *Identico.*

4. Laddove non diversamente previsto nel PNRR, ai fini della contabilizzazione e rendicontazione delle spese, le amministrazioni ed i soggetti responsabili dell'attuazione possono utilizzare le « opzioni di costo semplificate » previste dagli articoli 52 e seguenti del regolamento (UE) 2021/1060 **del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021. Ove possibile, la modalità semplificata di cui al primo periodo è altresì estesa alla contabilizzazione e alla**

Art. 10.

5. In sede di definizione dei provvedimenti che recano le procedure di attuazione degli interventi del PNRR, ivi incluse quelle relative ai progetti in essere, le amministrazioni responsabili, in aggiunta agli ordinari criteri previsti dalla normativa di settore, stabiliscono ulteriori e specifici criteri di assegnazione delle risorse idonei ad assicurare il rispetto delle condizionalità, degli obiettivi iniziali, intermedi e finali e dei cronoprogrammi previsti dal PNRR, nonché i relativi obblighi di monitoraggio, rendicontazione e controllo previsti dal regolamento UE 241/2021, anche sulla base di apposite linee guida da emanarsi con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze.

6. Nel caso in cui si renda necessario procedere al recupero di somme nei confronti di regioni, province autonome di Trento e di Bolzano e degli enti locali, si applicano le procedure di cui al comma 7-bis dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101.

7. All'articolo 66-bis del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, al comma 3, le parole « è abrogato » sono sostituite dalle seguenti: « è sostituito dal seguente: "3-bis. Fatto salvo quanto previsto dal comma 2-nonies, i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera a), utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID e la carta di identità elettronica ai fini dell'identificazione dei cittadini che accedono ai propri servizi in rete. Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione è stabilita la data a decorrere dalla quale i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera a), utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la Carta Nazionale dei servizi per

rendicontazione delle spese sostenute nell'ambito dei Piani di sviluppo e coesione di cui all'articolo 44 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58.

5. In sede di definizione dei provvedimenti che recano le procedure di attuazione degli interventi del PNRR, ivi incluse quelle relative ai progetti in essere, le amministrazioni responsabili, in aggiunta agli ordinari criteri previsti dalla normativa di settore, stabiliscono ulteriori e specifici criteri di assegnazione delle risorse idonei ad assicurare il rispetto delle condizionalità, degli obiettivi iniziali, intermedi e finali e dei cronoprogrammi previsti dal PNRR, nonché i relativi obblighi di monitoraggio, rendicontazione e controllo previsti dal regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, anche sulla base di apposite linee guida da emanarsi con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze.

6. Nel caso in cui si renda necessario procedere al recupero di somme nei confronti **delle** regioni, **delle** province autonome di Trento e di Bolzano e degli enti locali, si applicano le procedure di cui al comma 7-bis dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101.

7. All'articolo **64** del **codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, è aggiunto, in fine, il seguente comma:** « 3-bis. Fatto salvo quanto previsto dal comma 2-nonies, i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera a), utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID e la carta di identità elettronica ai fini dell'identificazione dei cittadini che accedono ai propri servizi in rete. Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per l'innovazione tecnologica e la **transizione digitale** è stabilita la data a decorrere dalla quale i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera a), utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la Carta Nazionale dei servizi per consentire l'accesso delle imprese e dei professionisti ai propri servizi in rete, non-

consentire l'accesso delle imprese e dei professionisti ai propri servizi in rete, nonché la data a decorrere dalla quale i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettere *b)* e *c)* utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la carta Nazionale dei servizi ai fini dell'identificazione degli utenti dei propri servizi *on-line*." ».

ché la data a decorrere dalla quale i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettere *b)* e *c)* utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la carta Nazionale dei servizi ai fini dell'identificazione degli utenti dei propri servizi *on-line* ».

Art. 10.

7-bis. Dopo l'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è inserito il seguente:

« **Art. 48-bis.** – (*Interventi sulle infrastrutture energetiche lineari*) – **1.** Per gli interventi infrastrutturali ferroviari rientranti nelle disposizioni di cui agli articoli 44 e 48, che ai fini della loro funzionalità necessitano di connessione alle infrastrutture lineari energetiche, le procedure autorizzatorie di cui ai predetti articoli possono applicarsi anche alla progettazione degli interventi di modifica, potenziamento, rifacimento totale o parziale o nuova realizzazione di tali infrastrutture, ove queste siano strettamente connesse e funzionali all'infrastruttura ferroviaria. In tali casi, il procedimento si svolge mediante unica conferenza di servizi alla quale partecipano tutte le amministrazioni competenti all'adozione di provvedimenti, pareri, visti, nulla osta e intese relativi all'infrastruttura ferroviaria e alle opere di connessione. La determinazione conclusiva della conferenza dispone l'approvazione del progetto ferroviario e l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio delle opere di connessione elettriche in favore del soggetto gestore dell'infrastruttura lineare energetica, ai sensi degli articoli 52-*bis* e seguenti del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327. Con tale determinazione, le connessioni elettriche alle infrastrutture di cui al primo periodo sono dichiarate di pubblica utilità e inamovibili ai sensi dell'articolo 52-*quater*, commi 1 e 5, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 e la loro

Art. 10.

localizzazione, in caso di difformità dallo strumento urbanistico vigente, ha effetto di variante con contestuale imposizione del vincolo preordinato all'esproprio, con attribuzione del relativo potere espropriativo al soggetto gestore dell'infrastruttura lineare energetica ».

7-ter. All'articolo 53, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, dopo le parole: « finalizzati a garantire » sono inserite le seguenti: « , limitatamente alle sole infrastrutture già in esercizio ».

7-quater. Al primo periodo del comma 17-bis dell'articolo 13 del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, dopo le parole: « da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie » sono aggiunte le seguenti: « , nonché a definire i tempi di adeguamento a dette prescrizioni da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie ».

7-quinquies. Al fine di assicurare l'efficace e tempestiva attuazione degli interventi pubblici previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, fino al 31 dicembre 2026 le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, possono avvalersi direttamente della società Cassa depositi e prestiti Spa e di sue società direttamente o indirettamente controllate per attività di assistenza e supporto tecnico-operativo, per la gestione di fondi e per attività ad esse connesse, strumentali o accessorie. I rapporti tra le parti sono regolati sulla base di apposite convenzioni, anche in relazione alla remunerazione dell'attività svolta, concluse sulla base e in conformità all'accordo quadro stipulato tra il Ministero dell'economia e delle finanze e la società Cassa depositi e prestiti Spa. Le amministrazioni possono sottoscrivere le suddette convenzioni nei limiti delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nell'ambito dei rispettivi bilanci, anche a valere sui quadri economici degli investimenti che concorrono a realizzare.

Art. 10.

7-sexies. Per le medesime finalità di cui al comma 7-*quinquies* nonché al fine di rafforzare il settore del *venture capital*, il Ministero dello sviluppo economico, nel rispetto delle condizioni previste dalla sezione 2.1 della comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04, concernente gli orientamenti sugli aiuti di Stato destinati a promuovere gli investimenti per il finanziamento del rischio, è autorizzato a sottoscrivere, fino a un ammontare pari a 2 miliardi di euro, secondo la disciplina dei relativi regolamenti di gestione, quote o azioni di uno o più fondi per il *venture capital*, come definiti dall'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, o di uno o più fondi che investono in fondi per il *venture capital*, comprese quote o azioni di fondi per il *venture debt* o di uno o più fondi che investono in fondi per il *venture debt*, istituiti dalla società che gestisce anche le risorse di cui all'articolo 1, comma 116, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, a condizione che altri investitori professionali, compresa la società Cassa depositi e prestiti Spa in qualità di istituto nazionale di promozione ai sensi dell'articolo 1, comma 826, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sottoscrivano risorse aggiuntive per almeno il 30 per cento dell'ammontare della sottoscrizione del Ministero medesimo e fermo restando il rispetto della richiamata sezione della comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04. A tal fine è autorizzato il versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro il 31 dicembre 2021, dell'importo di 2 miliardi di euro delle somme iscritte in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, per la successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico relativo all'articolo 1, comma 209, della citata legge n. 145 del 2018. La normativa di attuazione recante le modalità di

Art. 10.

investimento del Ministero dello sviluppo economico attraverso il fondo di sostegno al *venture capital* disciplina anche le conseguenze del mancato investimento di almeno il 60 per cento del patrimonio del fondo entro cinque anni dalla chiusura anche parziale del primo periodo di sottoscrizione.

7-septies. Per le medesime finalità di cui al comma *7-quinquies*, limitatamente agli strumenti e agli interventi in favore delle piccole e medie imprese, le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, possono avvalersi anche della società Mediocredito centrale Spa.

7-octies. All'articolo 8, comma *2-bis*, terzo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , anche per evitare qualsiasi effetto decadenziale ».

Art. 11.

Articolo 11.

(Rifinanziamento della componente prestiti e contributi del Fondo 394/81)

1. Per l'attuazione della linea progettuale « Rifinanziamento e Ridefinizione del fondo 394/81 gestito da Simest », M1C2 investimento 5.1, nell'ambito delle risorse a tal fine attribuite dal PNRR, sono istituite nell'ambito del Fondo rotativo di cui all'articolo 2, primo comma, del decreto-legge 28 maggio 1981, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 1981, n. 394, le seguenti sezioni:

a) « Sezione Prestiti », per la concessione di finanziamenti a tasso agevolato ai sensi dell'articolo 6 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, con dotazione finanziaria pari a euro 800 milioni per l'anno 2021;

b) « Sezione Contributi » per le finalità di cui all'articolo 72, comma 1, lettera *d*), del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, con dotazione finanziaria pari a euro 400 milioni per l'anno 2021, da utilizzare per cofinanziamenti a fondo

Articolo 11.

(Rifinanziamento della componente prestiti e contributi del Fondo 394/81)

1. *Identico.*

Art. 11.

perduto fino al 50 per cento dei finanziamenti a tasso agevolato concessi a valere sullo stanziamento di cui alla lettera *a*) del presente comma.

2. I finanziamenti agevolati a valere sulla sezione di cui al comma 1, lettera *a*), sono esentati, a domanda del richiedente, dalla prestazione della garanzia, in deroga alla vigente disciplina relativa al fondo di cui all'articolo 2, primo comma, del decreto-legge 28 maggio 1981, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 1981, n. 394.

3. Il Comitato agevolazioni di cui all'articolo 1, comma 270, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, definisce con proprie delibere termini, modalità e condizioni per la realizzazione della linea progettuale di cui al comma 1 in conformità ai requisiti previsti per tale intervento e al punto M1C2-26 dell'allegato della decisione di esecuzione del Consiglio relativa all'approvazione della valutazione del PNRR dell'Italia e in particolare:

a) la natura e la portata dei progetti sostenuti che devono essere in linea con gli obiettivi del regolamento (UE) 2021/241, e garantire la conformità agli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio « non arrecare un danno significativo » dei progetti sostenuti nell'ambito della misura mediante l'uso di una prova di sostenibilità, ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) 2020/285;

b) un elenco di esclusione e il requisito di conformità alla pertinente normativa ambientale nazionale e dell'Unione europea;

c) il tipo di interventi sostenuti;

d) i beneficiari interessati, con prevalenza di piccole e medie imprese (PMI), e i relativi criteri di ammissibilità.

4. Il Comitato agevolazioni è autorizzato a disporre, con proprie delibere, trasferimenti di risorse dalla sezione del Fondo di cui al comma 1, lettera *b*), alla sezione del

2. *Identico.*

3. *Identico:*

a) la natura e la portata dei progetti sostenuti che devono essere in linea con gli obiettivi del regolamento (UE) 2021/241 **del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021**, e garantire la conformità agli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio « non arrecare un danno significativo » dei progetti sostenuti nell'ambito della misura mediante l'uso di una prova di sostenibilità, ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) 2020/**852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020**;

b) *identica*;

c) *identica*;

d) *identica*.

4. *Identico.*

Art. 11.

Fondo di cui al comma 1, lettera *a*), al fine del pieno utilizzo delle risorse.

5. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 1,2 miliardi di euro per l'anno 2021 si provvede a valere sul Fondo di rotazione per l'attuazione del *Next Generation EU-Italia* di cui all'articolo 1, comma 1037, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, secondo le modalità di cui ai commi da 1038 a 1050 del medesimo articolo 1.

Art. 12.

Articolo 12.

(Disposizioni urgenti in materia di progettazione territoriale e investimenti)

1. Al decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 6-ter, è inserito il seguente:

« Art. 6-quater *(Disposizioni per il rilancio della progettazione territoriale)*. – 1. Per rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei comuni delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia nonché in quelli ricompresi nella mappatura aree interne, in vista dell'avvio del ciclo di programmazione 2021/2027 dei fondi strutturali e del Fondo sviluppo e coesione e della partecipazione ai bandi attuativi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) è istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, per il successivo trasferimento all'Agenzia per la coesione territoriale, il "Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale", di seguito denominato Fondo, con la dotazione complessiva di 123.515.175 euro di cui 12.351.518 euro per il 2021 e 111.163.658 euro per il 2022. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per lo sviluppo e la coesione – programmazione 2021-2027 di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 31 dicembre 2020, n. 178.

2. Al Fondo accedono tutti i Comuni con popolazione complessiva inferiore a 30.000

5. *Identico.*

Articolo 12.

(Disposizioni urgenti in materia di progettazione territoriale e investimenti)

1. *Identico:*

a) identico:

« Art. 6-quater *(Disposizioni per il rilancio della progettazione territoriale)*. – 1. Per rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei comuni delle regioni **Umbria, Marche**, Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia nonché in quelli ricompresi nella mappatura aree interne, in vista dell'avvio del ciclo di programmazione 2021/2027 dei fondi strutturali e del Fondo **per lo** sviluppo e **la** coesione e della partecipazione ai bandi attuativi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), è istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, per il successivo trasferimento all'Agenzia per la coesione territoriale, il "Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale", di seguito denominato Fondo, con la dotazione complessiva di **161.515.175** euro, di cui **16.151.518** euro per il 2021 e **145.363.657** euro per il 2022. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per lo sviluppo e la coesione – programmazione 2021-2027 di cui all'articolo 1, comma 177, della legge **30** dicembre 2020, n. 178.

2. Al Fondo accedono tutti i Comuni con popolazione complessiva inferiore a 30.000

abitanti, ricompresi nelle aree indicate al comma 1, sulla base delle classi demografiche e secondo l'assegnazione di cui alla Tabella A, allegata al presente decreto.

3. Le risorse del Fondo sono ripartite ai singoli enti beneficiari con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri su proposta dell'Autorità politica delegata per il sud e la coesione territoriale da adottarsi entro il 30 novembre 2021 assicurando una premialità ai comuni aggregati nelle Unioni di cui all'articolo 32 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, nei limiti delle risorse specificate in tabella A. Le risorse sono impegnate dagli enti beneficiari mediante la messa a bando, entro **e non oltre** sei mesi dalla pubblicazione del decreto di riparto delle risorse, anche per il tramite di società *in house*, di premi per l'acquisizione di proposte progettuali, secondo le procedure di evidenza pubblica di cui al Capo IV, Titolo VI del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Il trasferimento delle risorse avviene dopo la pubblicazione del bando. Decorso il predetto termine di sei mesi, le risorse non impegnate sono restituite al Fondo e riassegnate agli enti beneficiari, secondo le modalità e le garanzie stabilite nel decreto di cui al primo periodo. Con il medesimo decreto è definita ogni altra misura utile ad ottenere il miglior impiego delle risorse.

4. L'Autorità responsabile della gestione del Fondo è l'Agenzia per la coesione territoriale. L'Agenzia, nell'ambito delle proprie competenze, senza oneri ulteriori, assicura, inoltre, ogni utile supporto agli enti beneficiari per il celere ed efficace accesso al Fondo e provvede al monitoraggio ai fini di cui al comma 3, nonché ai fini della verifica di coerenza delle proposte rispetto a quanto previsto dal comma 6.

5. Il monitoraggio delle risorse di cui al comma 3 avviene attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Ogni proposta progettuale acquisita dall'ente beneficiario che si traduce in impegno di spesa ai sensi del comma 3, è identificata dal codice unico di progetto di cui all'articolo 11 della legge 16 gennaio

Art. 12.

abitanti, **le Città metropolitane e le Province**, ricompresi nelle aree indicate al comma 1, sulla base delle classi demografiche e secondo l'assegnazione di cui alla Tabella A, allegata al presente decreto.

3. Le risorse del Fondo sono ripartite **tra i** singoli enti beneficiari con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri su proposta dell'Autorità politica delegata per il sud e la coesione territoriale da adottarsi entro il 30 novembre 2021 assicurando una premialità ai comuni aggregati nelle Unioni di cui all'articolo 32 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, nei limiti delle risorse specificate **nella Tabella A allegata al presente decreto**. Le risorse sono impegnate dagli enti beneficiari mediante la messa a bando, entro sei mesi dalla pubblicazione del decreto di riparto delle risorse, anche per il tramite di società *in house*, di premi per l'acquisizione di proposte progettuali, secondo le procedure di evidenza pubblica di cui al **capo IV del titolo VI della parte II del codice di cui al** decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Il trasferimento delle risorse avviene dopo la pubblicazione del bando. Decorso il predetto termine di sei mesi, le risorse non impegnate sono restituite al Fondo e riassegnate agli enti beneficiari, secondo le modalità e le garanzie stabilite nel decreto di cui al primo periodo. Con il medesimo decreto è definita ogni altra misura utile ad ottenere il miglior impiego delle risorse.

4. *Identico.*

5. *Identico.*

Art. 12.

2003, n. 3. L'alimentazione del sistema di monitoraggio è assicurata dall'ente beneficiario titolare del codice unico di progetto. L'Agenzia per la coesione territoriale ha pieno accesso alle informazioni raccolte attraverso il sistema citato, anche ai fini di quanto disciplinato dal comma 3.

6. Nella valutazione delle proposte progettuali di cui al comma 3, gli enti beneficiari verificano che esse siano coerenti o complementari rispetto agli obiettivi posti dall'articolo 3 del regolamento (UE) 2021/241 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, nonché con gli obiettivi della programmazione del Fondo per lo sviluppo e la coesione 2021/2027, come definiti da apposite linee guida adottate entro il 30 ottobre 2021 dall'Autorità politica delegata per il sud e la coesione territoriale di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le proposte devono essere utili a realizzare almeno uno dei seguenti obiettivi: la transizione verde dell'economia locale, la trasformazione digitale dei servizi, la crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, che assicuri lo sviluppo armonico dei territori, anche dal punto di vista infrastrutturale, la coesione economica, l'occupazione, la produttività, la competitività, lo sviluppo turistico del territorio, la ricerca, l'innovazione sociale, la cura della salute e la resilienza economica, sociale e istituzionale a livello locale, nonché il miglioramento dei servizi per l'infanzia e di quelli tesi a fornire occasione di crescita professionale ai giovani. Le proposte devono, altresì, privilegiare la vocazione dei territori, individuare soluzioni compatibili con gli strumenti urbanistici regolatori generali o devono comunque essere agevolmente e celermente realizzabili, anche con modeste varianti, e comportare soluzioni a basso impatto ambientale, di recupero e valorizzazione del patrimonio esistente, di contrasto all'abusivismo, in ogni caso limitando il consumo di suolo. Le proposte, ove afferenti a interventi di carattere sociale, devono possedere un livello di dettaglio sufficiente all'avvio delle procedure di affidamento del servizio o di co-progettazione, secondo quanto previsto dall'articolo 140 del decreto legislativo

6. Nella valutazione delle proposte progettuali di cui al comma 3, gli enti beneficiari verificano che esse siano coerenti o complementari rispetto agli obiettivi posti dall'articolo 3 del regolamento (UE) 2021/241 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, nonché con gli obiettivi della programmazione del Fondo per lo sviluppo e la coesione 2021/2027, **e siano state predisposte secondo apposite linee guida, in materia di progettazione infrastrutturale, adottate entro il 15 novembre 2021** dall'Autorità politica delegata per il sud e la coesione territoriale di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le proposte devono essere utili a realizzare almeno uno dei seguenti obiettivi: la transizione verde dell'economia locale, la trasformazione digitale dei servizi, la crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, che assicuri lo sviluppo armonico dei territori, anche dal punto di vista infrastrutturale, la coesione economica, l'occupazione, la produttività, la competitività, lo sviluppo turistico del territorio, la ricerca, l'innovazione sociale, la cura della salute e la resilienza economica, sociale e istituzionale a livello locale, nonché il miglioramento dei servizi per l'infanzia e di quelli tesi a fornire occasione di crescita professionale ai giovani **e ad accrescere la partecipazione delle donne al mercato del lavoro**. Le proposte devono, altresì, privilegiare la vocazione dei territori, individuare soluzioni compatibili con gli strumenti urbanistici regolatori generali o devono comunque essere agevolmente e celermente realizzabili, anche con modeste varianti, e comportare soluzioni a basso impatto ambientale, di recupero e valorizzazione del patrimonio esistente, di contrasto **dell'**abusivismo, in ogni caso limitando il consumo di suolo. Le proposte, ove afferenti a interventi di carattere sociale, devono possedere un livello di dettaglio

18 aprile 2016, n. 50 e dall'articolo 55 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117. Nel caso di lavori pubblici, il livello progettuale oggetto di concorso, da acquisire ai sensi dell'articolo 152, comma 4, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 è quello del progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23 del medesimo **predetto** decreto legislativo.

7. Le proposte progettuali selezionate sono acquisite in proprietà dagli enti beneficiari e possono essere poste a base di successive procedure strumentali alla loro concreta realizzazione o utilizzate per la partecipazione degli enti beneficiari ad avvisi o altre procedure di evidenza pubblica attivate da altre amministrazioni nazionali o comunitarie.

8. Per lo sviluppo delle progettazioni che hanno a oggetto i lavori, l'ente beneficiario, ove non si avvalga di procedure di appalto integrato, affida al vincitore la realizzazione dei successivi livelli di progettazione, con procedura negoziata senza bando, sempre che il soggetto sia in possesso, in proprio o mediante avvalimento, dei requisiti di capacità tecnico-professionale ed economica previsti nel bando in rapporto ai livelli progettuali da sviluppare.

9. In attuazione dei commi 7 e 8, l'ente beneficiario, per garantire la qualità della progettazione e della conseguente realizzazione dell'intervento, può avvalersi della Agenzia del demanio - Struttura per la progettazione di beni ed edifici pubblici di

sufficiente all'avvio delle procedure di affidamento del servizio o di co-progettazione, secondo quanto previsto dall'articolo 140 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e dall'articolo 55 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117. Nel caso di lavori pubblici, il livello progettuale oggetto di concorso, da acquisire ai sensi dell'articolo 152, comma 4, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 è quello del progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23 del medesimo decreto legislativo.

7. Le proposte progettuali selezionate sono acquisite in proprietà dagli enti beneficiari e possono essere poste a base di successive procedure strumentali alla loro concreta realizzazione o utilizzate per la partecipazione degli enti beneficiari ad avvisi o altre procedure di evidenza pubblica attivate da altre amministrazioni nazionali o **dell'Unione europea**.

8. *Identico*.

8-bis. Ove gli enti beneficiari, con popolazione fino a 5.000 abitanti, abbiano elaborato un documento di indirizzo della progettazione, le risorse di cui al comma 1 possono essere in via alternativa impegnate a mezzo dell'affidamento di incarichi tesi alla redazione di studi di fattibilità tecnica economica, secondo le modalità di cui all'articolo 1 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, purché coerenti con gli obiettivi di cui al comma 6 del presente articolo.

9. *Identico*.

Art. 12.

Art. 12.

cui all'articolo 1, commi da 162 a 170, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, la quale opera senza oneri diretti per le prestazioni professionali rese agli enti territoriali richiedenti ai sensi dell'articolo 1, comma 163, della predetta legge n. 145 del 2018.

10. L'Agenzia per la coesione territoriale, in collaborazione con l'ANAC, predispone, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, un bando tipo da utilizzare per i concorsi di cui al presente articolo.

11. Le proposte progettuali acquisite dagli enti beneficiari ai sensi del comma 7, sono considerate direttamente candidabili alla selezione delle operazioni previste dai programmi operativi regionali e nazionali di gestione dei Fondi strutturali e dai Piani di sviluppo e coesione finanziati dal FSC, nell'ambito del ciclo di programmazione 2021/2027, sempre che siano coerenti con gli assi prioritari, le priorità d'investimento e gli obiettivi specifici di riferimento fissati dai programmi e dai piani predetti, secondo condizioni e modalità individuate con il decreto di cui al comma 3, previa intesa della Conferenza unificata.

12. Nel portale istituzionale Opencoesione sono raccolte e rese immediatamente accessibili tutte le informazioni dell'iniziativa, anche ai fini del controllo e del monitoraggio sociale dei processi di ideazione, progettazione e realizzazione degli interventi. »;

10. *Identico.*

11. Le proposte progettuali acquisite dagli enti beneficiari ai sensi del comma 7, sono considerate direttamente candidabili alla selezione delle operazioni previste dai programmi operativi regionali e nazionali di gestione dei Fondi strutturali e dai Piani di sviluppo e coesione finanziati dal FSC, nell'ambito del ciclo di programmazione 2021/2027, sempre che siano coerenti con gli assi prioritari, le priorità d'investimento e gli obiettivi specifici di riferimento fissati dai programmi e dai piani predetti, secondo condizioni e modalità individuate con il decreto di cui al comma 3, previa intesa **in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.**

12. *Identico.*

12-bis. Al fine di consentire a tutti gli enti territoriali di condividere la programmazione delle politiche per la coesione territoriale, all'articolo 10, comma 4, sesto periodo, del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 ottobre 2013, n. 125, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "attraverso la designazione di quattro componenti da parte della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, due in rappresentanza delle regioni e due in rappresentanza delle autonomie locali".

Art. 12.

12-ter. Al fine di garantire il rispetto dei tempi di attuazione del PNRR e il pieno utilizzo dei relativi fondi, nonché di favorire una riduzione degli oneri per le imprese coinvolte, all'articolo 32 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1:

1) alla lettera *b)*, dopo le parole: “straordinaria e temporanea gestione dell’impresa” è inserita la seguente: “anche”;

2) dopo la lettera *b)* è aggiunta la seguente:

“*b-bis)* di ordinare alla stazione appaltante che i pagamenti all’operatore economico, anche nei casi di cui alla lettera *a)*, siano disposti al netto dell’utile derivante dalla conclusione del contratto, quantificato nel 10 per cento del corrispettivo, da accantonare, ai sensi del comma 7, in un apposito fondo”;

b) al comma 7, dopo le parole: “in via presuntiva dagli amministratori,” sono inserite le seguenti: “o dalle stazioni appaltanti nei casi di cui al comma 1, lettera *b-bis)*,”;

c) al comma 8, dopo le parole: “medesimo comma” sono inserite le seguenti: “, anche laddove sia stato concluso e interamente eseguito il contratto di appalto” e dopo le parole: “gli esperti forniscono all’impresa” sono inserite le seguenti: “, ovvero anche alle imprese che sulla medesima esercitano un controllo ai sensi dell’articolo 2359 del codice civile, ove coinvolte nelle indagini, nonché alle imprese dalle stesse controllate,” »;

b) è allegata la seguente tabella:

« Tabella A
(Articolo 6-quater)

Classi demografiche	Importo complessivo da ripartire tra gli enti beneficiari
Fino a 1.000 abitanti	19.448.000 €
Tra 1.001 e 5.000 abitanti	43.192.500 €

b) identico:

« Tabella A
(Articolo 6-quater)

Classi demografiche	Importo complessivo da ripartire tra gli enti beneficiari
Fino a 1.000 abitanti	€ 21.431.924,65
Tra 1.001 e 5.000 abitanti	€ 47.598.642,81

Art. 12.

Tra 5.001 e 10.000 abitanti	24.518.000 €
Tra 10.001 e 20.000 abitanti	21.735.000 €
Tra 20.001 e 30.000 abitanti	8.740.000 €
Premialità comma 3	5.881.675 €
Totale	123.515.175,00 €

Tra 5.001 e 10.000 abitanti	€ 27.019.124,25
Tra 10.001 e 20.000 abitanti	€ 23.952.225,54
Tra 20.001 e 30.000 abitanti	€ 9.631.582,75
Province	€ 19.000.000,00
Città metropolitane	€ 7.000.000,00
Premialità comma 3	€ 5.881.675,00
Totale	€ 161.515.175,00 ».

1-bis. In relazione agli interventi di cui all'Allegato IV annesso al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, per i quali, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il progetto di fattibilità tecnica ed economica è stato già trasmesso all'autorità competente ai fini dell'effettuazione della valutazione d'impatto ambientale di cui alla parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, le procedure di valutazione d'impatto ambientale sono svolte nei tempi previsti per i progetti di cui al comma 2-bis dell'articolo 8 del citato decreto legislativo n. 152 del 2006 dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS di cui all'articolo 8, comma 1, del medesimo decreto. Nella trattazione dei procedimenti di sua competenza ai sensi della normativa vigente, la Commissione di cui al presente comma dà precedenza, su ogni altro progetto, agli interventi di cui al citato Allegato IV annesso al decreto-legge n. 77 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 108 del 2021.

Art. 13.

Articolo 13.

(Misure di agevolazioni per i comuni)

1. All'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, è aggiunto, infine, il seguente periodo: «La misura è altresì estesa ai territori insulari dei comuni di Campo nell'Elba, Capoliveri, Capraia, Giglio, Marciana, Marciana Marina, Ponza, Porto Azzurro, Portoferraio, Portovenere, Rio,

Articolo 13.

(Misure di agevolazioni per i comuni)

1. All'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, è aggiunto, infine, il seguente periodo: «La misura è altresì estesa ai territori insulari dei comuni di Campo nell'Elba, Capoliveri, Capraia, Giglio, Marciana, Marciana Marina, Ponza, Porto Azzurro, Portoferraio, Portovenere, Rio,

Ventotene, localizzati nelle isole minori del Centro-Nord. ».

2. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 32, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per l'anno 2021, il termine di cui al primo periodo è fissato al 15 ottobre 2021. »;

b) al comma 34, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per l'anno 2021, il termine di cui al primo periodo è fissato al 15 novembre 2021. ».

Ventotene, localizzati nelle isole minori del Centro-Nord, **nonché alle isole minori lagunari e lacustri.** ».

1-bis. All'articolo 1, comma 10, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, dopo le parole: « ivi compresi i servizi turistici » sono aggiunte le seguenti: « , nonché le attività del commercio, ivi compresa la vendita dei beni prodotti nell'attività di impresa »;

b) il secondo periodo è **soppresso.**

2. *Identico:*

a) al comma 32, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per l'anno 2021, il termine di cui al primo periodo è fissato al **31 dicembre 2021.** »;

b) al comma 34, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per l'anno 2021, il termine di cui al primo periodo è fissato al **31 gennaio 2022.** »;

b-bis) al comma 54 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « A decorrere dall'anno **2022**, almeno il **40 per cento** delle risorse è assicurato agli enti locali delle regioni del Mezzogiorno ».

2-bis. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 140, dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: « Per il contributo riferito all'anno **2022**, il termine di cui al primo periodo è fissato al **15 febbraio 2022** »;

b) al comma 141 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per il contributo riferito all'anno **2022**, il termine di cui al primo periodo è prorogato al **28 febbraio 2022** ».

2-ter. All'articolo 39, comma 3, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ot-

Art. 13.

Art. 13.

tobre 2020, n. 126, le parole: « a decorrere dall'anno 2022 », ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: « a decorrere dall'anno 2023 ».

Art. 13-bis.

Articolo 13-bis.

(Proroga dell'utilizzo delle risorse straordinarie connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19)

1. Le variazioni di bilancio riguardanti le risorse trasferite agli enti locali connesse alle certificazioni di cui all'articolo 1, comma 827, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e all'articolo 39, comma 2, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, possono essere deliberate sino al 31 dicembre 2021 con deliberazione dell'organo esecutivo, fatte salve in ogni caso le specifiche limitazioni di utilizzo previste dalle norme di riferimento.

Art. 13-ter.

Articolo 13-ter.

(Disposizioni in materia di protezione civile nelle isole minori)

1. Fermo restando quanto previsto dal codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, per l'esercizio delle funzioni ad essi spettanti in qualità di autorità territoriale di protezione civile ai sensi dell'articolo 6 del citato codice, i sindaci dei comuni delle isole minori sul cui territorio hanno sede uno o più comuni possono, anche congiuntamente in forma intercomunale, istituire un apposito organismo consultivo per l'esercizio delle attribuzioni di cui al citato articolo 6. I sindaci, nell'ambito dell'organismo consultivo, possono designare i rappresentanti delle rispettive amministrazioni e possono essere supportati nelle attività di cui al presente comma da soggetti dotati di competenze scientifiche tecniche e amministrative dirette alla identificazione degli scenari di rischio connessi con i rispettivi territori. Ai componenti dei predetti organismi non spetta alcun compenso, indennità, gettone di presenza, rimborso di spesa

Art. 13-ter.

o altro emolumento comunque denominato.

2. Per favorire il tempestivo intervento in vista o in occasione degli eventi emergenziali di cui all'articolo 7 del codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, i comuni delle isole minori possono prevedere la costituzione di un fondo per le attività di protezione civile di competenza comunale di cui all'articolo 2 del medesimo decreto legislativo.

3. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, i comuni delle isole minori che non vi abbiano ancora provveduto predispongono il piano di protezione civile, con il supporto della regione competente.

4. I comuni provvedono alle attività di cui al presente articolo e all'eventuale costituzione del fondo di cui al comma 2 nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente nei rispettivi bilanci.

5. I sindaci dei comuni delle isole minori, il cui territorio ricade in ambiti interessati dal rischio vulcanico, sentite le autorità di protezione civile nazionale e regionale e le locali autorità marittime, in caso di crisi vulcaniche possono regolamentare ovvero contingentare l'accesso alle stesse, al fine di assicurare le condizioni di sicurezza dei cittadini, anche in riferimento alle capacità di accoglienza delle isole e dei rispettivi ambiti portuali.

6. All'attuazione del presente articolo si provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 14.

(Cabina di regia edilizia scolastica)

1. All'articolo 1, comma 61, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, al quinto periodo, dopo le parole « Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca », sono

Articolo 14.

*(Cabina di regia edilizia scolastica)**Identico.*

Art. 14.

Art. 14.

inserite le seguenti: « , dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione ».

Art. 15.

Articolo 15.

(Disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale)

1. All'articolo 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42, i commi da 1 a 1-*sexies* sono sostituiti dai seguenti:

« 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 tecnico-amministrativo 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.

Articolo 15.

(Disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale)

1. *Identico:*

« 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 il 30 novembre 2021 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le amministrazioni competenti e 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 e 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 tecnico-amministrativo 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 entro il 30 novembre 2021 alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano, che la trasmettono, unitamente a quella di propria competenza, nei successivi cinque giorni, alla Conferenza delle regioni e delle province autonome **e all'Agenzia per la coesione territoriale**. Questa predispone il documento di ricognizione conclusivo da comunicare, entro il 31 dicembre 2021, al Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Art. 15.

1-bis. 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-ter*. 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.

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

1-bis. 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 **sono individuati** 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, **convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101**, a valere sulle risorse del fondo cui al comma *1-ter*. 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.

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

Art. 15.

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 localizzazione dell'intervento, il cronoprogramma della spesa, con indicazione delle risorse annuali 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-*bis*, 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.

1-quinquies. Il monitoraggio della realizzazione degli interventi finanziati di cui

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 spesa** di 200.000 euro per l'anno 2021.

1-quater. Entro trenta giorni **dalla data di entrata in vigore del** 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, **di concerto** 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 **dell'Unione europea**, l'importo del relativo finanziamento, i soggetti attuatori, in relazione al tipo e alla localizzazione dell'intervento, il cronoprogramma della spesa, con indicazione delle risorse annuali 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-*bis*, 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.

1-quinquies. *Identico.*

al comma 1-*quater* 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."

1-sexies. Agli oneri derivanti dal comma 1-*ter*, 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. ».

Articolo 16.

(Disposizioni urgenti in materia di Commissari straordinari)

1. All'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, all'ultimo periodo, le parole « per non oltre un triennio dalla prima nomina » sono sostituite dalle seguenti: « non oltre la data del 31 dicembre 2024 ».

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 375.000 euro per l'anno 2021 e a 1.500.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024, si provvede:

a) quanto a 375.000 euro per l'anno 2021 e a 1.500.000 euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

b) quanto a 1.500.000 euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di

Art. 15.

1-sexies. Agli oneri derivanti dal **terzo periodo del** comma 1-*ter*, 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. ».

Articolo 16.

(Disposizioni urgenti in materia di Commissari straordinari)

1. *Identico.*

2. *Identico:*

a) quanto a 375.000 euro per l'anno 2021 e a 1.500.000 euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. **Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio;**

b) *identica.*

Art. 16.

Art. 16.

previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

3. All'articolo 10 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, il comma 8 è abrogato.

2-bis. All'articolo 7 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , nonché, ai soli fini delle semplificazioni di cui al comma 2, agli ulteriori siti retroportuali individuati con le modalità di cui al comma 1-bis »;

b) il comma 1-bis è sostituito dal seguente:

« *1-bis.* Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro per le infrastrutture e la mobilità sostenibili, su proposta delle regioni interessate, possono essere individuati ulteriori siti retroportuali. La proposta è corredata da un piano di sviluppo strategico che specifica la delimitazione delle zone interessate, in coerenza con le zone portuali ».

3. *Identico.*

3-bis. Al fine di assicurare la tempestiva realizzazione, entro il 31 dicembre 2024, degli interventi di adeguamento della pista olimpica di bob e slittino « Eugenio Monti » di Cortina d'Ampezzo, l'amministratore delegato della società di cui all'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, è nominato commissario straordinario ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Fermo restando quanto previsto dai commi 2, 3, 3-bis e 4 del citato articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019, al commissario straordinario sono altresì attribuiti i poteri e le facoltà di cui all'articolo 3, comma 2-bis, del predetto

Art. 16.

decreto-legge n. 16 del 2020. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma, al commissario straordinario non spetta alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso di spese.

3-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è stabilita la quota percentuale del quadro economico degli interventi di cui al comma 3-bis eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico e la tipologia delle spese ammissibili. Per il supporto tecnico, il commissario straordinario di cui al comma 3-bis si può avvalere, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196; i relativi oneri sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare nell'ambito della percentuale individuata ai sensi del primo periodo. Il commissario straordinario può nominare un sub-commissario. L'eventuale compenso del sub-commissario, da determinare in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, è posto a carico del quadro economico dell'intervento da realizzare, nell'ambito della quota percentuale individuata ai sensi del primo periodo del presente comma. Il quadro economico, nonché le ulteriori informazioni di tipo anagrafico, finanziario, fisico e procedurale, devono essere desumibili dal sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Gli interventi devono essere identificati dal codice unico di progetto ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3.

3-quater. Alle controversie relative alle procedure di progettazione, approvazione e realizzazione degli interventi di cui al

Art. 16.

comma *3-bis* si applicano le previsioni dell'articolo 3, comma *12-ter*, del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31.

3-quinquies. Per l'avvio dell'attività di progettazione e di realizzazione degli interventi di cui al comma *3-bis* del presente articolo è riconosciuto un contributo pari a complessivi 24,5 milioni di euro, di cui euro 500.000 per l'anno 2021 ed euro 12 milioni per ciascuno degli anni 2022 e 2023. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 773, della legge 30 dicembre 2020, n. 178. Il Dipartimento per lo sport della Presidenza del Consiglio dei ministri pone in essere le iniziative necessarie a garantire il completamento del finanziamento degli interventi di cui al comma *3-bis* entro il 30 giugno 2022.

3-sexies. All'articolo *94-bis* del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, primo periodo, le parole: « negli anni 2020 e 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « negli anni 2020, 2021 e 2022 » e le parole: « degli anni 2020 e 2021, » sono sostituite dalle seguenti: « degli anni 2020, 2021 e 2022, »;

b) al comma 3, le parole: « il provveditore interregionale alle opere pubbliche per le regioni Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria » sono sostituite dalle seguenti: « il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale »;

c) al comma 6, le parole: « delle strutture centrali e periferiche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché di società dallo stesso controllate » sono sostituite dalle seguenti: « delle strutture dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, delle strutture centrali e periferiche del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché di società dallo stesso controllate »;

Art. 16.

d) dopo il comma 7 sono aggiunti i seguenti:

« *7-bis.* Al fine di assicurare il recupero della piena funzionalità tecnica della “Funivia Savona – San Giuseppe di Cairo”, la continuità dell’esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico, nonché il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, il Commissario straordinario di cui al comma 4, in caso di cessazione dell’attuale concessione e nelle more dell’individuazione di un nuovo concessionario da parte del medesimo Commissario, provvede, in deroga alle previsioni di cui all’articolo 21, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, alla gestione diretta di detto servizio per un periodo massimo di ventiquattro mesi, prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per ulteriori dodici mesi e comunque non oltre il 31 dicembre 2024.

7-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono definiti:

a) le modalità per l’acquisizione in carico alla gestione commissariale, fermo quanto previsto dal comma 1, dei contratti individuali di lavoro con il personale addetto al servizio alla data di cessazione dell’attuale concessione, nel rispetto delle qualifiche funzionali e dei livelli retributivi posseduti, in conformità alle previsioni del vigente Contratto collettivo nazionale di lavoro di settore;

b) le modalità per la reintegrazione dei beni strumentali concessi in uso al concessionario nonché per il riscatto di quelli di proprietà dello stesso, ritenuti indispensabili per la prosecuzione del servizio;

c) le modalità per il trasferimento alla gestione commissariale dei contratti con soggetti terzi in corso di validità, necessari per la prosecuzione del servizio, compresi i contratti di appalto per l’ese-

Art. 16.

cuzione di lavori, servizi e forniture previsti dal codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;

d) i termini per la predisposizione da parte della gestione commissariale di un nuovo piano industriale, operativo e finanziario, nonché per l'affidamento del servizio a un nuovo concessionario secondo le modalità previste dal codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;

e) la quota percentuale delle risorse di cui al comma *7-septies* eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma e al comma *7-bis*.

7-quater. Per il supporto tecnico e le attività connesse alla realizzazione delle attività di cui ai commi *7-bis* e *7-ter*, il Commissario si può avvalere, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, i cui oneri sono posti a carico delle risorse di cui al comma *7-septies* nell'ambito della percentuale individuata ai sensi della lettera *e)* del comma *7-ter*. Il Commissario straordinario può nominare fino a due sub-commissari. L'eventuale compenso del sub-commissario, da determinare in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, è posto a carico del quadro delle risorse di cui al comma *7-septies* nell'ambito della percentuale individuata ai sensi della citata lettera *e)* del comma *7-ter*.

7-quinquies. In relazione alle attività di cui ai commi *7-bis* e *7-ter*, il Commissario straordinario invia al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili entro il 31 dicembre 2021 e, successivamente, ogni sei mesi, una dettagliata relazione in ordine alle predette attività, recante l'indicazione dello stato di realizzazione delle attività e delle iniziative adottate e da

Art. 16.

intraprendere, anche in funzione delle eventuali criticità rilevate nel corso del processo di realizzazione.

7-sexies. Alla scadenza della gestione commissariale di cui al comma *7-bis*, qualora non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario, la regione Liguria subentra allo Stato, quale concedente dell'impianto funiviario. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previo accordo di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la regione Liguria, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, lettera *a*), della legge 15 marzo 1997, n. 59, si provvede all'attuazione del conferimento e all'attribuzione delle relative risorse. L'accordo di programma, di cui al primo periodo, può disporre, previa intesa tra regione ed enti locali, la contestuale attribuzione e ripartizione fra gli enti locali delle risorse finanziarie, umane, strumentali ed organizzative.

7-septies. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni del presente articolo, pari a euro 90.000 per l'anno 2021, a euro 2.000.000 per l'anno 2022 e a euro 5.600.000 per ciascuno degli anni 2023 e 2024, si provvede nell'ambito delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ».

3-septies. All'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 6 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Non si applicano le previsioni di cui all'articolo 2397, primo comma, secondo periodo, del codice civile »;

b) al comma 11 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Le somme previste nei quadri economici destinate ai servizi di ingegneria e architettura restano nella disponibilità della società che può svolgere direttamente i suddetti servizi o affidarli a soggetti terzi, secondo le procedure previ-

Art. 16.

ste dal codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 »;

c) dopo il comma 11 è inserito il seguente:

« *11-bis.* Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con l'autorità di Governo competente in materia di sport, possono essere individuati gli interventi, tra quelli ricompresi nel piano predisposto dalla Società ai sensi del comma 2, caratterizzati da elevata complessità progettuale o procedurale, sottoposti alla procedura di cui all'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 ».

3-octies. All'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 7, le parole: « definitivo e del progetto esecutivo » sono sostituite dalle seguenti: « da porre a base della procedura di affidamento » e le parole: « definitivo ovvero del progetto esecutivo » sono sostituite dalle seguenti: « posto a base della procedura di affidamento nonché dei successivi livelli progettuali »;

b) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

« *7-bis.* Le previsioni dell'articolo 48, comma 5, primo, terzo e quarto periodo, si applicano anche ai fini della realizzazione degli interventi di cui al comma 1 del presente articolo ».

3-novies. Al comma 3 dell'articolo 1-*septies* del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo le parole: « e contabilizzate dal direttore dei lavori » sono inserite le seguenti: « , ovvero annotate sotto la responsabilità del direttore dei lavori nel libretto delle misure, ».

Articolo 16-bis.

Art. 16-bis.

(Misure urgenti per il completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna)

1. Al fine di evitare la revoca dei finanziamenti per lo sblocco di opere indifferibili, urgenti e cantierabili per il rilancio dell'economia, al comma 3-bis dell'articolo 3 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Le disposizioni del precedente periodo si applicano anche al completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna ».

Articolo 16-ter.

Art. 16-ter.

(Modifica all'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108)

1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Al solo scopo di assicurare la trasparenza, le stazioni appaltanti danno evidenza dell'avvio delle procedure negoziate di cui al presente comma mediante i rispettivi siti *internet* istituzionali. La pubblicazione di cui al periodo precedente non costituisce ricorso a invito, avviso o bando di gara a seguito del quale qualsiasi operatore economico può presentare un'offerta ».

Articolo 17.

Art. 17.

(Entrata in vigore)

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

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repub-

Art. 17.

blica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 settembre 2021.

MATTARELLA

DRAGHI, *Presidente del Consiglio dei ministri.*

GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.*

CARTABIA, *Ministro della giustizia.*

GIORGETTI, *Ministro dello sviluppo economico.*

CARFAGNA, *Ministro per il sud e la coesione territoriale.*

FRANCO, *Ministro dell'economia e delle finanze.*

GELMINI, *Ministro per gli affari regionali e le autonomie.*

COLAO, *Ministro per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale.*

Visto, *il Guardasigilli:* CARTABIA.

PAGINA BIANCA



18PDL0161290