



## **DISEGNO DI LEGGE**

**presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri (DRAGHI)**

**dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (GIOVANNINI)**

**e dal Ministro dell'economia e delle finanze (FRANCO)**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 16 GIUGNO 2022**

Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

## INDICE

Relazione .....	<i>Pag.</i>	3
Relazione tecnica .....	»	36
Disegno di legge .....	»	83
Testo del decreto-legge .....	»	84

ONOREVOLI SENATORI. – Si illustra, di seguito, il contenuto del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, di cui si propone la conversione con il presente disegno di legge.

Articolo 1 – *(Misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e il Giubileo 2025)*

In vista delle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 appare necessario garantire che la realizzazione dei lavori e delle opere, previsti dal programma dettagliato degli interventi, di cui all'articolo 1, comma 422, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, rispetti una tempistica particolarmente stringente legata alla data fissata per le celebrazioni.

Il comma 430 dell'articolo 1 della citata legge 234 del 2021, in relazione alle eventuali attività di rielaborazione e approvazione di progetti non ancora aggiudicati, prevede l'applicazione delle procedure acceleratorie disciplinate dall'articolo 4, comma 2, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55.

In tale quadro normativo si inserisce la disposizione in esame che, al comma 1, in considerazione della necessità di accelerazione nel processo di realizzazione delle opere ricomprese dal programma dettagliato degli interventi, prevede ulteriori misure finalizzate all'accelerazione delle procedure di valutazione di impatto ambientale (VIA). In particolare, ferma restando l'applicazione della riduzione dei termini di cui all'articolo 4, comma 2, del citato decreto-legge n. 32 del 2019, si prevede che le procedure di valutazione di impatto ambientale siano svolte nei tempi e secondo le modalità previsti per

i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, il quale, attraverso il richiamo all'articolo 25, comma 2-bis, del medesimo decreto legislativo, prevede dei tempi ridotti per la valutazione di impatto ambientale.

Il comma 2 prevede, per i progetti relativi agli interventi di cui al comma 1, la riduzione da sessanta a quarantacinque giorni del termine (previsto dal secondo periodo del comma 3 dell'articolo 25 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50) per la richiesta di attivazione della procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico. Al riguardo, si evidenzia che l'articolo 25, comma 3, del citato codice dei contratti pubblici dispone che il soprintendente, qualora sulla base degli elementi trasmessi e delle ulteriori informazioni disponibili, ravvisi l'esistenza di un interesse archeologico nelle aree oggetto di progettazione, può richiedere motivatamente, entro il termine di trenta giorni dal ricevimento del progetto di fattibilità o di uno stralcio di esso sufficiente ai fini archeologici, la sottoposizione dell'intervento alla procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico disciplinata dai commi 8 e seguenti del medesimo articolo. Lo stesso comma 3 dell'articolo 25 dispone altresì che, per i progetti di grandi opere infrastrutturali o a rete, il termine della richiesta per la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico è stabilito in sessanta giorni. È su tale ultimo termine che interviene la riduzione prevista dal comma in esame.

Il comma 3 modifica l'articolo 1 della legge n. 234 del 2021. In particolare:

- la lettera *a*) aggiunge al comma 427 tre nuovi periodi, prevedendo che, in relazione agli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade previsti dal programma dettagliato degli interventi di cui al comma 422, la società « Giubileo 2025 » possa sottoscrivere apposite convenzioni con la società ANAS S.p.A., in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento di tali interventi. Inoltre, prevede che, limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici (decreto legislativo n. 50 del 2016), la società ANAS S.p.A. possa effettuare la selezione degli operatori economici, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del codice dei contratti pubblici, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6, del codice dei contratti pubblici. Infine, prevede che, in relazione alle attività affidate ad ANAS S.p.A., la società « Giubileo 2025 » è autorizzata a riconoscere, a valere sulle risorse di cui al comma 420 dell'articolo 1 della legge n. 234 del 2021, destinate alla realizzazione di interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria delle strade oggetto di convenzione, una quota, entro il limite di cui all'articolo 36, comma 3-*bis*, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sulla base delle risultanze della contabilità analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS S.p.A. per le attività di investimento;

- la lettera *b*) aggiunge il comma 427-*bis*, prevedendo che agli affidamenti relativi alla realizzazione degli interventi e all'ap-

provvigionamento dei beni e dei servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità del Giubileo si applica l'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021 n. 77, convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, che introduce misure di semplificazione in materia di affidamento dei contratti pubblici nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale degli investimenti complementari (PNC). Sempre in chiave acceleratoria, la disposizione prevede che per la realizzazione degli interventi del programma di cui al citato comma 422, la conferenza di servizi prevista dal comma 5 dell'articolo 48, del citato decreto-legge n. 77 del 2021, fissa il cronoprogramma vincolante da rispettare per gli enti preposti alla risoluzione delle interferenze e alla realizzazione delle opere mitigatrici. Nel caso di scostamento temporale nell'esecuzione delle lavorazioni, rispetto al predetto cronoprogramma, è prevista l'applicazione di sanzioni commisurate alle penali di cui all'articolo 113-*bis*, comma 4, del codice dei contratti pubblici nei confronti dei citati enti.

La disposizione di cui al comma 4, in vista dei flussi di pellegrinaggio e turistici previsti in occasione delle celebrazioni per il Giubileo della Chiesa cattolica per l'anno 2025, risponde all'esigenza di assicurare che vengano rimosse le situazioni di emergenza, connesse al traffico e alla mobilità, derivanti dalle condizioni delle strade. A tal fine, si prevede che, fermo quanto previsto dall'articolo 1, commi 422, 423, 426 e 427 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, per l'attuazione degli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade comunali di Roma capitale, nonché per lo sviluppo e la riqualificazione funzionale delle strade di penetrazione e di grande collegamento di Roma capitale e della città metropolitana di Roma capitale, i predetti enti, tenuto conto di quanto previsto nel



programma dettagliato degli interventi di cui al citato comma 422, sono autorizzati a sottoscrivere, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato di cui all'articolo 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42, apposite convenzioni con la società ANAS S.p.A., in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento di tali interventi.

Per tali finalità, limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie comunitarie previste dall'articolo 35 del codice dei contratti pubblici, la disposizione prevede che la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS S.p.A. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5, e 6. Si stabilisce, infine, che agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si fa fronte utilizzando le risorse assegnate alla città metropolitana con il decreto di cui all'articolo 1, comma 406, della medesima legge n. 234 del 2021, nonché con le risorse dei rispettivi bilanci che Roma capitale e la città metropolitana intendono destinare a tale finalità.

Il comma 5 autorizza Roma capitale e la città metropolitana di Roma capitale a riconoscere ad ANAS S.p.A., per specifici interventi ricompresi nelle convenzioni di cui al comma 4, a valere sulle risorse di cui al medesimo comma, una quota, entro il limite di cui all'articolo 36, comma 3-bis, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sulla base delle risultanze della contabilità analitica sulle spese effettiva-

mente sostenute da parte dell'ANAS S.p.A., per le attività di investimento.

Il comma 6 prevede che le risorse destinate agli interventi di competenza della città metropolitana di Roma possono essere utilizzate per gli interventi di viabilità comunale in continuità con quelli della medesima città metropolitana.

*Articolo 2 - (Misure urgenti in materia di costruzione, manutenzione e messa in sicurezza delle dighe, nonché di controllo sul loro esercizio)*

Al fine di ridurre i tempi di approvazione dei progetti relativi agli interventi afferenti alla costruzione, alla manutenzione e alla messa in sicurezza delle dighe, in coerenza con le previsioni del Piano nazionale di ripresa e resilienza, nonché di rafforzare l'attività di vigilanza sul loro esercizio, al comma 1 si apportano modifiche all'articolo 2, comma 1, del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, con l'obiettivo precipuo di semplificare la procedura di adozione del regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione e l'esercizio delle dighe.

Al riguardo, si rappresenta che il decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, recante disposizioni urgenti in materia di dighe, ha previsto all'articolo 2, comma 1, l'emanazione, nella forma di cui all'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici e con il Ministro dell'ambiente, del regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione e l'esercizio delle dighe, individuando (lettere da *a*) a *m-bis*), i contenuti del provvedimento, tra cui: le modalità e i termini delle domande e delle relative istrut-

torie per l'approvazione tecnica dei progetti, il riparto di competenze fra uffici centrali e uffici periferici del Servizio nazionale dighe, le modalità di acquisizione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il contenuto dei provvedimenti dell'amministrazione, disposizioni sul potere dell'amministrazione di emanare atti generali contenenti norme tecniche, sui poteri ispettivi dell'amministrazione nonché sul potere di prescrivere interventi di manutenzione e di adeguamento e altri interventi finalizzati a migliorare le condizioni di sicurezza.

Nel corso dell'*iter* di adozione del regolamento, e in considerazione del lungo tempo trascorso, l'evoluzione della normativa tecnica di settore in materia di costruzione e di esercizio delle dighe, di quella in materia ambientale, nonché alla luce del riparto delle competenze di cui al decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, concernente il « Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali » ed in particolare gli articoli 89, 90 e 91, hanno determinato la necessità di aggiornare e semplificare l'adozione del regolamento di cui all'articolo 2, comma 1, del citato decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, modificandone al contempo i contenuti alla luce delle nuove disposizioni.

Per quanto attiene alla normativa tecnica di settore in materia di dighe, si citano, a titolo esemplificativo, i seguenti provvedimenti adottati successivamente all'entrata in vigore del richiamato decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507:

la legge 1° agosto 2002, n. 166, recante « Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti »;

il decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 2003, n. 136, recante « Regolamento concernente l'organizzazione, i compiti ed il funzionamento del Registro italiano dighe - RID, a norma dell'articolo 91 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 »;

la direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 27 febbraio 2004, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 59 dell'11 marzo 2004, recante « Indirizzi operativi per la gestione organizzativa e funzionale del sistema di allertamento nazionale, statale e regionale per il rischio idrogeologico ed idraulico ai fini di protezione civile »;

il decreto-legge 29 marzo 2004, n. 79, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 maggio 2004, n. 139, recante « Disposizioni urgenti in materia di sicurezza di grandi dighe e di edifici istituzionali » e, in particolare, l'articolo 4;

il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (cosiddetto « Decreto Monti »), recante « Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici » e, in particolare l'articolo 4;

la direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 8 luglio 2014, recante « Indirizzi operativi inerenti all'attività di protezione civile nell'ambito dei bacini in cui siano presenti grandi dighe »;

il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156 e, in particolare, l'articolo 2, commi 4-*bis* e 4-*ter*, nonché il comma 4-*quater*, che ha modificato il comma 4-*bis* dell'articolo 6 della legge 1° agosto 2002, n. 166, stabilendo che con il regolamento di cui all'articolo 2 del decreto-legge n. 507 del 1994, 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 caratteristiche definite dallo stesso comma 4-*quater*.

Per quanto attiene, in particolare, alla normativa in materia ambientale, e con speci-

fico riferimento alla previsioni del citato articolo 2, comma 1, del decreto-legge n. 507 del 1994, relative alla valutazione di impatto ambientale e all'esigenza di tutela delle acque dall'inquinamento, si evidenzia che il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante « Norme in materia ambientale », alla parte seconda ha puntualmente disciplinato le procedure di valutazione di impatto ambientale per tutte le categorie di opere e progetti e, all'articolo 114, ha previsto disposizioni specifiche in materia di dighe al fine di assicurare il mantenimento della capacità di invaso e la salvaguardia sia della qualità dell'acqua invasata sia del corpo ricettore, stabilendo che le operazioni di svaso, sghiaiamiento e sfangamento delle dighe sono effettuate sulla base di un progetto di gestione di ciascun invaso; che il progetto di gestione è finalizzato a definire sia il quadro previsionale di dette operazioni connesse con le attività di manutenzione da eseguire sull'impianto, sia le misure di prevenzione e tutela del corpo ricettore, dell'ecosistema acquatico, delle attività di pesca e delle risorse idriche invasate e rilasciate a valle dell'invaso durante le operazioni stesse; che il progetto di gestione individua altresì eventuali modalità di manovra degli organi di scarico, anche al fine di assicurare la tutela del corpo ricettore e che restano valide in ogni caso le disposizioni fissate dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 1° novembre 1959, n. 1363, volte a garantire la sicurezza di persone e cose.

La norma in esame, alla luce delle intervenute modifiche normative, apporta una modifica all'articolo 2 del decreto-legge n. 507 del 1994, prevedendo che il regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione, l'esercizio e la dismissione delle dighe, sia adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988,

n. 400 - anziché nella forma di decreto del Presidente della Repubblica ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della medesima legge n. 400 del 1988- e, contestualmente, ne adegua i contenuti alla nuova disciplina tecnica di settore in materia di costruzione, esercizio e dismissione delle dighe alla luce della richiamata normativa in materia ambientale intervenuta successivamente. Al fine di prevedere un adeguato coinvolgimento delle regioni nella fase di adozione del suddetto decreto si dispone l'acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

Al comma 2 si prevede, a decorrere dall'anno 2022, l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di un fondo alimentato, con una quota pari al 15 per cento delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, primo periodo, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, e, comunque, nel limite massimo di 1 milione di euro annui.

Tale fondo è destinato al riconoscimento di incentivi, con le modalità e i criteri previsti in sede di contrattazione decentrata integrativa e nei limiti delle risorse effettivamente confluite nel medesimo fondo, in favore dei dipendenti di livello non dirigenziale in servizio nelle articolazioni di cui all'articolo 2, comma 171, del citato decreto-legge n. 262 del 2006, per lo svolgimento di specifiche funzioni di vigilanza tecnica sui lavori e sull'esercizio delle dighe e delle opere di derivazione, nonché di istruttoria di progetti e di valutazione della sicurezza. Gli importi corrisposti a titolo di incentivo sono comprensivi anche degli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'amministrazione e non possono, nel corso dell'anno, superare l'importo del 50 per cento del trattamento economico complessivo annuo lordo.

Al riguardo, si evidenzia che l'articolo 2 del citato decreto-legge n. 262 del 2006, al comma 170 ha disposto la soppressione del Registro italiano dighe (RID), istituito ai sensi dell'articolo 91, comma 1, del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, prevedendo, al comma 171, che: « 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 e le attribuzioni facenti capo al Registro italiano dighe, ai sensi del citato articolo 91, comma 1, del decreto legislativo n. 112 del 1998, nonché dell'articolo 10 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 2003, n. 136, sono trasferiti al Ministero delle infrastrutture, e sono esercitati dalle articolazioni amministrative individuate con il regolamento di organizzazione del Ministero, adottato ai sensi dell'articolo 1, comma 23, del decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2006, n. 233. Fino all'adozione del citato regolamento, l'attività facente capo agli uffici periferici del Registro italiano dighe continua ad essere esercitata presso le sedi e gli uffici già individuati ai sensi dell'articolo 11 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 2003, n. 136. ».

Il comma 172 del citato articolo 2 del decreto-legge n. 262 del 2006, ha previsto che: « Le spese occorrenti per il finanziamento delle attività già facenti capo al Registro italiano dighe sono finanziate dalla contribuzione a carico degli utenti dei servizi, ai sensi dell'articolo 12, comma 1, lettere b) e c), del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 2003, n. 136, nei modi previsti dalla legge, per la parte non coperta da finanziamento a carico dello Stato, e affluiscono ad apposita unità previsionale di base inserita nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture.

Una quota degli introiti che affluiscono annualmente a titolo di contribuzione degli utenti dei servizi, pari ad euro 2.500.000 per l'anno 2012, pari a euro 2.673.000 per l'anno 2013, pari a euro 3.172.000 per l'anno 2014 e pari a euro 3.184.000 annui a decorrere dal 2015, resta acquisita al bilancio dello Stato; il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio. Nella medesima unità previsionale di base confluiscono gli stanziamenti finanziari attualmente iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture per le attività del Registro italiano dighe. »

Al riguardo, si evidenzia che le dighe sulle quali la Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede, ai fini della tutela della pubblica incolumità, all'approvazione tecnica dei progetti ed alla vigilanza sulla costruzione e sulle operazioni di controllo, sono 526 e che il personale afferente alla medesima Direzione generale è composto da 91 unità di livello non dirigenziale, da 7 dirigenti di livello non generale e da un dirigente di livello generale.

Nell'ambito di tale personale coloro che svolgono funzioni tecniche sono pari a 66 unità.

Nello specifico, si rappresenta che risorse di scopo per le attività di istituto in materia di dighe derivano dalle contribuzioni dei soggetti controllati (concessionari di derivazione), previste dall'articolo 6 della legge 1° agosto 2002, n. 166, recante « Disposizioni relative al Registro italiano dighe », successivamente confermate dall'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286.

Con la disposizione in esame si prevede, pertanto, che una quota delle sopra richiamate risorse versate dai soggetti controllati, eccedenti euro 3.184.000 annui - che ai



sensi del comma 172, secondo periodo, del decreto-legge n. 262 del 2006, restano acquisiti al bilancio dello Stato – siano destinate a finanziare, oltre alle attività già facenti capo al Registro italiano dighe, anche, ed entro il limite massimo di 1 milione di euro a decorrere dal 2022, un’incentivazione per specifiche funzioni tecniche di alta specializzazione svolte da ingegneri e geologi della competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in attuazione di quanto previsto dalle disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 1° novembre 1959 n. 1363, di cui all’articolo 24 del decreto del Presidente della Repubblica 24 gennaio 1991 n. 85, di cui all’articolo 1 del decreto-legge 8 agosto 1994 n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, nonché di cui all’articolo 4 del decreto-legge 29 marzo 2004, n. 79, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 maggio 2004, n. 139.

Articolo 3 – (*Adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di porto – Guardia costiera, dell’Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza*)

La disposizione è finalizzata, innanzitutto, all’ammodernamento del parco infrastrutturale delle Capitanerie di porto – Guardia costiera che ha in uso complessivamente 851 unità immobiliari distinte nelle seguenti tipologie:

n. 740 unità in uso governativo, immobili pubblici concessi in uso per finalità istituzionali;

n. 8 unità in locazione passiva, immobili di proprietà privata sui quali grava, a carico dell’amministrazione, il pagamento di un canone di locazione;

n. 8 unità FIP-P1, immobili appartenenti al Fondo immobili pubblici;

n. 95 unità in comodato gratuito per un determinato periodo di tempo, con l’obbligo di restituirlo in buono stato alla scadenza.

La maggior parte delle unità immobiliari non rispondono ai previsti *standard* edilizi di efficienza energetica e resistenza antisismica.

Per tali motivi, è necessario un programma di ammodernamento, efficientamento e riqualificazione energetica del parco infrastrutturale delle Capitanerie di porto – Guardia costiera su tutto il territorio nazionale, indirizzato principalmente alle sedi dei comandi di dimensioni minori (Uffici circondariali marittimi e Uffici locali marittimi), ubicati in prossimità del mare e quindi soggetti a un precoce deterioramento per l’azione aggressiva degli elementi atmosferici, che svolgono funzioni strategiche e rappresentano, per la loro capillare collocazione, un prezioso presidio per il controllo delle coste, mediante:

a) interventi diretti alla verifica e alla valutazione della sicurezza sismica e statica di edifici nonché per la realizzazione di progetti di miglioramento antisismico;

b) interventi di efficientamento energetico degli uffici, delle caserme e degli alloggi, ivi comprese le relative progettazioni;

c) interventi di razionalizzazione degli spazi a disposizione, ivi compresi gli interventi di frazionamento e ridimensionamento degli uffici, nel rispetto dei parametri allocativi individuati dalle norme, se eseguiti congiuntamente ad uno degli interventi di cui alle lettere a) e b);

d) interventi di riqualificazione degli spazi aperti se eseguiti congiuntamente ad uno degli interventi di cui alle lettere a) e b), ivi compresi i progetti di miglioramento e valorizzazione delle aree verdi, dell’ambito urbano di pertinenza degli immobili oggetto di intervento.

Parallelamente, occorre procedere alla ri-funzionalizzazione degli immobili confiscati alla criminalità organizzata e assegnati alle Capitanerie di porto – Guardia costiera, per poterli reimpiegare, completando così l’o-

pera di aggressione ai patrimoni mafiosi. Gli interventi assicurano il vantaggio di:

affermare la presenza e il valore presidario dello Stato, per la tutela della sicurezza pubblica, anche nei comuni più piccoli o isolati del territorio;

garantire ai cittadini servizi moderni ed efficienti;

fungere da volano per la ripresa del settore delle piccole imprese edili nazionali, con una favorevole ricaduta sul tasso di occupazione;

superare le difficoltà di eseguire i necessari interventi di adeguamento funzionale degli immobili in locazione.

Per garantire le suddette esigenze, la disposizione, ai commi 1 e 2:

a) prevede l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di un fondo con una dotazione di 1,3 milioni per l'anno 2022, di 500.000 euro per l'anno 2023, di 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e di 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036, per assicurare la funzionalità dei servizi di istituto dell'organizzazione territoriale delle Capitanerie di porto - Guardia costiera;

b) prevede che la spesa è autorizzata ai fini della realizzazione di interventi da eseguire in un arco temporale ultradecennale per:

la costruzione di immobili demaniali in uso alle Capitanerie di porto - Guardia costiera con le annesse pertinenze, l'acquisto dei relativi arredi al fine di garantirne l'immediata fruibilità da parte dei comandi periferici delle Capitanerie di porto - Guardia costiera;

la ristrutturazione, l'ampliamento, il completamento, l'esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento e la riqualificazione energetica, il miglioramento antisismico di quelle già esistenti, comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata. L'elenco degli interventi, predisposto dal

Comando generale del corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera relativo, tra l'altro, all'individuazione e alla localizzazione degli interventi da eseguire e ai parametri progettuali da rispettare, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentiti il Ministero della difesa e l'Agenzia del demanio (tenuto anche conto dell'esperienza e delle competenze maturate dalla citata Agenzia nell'ambito delle verifiche di vulnerabilità sismica degli immobili del demanio e dei conseguenti interventi di adeguamento), entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del decreto ed è comunicato alle competenti Commissioni parlamentari entro trenta giorni dalla sua approvazione;

c) stabilisce i criteri da seguire per la predisposizione del citato programma, finalizzati a contenere gli oneri economici e a garantire la rapida realizzazione degli interventi, prevedendo che si debba ricorrere preferenzialmente:

a) stabili demaniali che potranno essere abbattuti e ricostruiti sullo stesso sedime;

alla rifunzionalizzazione degli immobili confiscati alla criminalità organizzata ai sensi del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, indicando esplicitamente la possibilità di abbattere e ricostruire tali edifici qualora economicamente più vantaggioso;

all'accasermamento nel medesimo stabile di reparti di diverse organizzazioni funzionali, anche ai fini del conseguimento dei risparmi di spesa di cui all'articolo 19 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 177;

all'acquisto, tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati tra cui quelli già sede di presidi territoriali delle Capitanerie di porto-Guardia costiera in regime di locazione con conseguente adeguamento; nonché l'acquisizione di aree o immobili di

proprietà dei comuni interessati, anche mediante permuta con aree o fabbricati di proprietà dello Stato, evitando così il « consumo del suolo » rifunzionalizzando edifici esistenti con mirati interventi di recupero urbanistico;

d) ai fini dell'utilizzo delle risorse del fondo:

ribadisce che le opere edilizie previste dal suddetto programma sono considerate opere destinate alla difesa militare di cui all'articolo 33, comma 1, della legge 1° agosto 2002, n. 166:

estende alle opere di cui al suddetto elenco l'applicabilità delle misure di semplificazione previste per i contratti pubblici di cui al Piano nazionale di ripresa e resilienza e del Piano nazionale per gli investimenti complementari dai titoli III e IV della parte II del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;

dispone che le funzioni di stazione appaltante possano essere svolte, anche in relazione alle tipologie di intervento, dall'Agenzia del demanio, dai competenti provveditori alle opere pubbliche e dagli enti locali, sulla base di specifici accordi stipulati tra le pubbliche amministrazioni interessate, ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241;

stabilisce che l'approvazione dei progetti delle opere previste dalla legge equivale a tutti gli effetti a dichiarazione di pubblica utilità nonché di urgenza e indifferibilità delle opere stesse ai fini di favorire eventuali provvedimenti di espropriazione per pubblica utilità di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327.

Il comma 3 stabilisce che l'elenco degli interventi di cui al comma 2, approvato con decreto ministeriale, riporta il codice unico di progetto (CUP) per ogni singolo intervento. Si prevedono inoltre le modalità di

monitoraggio sullo stato di attuazione dei richiamati interventi e di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti concessi nei tempi previsti, a tal fine rinviando al sistema previsto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

Il comma 4 reca la relativa copertura finanziaria.

Il comma 5, lettera a), apporta mirate modifiche all'articolo 1, comma 475, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 (recante « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024 »), che ha istituito un fondo di investimento pluriennale per il finanziamento di interventi di potenziamento e ammodernamento del patrimonio immobiliare dell'Arma dei carabinieri su tutto il territorio nazionale. Ciò al fine di prevenire incertezze in sede interpretativa e di assicurare maggiore flessibilità ed efficacia agli interventi infrastrutturali da realizzare.

Più nel dettaglio, la disposizione è volta a:

estendere la portata dell'intervento normativo, nel limite delle risorse stanziare dalla stessa norma, agli immobili in uso governativo all'Arma dei carabinieri di tutte le organizzazioni funzionali dell'amministrazione, disciplinate dagli articoli 169 e seguenti del codice dell'ordinamento militare di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, mediante l'espunzione del richiamo, riduttivo, alla sola organizzazione territoriale e del Comando unità forestali, ambientali e agroalimentari;

sostituire i richiami al « programma » (di interventi) presenti nel testo vigente con il più generico riferimento a « elenchi di interventi », allo scopo di distinguere l'oggetto della norma in esame dai programmi biennali degli acquisti di beni e servizi e dai programmi triennali dei lavori pubblici di cui al codice dei contratti pubblici;

evitare possibili antinomie normative, in coerenza con quanto già previsto al comma 476 della medesima legge 30 dicembre 2021, n. 234 – che disciplina il piano di interventi pluriennali di ammodernamento del parco immobiliare del Corpo della Guardia di finanza – individuando nel Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (e non nel Presidente del Consiglio dei ministri) l'autorità competente ad approvare con proprio decreto l'elenco degli interventi di cui alla lettera *e*) della medesima norma. Alla luce dei numerosi interventi che verranno realizzati nel periodo d'interesse (ultradecennali), ha l'ulteriore fine di semplificare l'*iter* procedurale da seguire nel caso in cui si renda necessario apportare eventuali modifiche all'originale elenco degli interventi;

rimodulare la tipologia di interventi antisismici realizzabili, non limitandola – come oggi previsto – alle sole opere di « adeguamento » infrastrutturale richieste dalla speciale disciplina di settore, ma estendendo tale tipologia al più ampio spettro del « miglioramento » degli immobili;

consentire l'acquisto, tramite l'Agenzia del demanio, anche di immobili privati che, pur non essendo già sede di reparti/comandi dell'Arma dei carabinieri, presentino caratteristiche (quali la conformità ai parametri progettuali tipici delle caserme della dell'Arma dei carabinieri, l'idoneità all'adozione di misure di sicurezza passiva, la disponibilità di adeguati spazi da adibire ad autorimessa, ecc.) tali da poter essere agevolmente adattati alle esigenze dei reparti/comandi a cui potrebbero essere destinati. L'ampliamento delle possibilità di acquisto di immobili privati da utilizzare come caserme accresce la possibilità di impiegare celermente e in maniera efficiente le risorse stanziare a tal fine.

Analogamente, il comma 5, lettera *b*), apporta mirate modifiche all'articolo 1, comma 476, della suddetta legge n. 234 del 2021

che ha istituito un fondo di investimento pluriennale per il finanziamento di interventi di potenziamento e ammodernamento del patrimonio immobiliare della Guardia di finanza su tutto il territorio nazionale. Ciò, al fine di prevenire incertezze in sede interpretativa e di assicurare maggiore flessibilità ed efficacia agli interventi infrastrutturali da realizzare.

In particolare, la disposizione è volta a:

sostituire i richiami al « programma » (di interventi) presenti nel testo vigente con il più generico riferimento a « elenchi di interventi », allo scopo di distinguere l'oggetto della norma in esame dai programmi biennali degli acquisti di beni e servizi e dai programmi triennali dei lavori pubblici di cui al codice dei contratti pubblici;

rimodulare la tipologia di interventi antisismici realizzabili, non limitandola – come oggi previsto – alle sole opere di « adeguamento » infrastrutturale richieste dalla speciale disciplina di settore, ma estendendo tale tipologia al più ampio spettro del « miglioramento » degli immobili;

consentire l'acquisto, tramite l'Agenzia del demanio, anche di immobili privati che, pur non essendo già sede di reparti/comandi del Corpo, presentino caratteristiche (quali la conformità ai parametri progettuali tipici delle caserme della Guardia di finanza, l'idoneità all'adozione di misure di sicurezza passiva, la disponibilità di adeguati spazi da adibire ad autorimessa, ecc.) tali da poter essere agevolmente adattati alle esigenze dei reparti/comandi a cui potrebbero essere destinati. L'ampliamento delle possibilità di acquisto di immobili privati da utilizzare come caserme, accresce la possibilità di impiegare celermente e in maniera efficiente le risorse stanziare a tal fine.

Articolo 4 – (*Misure urgenti in materia di trasporto marittimo di passeggeri, di adeguamenti infrastrutturali portuali e per la laguna di Venezia*)



Il decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125, ha introdotto misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia.

In particolare, l'articolo 2 del citato decreto-legge n. 103 del 2021 individua un commissario straordinario, nella persona del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, per la realizzazione di approdi temporanei e interventi complementari in ragione del divieto di transito delle grandi navi nelle zone sensibili della laguna stabilito dall'articolo 1 del medesimo decreto-legge n. 103 del 2021, definendo il regime giuridico cui è assoggettato, i poteri ad esso attribuiti, nonché le modalità di computo dei compensi degli eventuali subcommissari, rimettendo a un decreto ministeriale la fissazione dei termini e delle attività connesse alla realizzazione degli interventi.

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, in qualità di Commissario straordinario, ha il compito di procedere alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione degli interventi di seguito elencati:

a) realizzazione di punti di attracco temporanei in numero non superiore a cinque nell'area di Marghera, di cui due disponibili già per la stagione crocieristica 2022, destinati anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT;

b) manutenzione dei canali esistenti;

c) interventi accessori per il miglioramento dell'accessibilità nautica e della sicurezza della navigazione.

Il comma 1 della disposizione in esame, al fine di garantire lo svolgimento dell'attività crocieristica 2022 nella laguna di Venezia, autorizza il Commissario straordinario di cui al citato articolo 2, del decreto-legge n. 103 del 2021, alla realizzazione, secondo

le modalità previste dai commi 1 e 3 del medesimo articolo 2, di un ulteriore punto di attracco temporaneo nell'area di Chioggia, destinato anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT, nel limite di spesa di euro 1 milione per l'anno 2022. Il Commissario straordinario provvede a indicare, nella relazione periodica da inviare al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, prevista dal comma 2-bis del citato articolo 2, lo stato di realizzazione dell'intervento e le iniziative adottate e da intraprendere, anche in funzione delle eventuali criticità rilevate nel corso del processo di realizzazione.

Al riguardo, si rappresenta che in attuazione del citato articolo 2, comma 1, del suddetto decreto-legge n. 103 del 2021, al fine di potenziare le disponibilità di ormeggi già a partire dal 2022, è stata verificata, oltre alle banchine Liguria e Lombardia su cui sono stati avviati i lavori commissariali di adeguamento, la sussistenza di ulteriori soluzioni.

Nell'ambito di tali attività è emersa l'esigenza di individuare punti di ormeggio temporanei presso il porto di Chioggia, che rientra nel sistema portuale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale.

Il porto di Chioggia, infatti, per la sua configurazione e posizione geografica, potrebbe costituire un ottimo *hub* per consentire al gestore del *terminal*, interessato dal divieto di transito delle « grandi navi » disposto dall'articolo 1 del citato decreto-legge n. 103 del 2021 di svolgere le attività necessarie a rendere più efficace l'azione di riequilibrio della concessione che è stata affidata alla stessa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, favorendo lo sviluppo di ulteriori traffici con conseguente aumento del livello occupazionale e della capacità recettiva del porto ve-

neziano e clodiense unitariamente considerato quale « sistema ».

Il comma 2, con l'obiettivo di garantire un'organizzazione efficace del traffico delle navi da crociera e migliorare i livelli di servizio ai passeggeri, autorizza la spesa, nel limite complessivo di euro 675.000 per ciascuno degli anni 2022 e 2023, in favore dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale per l'adeguamento funzionale e strutturale delle banchine dei porti di Monfalcone e di Trieste. Il trasferimento delle risorse è subordinato alla corretta alimentazione dei sistemi informativi della Ragioneria generale dello Stato e alla comunicazione al Ministero dell'economia e delle finanze del codice unico di progetto (CUP) di ciascun intervento e del relativo cronoprogramma procedurale.

Il comma 3 reca la copertura finanziaria degli oneri derivanti dai commi 1 e 2, quantificati in euro 1.675.000 per l'anno 2022 e in euro 675.000 per l'anno 2023.

Il comma 4 interviene sull'articolo 95 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, che ha istituito l'Autorità per la Laguna di Venezia, quale ente pubblico non economico di rilevanza nazionale, sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, cui vengono attribuite funzioni e competenze per la salvaguardia della città di Venezia e della zona lagunare e per il mantenimento del regime idraulico lagunare, da esercitare, tra l'altro, mediante l'approvazione del programma triennale per la tutela della laguna di Venezia, del programma unico integrato e del programma di gestione e manutenzione del Modulo sperimentale elettromeccanico (MOSE).

Le modifiche apportate sono finalizzate a definire e circoscrivere con maggior dettaglio le competenze e le funzioni svolte dall'Autorità, nonché a semplificare e accelerare le procedure tecniche e amministrative

previste dall'articolo 95 del citato decreto-legge n. 104 del 2020.

In particolare, alla lettera *a*), si modifica il comma 1 del citato articolo 95, al fine di introdurre una nuova denominazione dell'Autorità che viene, pertanto, definita « Autorità per la laguna di Venezia – Nuovo magistrato alle acque ». Tale modifica è orientata al recupero della storica denominazione dell'ente statale di cui l'Autorità ha assorbito integralmente le competenze.

Alla lettera *b*), numero 1), si modifica il comma 2 dell'articolo 95 del decreto-legge n. 104 del 2020, che stabilisce e disciplina nel dettaglio l'attribuzione all'Autorità delle funzioni e delle competenze relative alla salvaguardia della città di Venezia e della zona lagunare e al mantenimento del regime idraulico lagunare, ivi incluse quelle di cui alle leggi 5 marzo 1963, n. 366, 16 aprile 1973, n. 171, e 29 novembre 1984, n. 798, nonché le funzioni già attribuite al magistrato alle acque e trasferite al provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia ai sensi dell'articolo 18, comma 3, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114. La modifica introdotta precisa che per l'esercizio delle proprie funzioni, l'Autorità può sottoscrivere accordi ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241. Ciò al fine di rafforzare e migliorare il coordinamento e la cooperazione con altre amministrazioni mediante la sottoscrizione di accordi tesi a disciplinare lo svolgimento, in collaborazione, delle relative attività di competenza e di reciproco interesse.

Alla lettera *b*), numero 2), si modifica la lettera *c*) del comma 2 dell'articolo 95, al fine di meglio definire l'ambito di operatività dell'Autorità.

Il comma 2 dell'articolo 95 prevede, alla lettera *e*), che l'Autorità svolga attività tecnica di vigilanza e supporto ad amministra-

zioni, enti ed organismi in relazione alla realizzazione di opere pubbliche nell'ambito lagunare con fonti di finanziamento non di diretta competenza. Con la modifica prevista alla lettera *b*), numero 3), si prevede che tali attività siano svolte in via facoltativa e non obbligatoria, ovvero laddove ve ne sia la concreta necessità.

Al fine di meglio delimitare l'ambito di operatività delle funzioni svolte dall'Autorità, in relazione alla riscossione delle sanzioni amministrative derivanti dalle infrazioni in ambito lagunare, alla lettera *b*), numero 4), si modifica la lettera *i*) del comma 2 dell'articolo 95, al fine di specificare che detta attività di riscossione delle sanzioni amministrative sia svolta in relazione alle attività di competenza dell'Autorità.

Alla lettera *b*), numero 5), si opera una modifica finalizzata a chiarire il riparto di competenze, già esistente a legislazione vigente, tra l'Autorità e il comune di Venezia, specificando che l'Autorità provvede al rilascio delle concessioni e autorizzazioni allo scarico delle acque reflue e alla verifica della qualità degli scarichi in relazione ai limiti legali, nonché alla gestione dell'attività amministrativa, contabile e di riscossione dei canoni relativi agli scarichi industriali. Inoltre, viene chiarito che le autorizzazioni degli scarichi civili e di quelli relativi alle aziende artigiane produttive, agli enti assistenziali e alle aziende turistiche ricettive e della ristorazione, sono rilasciate previa approvazione dei progetti da parte del comune di Venezia e i relativi canoni, determinati in base al consumo idrico, sono introitati direttamente dal comune di Venezia.

Alla lettera *b*), numero 6), si opera una modifica formale alla lettera *q*) del comma 2 dell'articolo 95, al fine di prevedere che l'autorità rilasci le autorizzazioni e concessioni per dissodamenti e piantagioni entro il perimetro lagunare, nonché per il prelievo dalla laguna di sabbia, fango « ed altri materiali », anziché di « altre materie ». Ciò al

fine di utilizzare la specifica terminologia tecnica prevista dalla normativa ambientale di settore.

Il comma 2 dell'articolo 95 prevede, alla lettera *s*), che l'Autorità valuta ed esprime i pareri sulla validità dei trattamenti di depurazione delle acque sia per gli scarichi reflui all'interno della laguna, sia per quelli defluenti in mare aperto tramite canali artificiali in prossimità della laguna. Con la modifica di cui alla lettera *b*), numero 7), al fine di rafforzare il ruolo dell'Autorità, si prevede che, in relazione a tali trattamenti, l'Autorità esprima pareri obbligatori.

Il comma 5 dell'articolo 95 disciplina la nomina, i compiti e le funzioni svolte dal presidente, che è il rappresentante legale dell'Autorità, responsabile del suo funzionamento e ne dirige l'organizzazione, emanando tutti i provvedimenti che non siano attribuiti agli altri organi. La nomina del presidente avviene con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentiti la regione Veneto e il comune di Venezia, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari.

Con la modifica di cui alla lettera *c*), si introduce una modifica al comma 5 dell'articolo 95 in relazione alle modalità di nomina del presidente, prevedendo che la stessa sia adottata con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, e d'intesa con il sindaco della Città metropolitana di Venezia anziché « sentiti la regione Veneto e il comune di Venezia ».

Il comma 6 dell'articolo 95 disciplina il Comitato di gestione, composto dal presidente dell'Autorità, che lo presiede, e da sette dipendenti di livello dirigenziale scelti tra il personale del Ministero delle infra-

strutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze, del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, della regione Veneto, della città Metropolitana di Venezia e del comune di Venezia, e nominati, per la durata di tre anni, secondo le modalità previste dallo statuto. In relazione alle attività e alle funzioni del Comitato, alla lettera *d*) si modifica il comma 6, al fine di precisare che la valutazione relativa alle scelte strategiche aziendali e alle nomine dei dirigenti responsabili delle strutture di vertice dell'Autorità, sottoposta dal Presidente al Comitato, è preventiva.

In base al comma 7, per l'espletamento dei propri compiti l'Autorità, si avvale di un Comitato consultivo composto da sette componenti, nominati con provvedimento del presidente dell'Autorità, su proposta, rispettivamente, del sindaco di Venezia, del sindaco di Chioggia, del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto, del presidente dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale, del presidente della Giunta regionale del Veneto e del segretario generale dell'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali, scelti tra soggetti, anche estranei alla pubblica amministrazione, dotati di specifiche e comprovate competenze e esperienza in materia idraulica e di morfodinamica lagunare e di gestione e conservazione dell'ambiente.

Con la modifica di cui alla lettera *e*), si ampliano le competenze professionali richieste per la nomina dei componenti del Comitato, al fine di consentire l'individuazione di adeguati profili professionali per lo svolgimento dell'incarico.

In relazione alle modalità di adozione dello statuto dell'Autorità, il comma 9 dell'articolo 95 prevede che lo stesso sia adottato, in sede di prima applicazione, dal pre-

sidente dell'Autorità, e approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, precisando altresì i contenuti e le finalità dello stesso. Si prevede, infine, al medesimo comma 9, che l'Autorità possa avvalersi del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato, ai sensi dell'articolo 1 del testo unico di cui al regio decreto 30 ottobre 1933, n. 1611.

Con la modifica di cui alla lettera *f*), si prevede, da un lato, che l'adozione dello statuto avvenga sentiti il presidente della regione Veneto e il sindaco della città metropolitana di Venezia, al fine di prevedere un coinvolgimento più diretto degli enti territoriali di governo, e dall'altro si prevede che l'Autorità, laddove necessario, si avvalga obbligatoriamente del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato, ai sensi dell'articolo 1 del regio decreto 30 ottobre 1933, n. 1611, che prevede che la rappresentanza, il patrocinio e l'assistenza in giudizio delle amministrazioni dello Stato, anche se organizzate ad ordinamento autonomo, spettano all'Avvocatura dello Stato.

Alla luce dell'istituzione dell'Autorità e dell'attribuzione dei relativi compiti e funzioni, l'articolo 95, al comma 22, introduce modifiche all'articolo 4 della legge 29 novembre 1984, n. 798 (*Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia*), prevedendo una nuova disciplina per il funzionamento del Comitato cui è affidato l'indirizzo, il coordinamento e il controllo per l'attuazione degli interventi previsti dalla medesima legge n. 798 del 1984.

La lettera *g*) reca una modifica al comma 27-*bis* finalizzata ad eliminare il riferimento alle parole « di mare » del tutto improprio (sul piano tecnico - giuridico) in considerazione delle peculiari caratteristiche della laguna di Venezia.

La lettera *h*) introduce una modifica al comma 27-*quinqies* dell'articolo 95 al fine di prevedere una riduzione dei termini ivi



stabiliti, da sessanta a trenta giorni, per l'espressione del parere della Commissione tecnico-consultiva istituita presso il Provveditorato interregionale delle Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino- Alto Adige, Friuli Venezia Giulia sulle domande di autorizzazione per la movimentazione, in aree di mare ubicate all'interno del conterminare lagunare di Venezia, dei sedimenti risultanti dall'escavo dei fondali del conterminare lagunare di cui al comma 27-bis del medesimo articolo 5.

Il comma 5, infine, interviene sull'articolo 4, comma 3, della legge 29 novembre 1984, n. 798 recante « Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia », al fine di prevedere che il Comitato istituzionale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna, istituito dal medesimo articolo 4, approvi il piano degli interventi nell'ambito della Laguna di Venezia e decida sulla ripartizione delle risorse stanziare per la loro attuazione, nonché sulla eventuale rimodulazione delle risorse ripartite. Tale modifica si rende necessaria al fine di provvedere ad una efficace ed efficiente gestione delle risorse destinate agli interventi per la salvaguardia di Venezia.

*Articolo 5 - (Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'impianto funiviario di Savona)*

Il comma 1 apporta modifiche all'articolo 94-bis del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020 n. 27, introducendo i commi aggiuntivi 7-bis, 7-ter, 7-quater e 7-quinquies. L'articolo 94-bis del citato decreto-legge n. 18 del 2020, ha previsto la nomina del provveditore interregionale alle opere pubbliche di Piemonte, Val d'Aosta e Liguria quale 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, con il compito di provvedere alla progettazione,

all'affidamento e all'esecuzione degli interventi necessari per il ripristino della funzionalità dell'impianto funiviario di Savona in concessione alla società Funivie S.p.A..

Al riguardo, si premette che la funivia San Giuseppe di Cairo costituisce una infrastruttura funiviaria per il trasposto di carbone e rinfuse solide (non alimentari) dal porto di Savona al parco/deposito oltre Appennino sito nel comune di Cairo Montebotte di proprietà del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

L'impianto funiviario assume una preminente rilevanza nell'ambito della portualità alto-tirrenica, per le caratteristiche tecniche e del servizio fornito, per provenienza dei traffici, per la peculiarità delle merci trasportate e per la sua interconnessione funzionale con il trasporto marittimo e ferroviario.

Allo stato, la gestione dell'infrastruttura e dei servizi di trasporto merci da effettuare mediante gli impianti della funivia Savona - S. Giuseppe e del relativo parco ferroviario nel comune di San Giuseppe di Cairo è affidata alla società Funivie S.p.A. in virtù di una concessione, stipulata il 15 novembre 2007, della durata di 25 anni a decorrere dal 20 dicembre 2007.

Per assicurare la sostenibilità economico-finanziaria dell'esercizio pubblico, quantificato sulla base di un piano industriale e operativo, predisposto su iniziativa della stessa società, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di ente concedente, ha riconosciuto un contributo finanziario per l'esercizio, per la manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti, per il rinnovo degli stessi e per gli investimenti per la realizzazione delle coperture dei parchi del carbone (importo stimato di 30 milioni di euro). Detto contributo complessivo nei 15 anni ammonta a euro 104.781.0000 e viene ridotto annualmente sino al suo completo esaurimento nel quindicesimo anno.

Il menzionato contributo attualmente è imputato al capitolo 1325, Missione 13, Programma 6, iscritto nel bilancio di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili.

Nel corso del periodo di concessione si è registrato una generalizzata contrazione del mercato del carbone e delle rinfuse solide che di fatto ha dimezzato il quantitativo delle merci trasportate (circa 750.000 tonnellate annue) a fronte dei 2 milioni di tonnellate annue previste nel piano industriale e che ha reso ad oggi difficoltoso qualsiasi tentativo di riequilibrio finanziario derivante dal margine operativo.

Inoltre, il danneggiamento di alcuni piloni di sostegno delle linee funiviarie a causa di un eccezionale nubifragio che ha coinvolto l'impianto, ha determinato il fermo delle attività di esercizio funiviario.

Infine, la mancata realizzazione delle coperture dei parchi-deposito del carbone ha determinato la sospensione dell'erogazione delle quote residue di contributo statale da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (l'ultima rata di contributo liquidata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in favore della società Funivie Spa è relativa all'annualità 2018).

Pertanto, il comma 1 introduce all'articolo 94-bis del citato decreto-legge n. 18 del 2020 i seguenti commi:

a) comma 7-bis, il quale prevede che in caso di cessazione entro il 31 dicembre 2022 della concessione Funivia Savona - San Giuseppe di Cairo e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale, 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, provvede, per un periodo massimo di ventiquattro mesi, prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture

e della mobilità sostenibili non oltre il 31 dicembre 2024, ad eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, nonché all'individuazione di un nuovo concessionario secondo le modalità previste dal codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Inoltre, si precisa che la proroga è subordinata alla necessità di definire le procedure di individuazione del nuovo concessionario.

Si prevede, altresì, che, nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale provvede alla gestione diretta dell'impianto funiviario. Al riguardo, si evidenzia che nel periodo precedente all'affidamento in concessione, la gestione dell'infrastruttura avveniva in maniera diretta a mezzo di un Commissario governativo (ai sensi del combinato disposto dell'articolo 18 della legge 2 agosto 1952, n. 1221 e dell'articolo 2 della legge 12 gennaio 1991, n. 13).

Occorre, altresì, evidenziare che l'articolo 21, comma 5, del decreto-legge n. 98 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 111 del 2011, ha previsto, ai fini del contenimento della spesa pubblica e con lo scopo di assicurare l'organico completamento delle procedure di trasferimento alle regioni dei compiti e delle funzioni di programmazione e amministrazione relativi alle ferrovie in regime di gestione commissariale governativa, che tutte le funzioni e i compiti delle gestioni commissariali governative ferroviarie sono attribuite alla competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

b) comma 7-ter, il quale prevede che, qualora non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario all'esito della procedura di cui al comma 7-bis, la regione Liguria subentra allo Stato, quale titolare e concedente dell'impianto funiviario e demanda l'attuazione del conferimento e l'at-

tribuzione alla regione Liguria, a decorrere dalla data di effettivo trasferimento dell'impianto funiviario, delle relative risorse individuate al comma 7-*quinqies*, ad un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previo accordo di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la regione Liguria;

c) comma 7-*quater*, il quale prevede che il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, per lo svolgimento delle attività individuate ai commi 7-*bis* e 7-*ter* e per l'eventuale supporto tecnico, possa avvalersi, 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-*quinqies* nel limite massimo di spesa di 70.000 euro per l'anno 2022 e di 200.000 euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024;

d) comma 7-*quinqies*, il quale reca la copertura finanziaria per l'attuazione dei commi 7-*bis* e 7-*ter*, quantificati nel limite massimo di euro 700.000 per l'anno 2022 e di euro 5.600.000 a decorrere dall'anno 2023.

Il comma 2 estende fino al 31 dicembre 2022 le misure in favore dei lavoratori dipendenti da imprese del territorio della provincia di Savona (cassa integrazione), impossibilitati a prestare attività lavorativa, in tutto o in parte, a seguito della frana verificatasi lungo l'impianto funiviario di Savona, in concessione alla società Funivie S.p.A..

Al riguardo, va premesso che l'articolo 94-*bis* del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, ha previsto, al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dalla diffusione del contagio da COVID-19 e di consentire la ripresa economica

dell'area della provincia di Savona che la regione Liguria, nel limite delle risorse disponibili destinate alla medesima regione ai sensi dell'articolo 44, comma 11-*bis*, del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148, possa erogare nell'anno 2020, nel limite di spesa di 1,5 milioni di euro, un'indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa e degli assegni per il nucleo familiare (ANF), per la durata massima di dodici mesi, in favore dei lavoratori dipendenti da imprese del territorio della provincia di Savona, impossibilitati a prestare attività lavorativa, in tutto o in parte, a seguito della frana verificatasi lungo l'impianto funiviario di Savona, in concessione alla società Funivie S.p.A., in conseguenza degli eccezionali eventi atmosferici del mese di novembre 2019.

Successivamente, l'articolo 49, comma 2-*bis*, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, ha previsto l'estensione anche per l'anno 2021 dello stesso trattamento.

Infine, l'articolo 16, comma 3-*sexies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, ha previsto una ulteriore estensione del citato trattamento straordinario di integrazione salariale dal 16 novembre 2021 al 31 agosto 2022.

La disposizione in esame prevede la possibilità di riconoscimento da parte dell'INPS, per la durata massima di altri quattro mesi (settembre 2022 - dicembre 2022), di un'ulteriore indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa, in continuità con l'indennità di cui al comma 1 dell'articolo 94-*bis* del citato decreto-legge n. 18 del 2020, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 27 del 2020.

Articolo 6 - (*Disposizioni in materia di trasporto aereo*)

Il Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) rappresenta il sistema integrato di infrastrutture, puntuali e a rete, di interesse nazionale e internazionale che costituisce la struttura portante del sistema di trasporto passeggeri e merci italiano.

Pur non essendo inseriti nel PNRR, i progetti degli aeroporti sono oggi fortemente orientati alla transizione ecologica (fotovoltaico, SAF/HVO, elettrificazione dei mezzi, comunità energetica, innovazione tecnologica, ristrutturazione immobili in ottica *green*).

Investimenti rapidi e consistenti in questo settore non potranno che avere effetti positivi rilevanti di tipo economico e sociale. Inoltre, trasformare in senso sostenibile le infrastrutture e il sistema dei trasporti può contribuire a determinare un miglioramento della competitività dell'economia e anche della qualità della vita delle persone e dell'ambiente in cui esse vivono e operano.

Peraltro, l'anno 2025, con le celebrazioni per il Giubilo della Chiesa cattolica, offre interessanti prospettive di sviluppo del traffico aereo verso il nostro Paese, favorendo la ripresa del settore del turismo e degli investimenti e rafforzando il « *Brand Italia* ». In tale scenario, la necessità di infrastrutture aeroportuali adeguate, in grado di garantire i più elevati *standard* di servizio, richiede strategie chiare e adeguatezza degli strumenti per far ripartire fin da subito gli investimenti per lo sviluppo.

Pertanto, al comma 1, riconoscendo la strategicità e il preminente interesse nazionale dello sviluppo dei tre aeroporti intercontinentali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia Tessera e al fine di rafforzare l'interconnessione tra sistema ferroviario e trasporto aereo, si prevede:

a) lo svolgimento delle procedure di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 6, comma 3-*ter*, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nonché quelle relative alle opere inserite nei piani di svi-

luppo aeroportuale, ivi incluse quelle di mitigazione e miglioramento ambientale, nei tempi previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-*bis*, del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006;

b) lo svolgimento del dibattito pubblico di cui all'articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nei termini di cui all'articolo 46, comma 1, secondo periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;

c) la riduzione della metà dei termini per l'accertamento di conformità di cui all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, relativamente ai piani di sviluppo aeroportuale e alle opere inserite in detti piani.

Al comma 2 si stabilisce che le opere di cui al comma 1 che comportano un miglioramento dell'impatto ambientale sulle aree antropizzate sono recepite in via prioritaria all'interno degli strumenti di pianificazione urbanistica, naturalistica e paesaggistica vigenti.

Al comma 3 si prevede la riduzione della metà dei termini previsti per le procedure di valutazione ambientale di cui alla parte seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006 – relative alla valutazione ambientale strategica e alla valutazione di impatto ambientale – in relazione ai piani di sviluppo aeroportuale degli aeroporti di interesse nazionale diversi da quelli di cui al comma 1, nonché alle opere previste dai medesimi piani. In relazione a tali opere si prevede, altresì, l'applicazione delle disposizioni con finalità acceleratoria di cui al comma 1, lettere *b)* e *c)*, ovvero la riduzione dei termini per lo svolgimento del dibattito pubblico e per l'accertamento della conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi.



Articolo 7 - (*Disposizioni urgenti in materia di sicurezza e circolazione stradale e di infrastrutture autostradali*)

Il comma 1 apporta una serie di modifiche al codice della strada (di seguito « codice »), di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sicurezza stradale e mobilità, al fine di ridurre gli oneri amministrativi a carico dell'utenza, di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, nonché di incrementare la sicurezza della circolazione stradale.

In particolare, la lettera *a*) modifica l'articolo 24 (*Pertinenze delle strade*) del codice, in quanto, ad oggi, non è prevista una disciplina completa relativa alle stazioni di ricarica dei veicoli elettrici. Con l'intervento normativo in questione si intende procedere ad una qualificazione giuridica dell'infrastruttura di ricarica e della sua collocazione in diverse aree della sede stradale a seconda della tipologia di strada considerata. Nello specifico, al numero 1), viene modificato il comma 4 del citato articolo 24, al fine di ricomprendere i manufatti per la ricarica dei veicoli tra quelli facenti parte delle aree di servizio, definite pertinenze di servizio. Al numero 2), viene modificato il comma 5, al fine di ricomprendere le aree per la ricarica dei veicoli tra le pertinenze che possono appartenere anche a soggetti diversi dall'ente proprietario ovvero essere affidate dall'ente proprietario in concessione a terzi secondo le condizioni stabilite dal regolamento. Al numero 3), infine, viene modificato il comma 5-*bis*, al fine di prevedere che le pertinenze di servizio rispettino anche le norme che disciplinano l'installazione e la gestione di stazioni di ricarica elettrica.

La lettera *b*) interviene sull'articolo 47 (*Classificazione dei veicoli*) del codice, operando, al comma 2, in relazione alla categoria L1e, alla categoria L2e, alla categoria L3e e alla categoria L4e una modifica alla definizione delle relative categorie internazionali di appartenenza. In tal modo, si as-

sicura un inquadramento più chiaro dei velocipedi elettrici, peraltro già contemplato nelle norme armonizzate dell'Unione europea.

La lettera *c*) modifica l'articolo 50 (*Velocipedi*) del codice, introducendo, per completezza, al numero 1), il valore della potenza nominale continua massima (pari a 0,5 kW) anche per i velocipedi adibiti al trasporto delle merci. Conseguentemente, al numero 2), si modifica il comma 2 del medesimo articolo 50, al fine di individuare le misure del relativo piano di carico; al numero 3) la disposizione chiarisce che i velocipedi a pedalata assistita non rispondenti ad una o più delle caratteristiche o prescrizioni indicate nel comma 1 sono considerati ciclomotori ai sensi e per gli effetti dell'articolo 97. Al riguardo, si evidenzia che laddove vengano effettuate delle modifiche idonee a mutarne le loro caratteristiche tecniche o costruttive, munendo il veicolo di un motore che supera i limiti di potenza nominale, ovvero non rendendolo capace di ridurre progressivamente la velocità (interrompendola se vengono raggiunti i 25 km/h o se il conducente smette di pedalare), tali mezzi non possono più essere classificati come velocipedi, divenendo a tutti gli effetti degli *scooter* elettrici, quindi rientranti nella categoria dei ciclomotori. Pertanto, il quadro normativo di riferimento, con relative sanzioni, che dovrà essere preso in esame da parte di un operatore delle Forze dell'ordine nell'ambito di controllo di polizia è quello sancito all'articolo 97 del codice della strada, in forza del quale, tra l'altro, per poter circolare, tali veicoli devono essere muniti di certificato di circolazione e targa, che identifica l'intestatario del certificato di circolazione (comma 2-*bis*); inoltre, si introducono sanzioni amministrative pecuniarie per chi fabbrica, produce, pone in commercio o vende velocipedi a pedalata assistita che sviluppino una velocità superiore a quella prevista dal codice della strada (da euro 1.084

a euro 4.339) e per chi effettua sui velocipedi a pedalata assistita modifiche idonee ad aumentare la potenza nominale continua massima del motore ausiliario elettrico o la velocità oltre i limiti previsti dal codice della strada (da euro 845 ad euro 3.382) (comma 2-ter);

La lettera *d*) introduce il comma 3-bis all'articolo 97 (*Circolazione dei ciclomotori*) del codice, consentendo di non dover più inviare per posta ai titolari di ciclomotori che cambiano residenza il tagliando cartaceo da apporre sui certificati di circolazione (procedura che già opera per i proprietari di vetture/veicoli). L'aggiornamento della residenza avverrebbe nell'archivio nazionale dei veicoli, in modo da poter essere controllata, in tempo reale dagli organi di polizia, la residenza del titolare del ciclomotore senza necessità di apporre un tagliando ad ogni cambio residenza. Tale modifica si inquadra nel ben più ampio progetto di digitalizzazione, innovazione e semplificazione dei processi, in atto presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

La lettera *e*) sostituisce la lettera *f*) del comma 3 dell'articolo 116 (*Patente e abilitazioni professionali per la guida di veicoli a motore*) del codice. Con tale modifica, in coerenza con la disposizione dell'Unione europea, recepita nella normativa sulla qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti (CPC/Code 95), è stato possibile per gli Stati membri consentire ai titolari di patente B di guidare un veicolo ad alimentazione alternativa fino a 4,25 t (anziché fino a 3,5 t). La disposizione, nel consentire una maggiore flessibilità, risponde alle necessarie esigenze di accelerazione sulla transizione ecologica nel settore dei trasporti (in particolare del trasporto merci dell'ultimo miglio). Infatti, sarebbe favorita, nel modo più semplice possibile, una transizione a forme di mobilità più sostenibili nel trasporto merci su strada da parte delle aziende della logistica, sia le grandi sia le

numerose PMI che costellano il mercato nazionale, anche alla luce delle ultime criticità riscontrate sul fronte energetico, nello specifico per quanto riguarda la mobilità delle merci e l'integrità delle *supply chain*. Non da ultimo, permettere questa modifica a livello nazionale consentirebbe di velocizzare notevolmente il passaggio a veicoli a zero emissioni, quali appunto i veicoli elettrici. Al contrario, mantenere la limitazione delle patenti costringerebbe i corrieri a usare veicoli più piccoli e meno performanti (ci sarebbe una perdita di competitività).

Tanto premesso, al numero 2) della novellata lettera *f*), si prevede che la patente B possa abilitare alla guida dei veicoli senza rimorchio adibiti al trasporto di merci con una massa complessiva compresa tra i 3500 kg e i 4250 kg. Quanto al requisito soggettivo, si precisa che è necessario aver conseguito la suddetta patente da due anni. In ordine al requisito oggettivo, si precisa che la differenza di massa (tra 4250 e 3500 kg) deve essere riconducibile esclusivamente alla massa della batteria per la categoria dei veicoli e non deve determinare in alcun modo un aumento di capacità di carico. Al riguardo, il comma 2 dell'articolo in esame demanda ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la definizione delle modalità di annotazione sul documento unico dell'eccesso di massa connesso al sistema di propulsione installato.

La lettera *f*), modifica il comma 2-bis dell'articolo 117 (*Limitazioni nella guida*) del codice, introducendo il limite di potenza specifica, riferita alla tara, per le autovetture elettriche o ibride *plug-in*, condotte dai « neo-patentati » di categoria B.

La lettera *g*) apporta modifiche all'articolo 120, sostituendo la rubrica con la seguente: « Requisiti morali per ottenere il rilascio della patente di guida e disposizioni sull'interdizione alla conduzione di velocipedi a pedalata assistita » e inserendo il comma 6-bis, il quale prevede che: nei confronti dei

soggetti indicati dal comma 1 del medesimo articolo, il giudice ovvero il prefetto possono disporre l'interdizione dalla conduzione dei velocipedi a pedalata assistita, fatti salvi gli effetti di provvedimenti riabilitativi e, per i soggetti destinatari dei predetti divieti, per tutta la loro durata, e che, nell'ipotesi di cui al comma 2 del medesimo articolo, con il provvedimento prefettizio di revoca della patente di guida può essere disposta l'applicazione dell'ulteriore misura dell'interdizione dalla conduzione dei predetti velocipedi. Precisa che avverso il provvedimento interdittivo prefettizio è ammesso ricorso ai sensi del comma 4 (ricorso al Ministro dell'intero) e stabilisce che la violazione della misura interdittiva introdotta dalla disposizione in esame è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.000 a euro 7.000 e confisca del mezzo;

La lettera *h*) apporta modifiche all'articolo 126 (*Durata e conferma della validità della patente di guida*) del codice, con il fine di presidiare la sicurezza della circolazione stradale nel caso di rinnovo di validità di patenti di guida scadute da più di cinque anni.

Le vigenti disposizioni del codice consentono al conducente titolare di siffatta patente di rinnovarla senza altro onere che non sia la rituale certificazione dei requisiti di idoneità psico-fisica alla guida e presentazione della domanda di rinnovo di validità. Fa eccezione il solo caso in cui, ai sensi dell'articolo 128, comma 1, del codice, i competenti uffici dell'attuale Dipartimento per la mobilità sostenibile, a fronte di una patente scaduta da un considerevole lasso di tempo, ritengano sussistere dubbi sul permanere dell'idoneità tecnica alla guida; in tal caso, gli stessi possono emettere un provvedimento di revisione che obbliga il conducente a sottoporsi al relativo esame, teorico e pratico. La disciplina applicativa di tali previsioni si è sostanziata, nel corso del tempo e fino al 1° settembre 2021, in un cospicuo

numero di circolari che, da ultimo, hanno stabilito in tre anni il termine trascorso il quale una patente non rinnovata richiederebbe un provvedimento di revisione e, entro trenta giorni dalla notifica di tale provvedimento, il termine utile per presentare domanda di revisione. L'attività degli Uffici della motorizzazione civile (UMC) finalizzata all'emissione del provvedimento di revisione non è stata di poco rilievo, sotto un profilo di impiego delle risorse sia umane che finanziarie, presupponendo sia un monitoraggio continuo delle patenti di guida scadute da almeno tre anni, sia la predisposizione di altrettanti provvedimenti di revisione da notificarsi nelle forme di legge. Peraltro, poiché il citato comma 1 dell'articolo 128 letteralmente recita « qualora sorgano dubbi », la giurisprudenza ha inteso ammettere ogni possibile prova contraria ai dubbi medesimi, anche testimoniale: ciò, nel tempo, ha palesato una sostanziale inutilità dell'attività degli UMC i cui provvedimenti di revisione sono stati sconfessati, in sede di ricorso, dalle più svariate testimonianze ovvero dichiarazioni sostitutive di atto di notorietà intese a comprovare che il conducente, ancorché con patente scaduta da almeno tre anni, non aveva mai cessato l'attività di guida e, pertanto, non aveva perso l'idoneità tecnica. Pertanto, stante l'oggettiva esigenza di dare effettività e contenuto alla « verifica di persistenza dell'idoneità tecnica alla guida », nel 2021, con tre circolari, nelle more di una evoluzione normativa al riguardo, la Direzione generale per la motorizzazione ha ritenuto di regolamentare in modo più dettagliato e univoco la procedura su esposta, riducendo gli attuali margini di incertezza operativa che affliggono gli uffici e disorientano l'utenza. La citata Direzione ha, dunque, disposto che, a far data dal 1° settembre 2021, i titolari di patente di guida, la cui validità sia scaduta da oltre cinque anni, che presentano agli UMC richiesta di conferma di validità della patente, devono

sostenere, preliminarmente alla conferma, un « esperimento di guida » teso ad accertare che il conducente abbia conservato i requisiti di idoneità tecnica alla guida (capacità di effettuare manovre e abilità di comportamento nel traffico). Disciplinate le modalità di presentazione della domanda finalizzata a sottoporre il conducente all'esperimento di guida, le istruzioni impartite prevedono che gli UMC rilascino agli interessati una ricevuta di prenotazione dell'esperimento in parola valida per condurre il veicolo fino al giorno della prova.

La disposizione in esame, quindi, intende superare un simile impianto normativo per prevedere l'esito favorevole di un esperimento di guida quale condizione per il rinnovo di una patente scaduta da cinque anni. Nello specifico, la lettera *h*), al numero 1), modifica il comma 8 dell'articolo 126 del codice, al fine di prevedere il richiamo al comma 8-ter, inserito dal successivo numero 2). Il nuovo comma 8-ter prevede che, nel caso una patente di guida sia scaduta da più di cinque anni, la conferma della validità è subordinata anche all'esito positivo di un esperimento di guida. Detto esperimento è strutturato solo in una prova pratica, i cui contenuti sono mutuati da quelli previsti per la prova pratica di guida utile al conseguimento di una patente della medesima categoria di quella posseduta, ma in numero ridotto.

Come anticipato, la previsione di un solo esperimento di guida offre il vantaggio:

– per il conducente, di non essere valutato nell'idoneità tecnica alla luce di cognizioni teoriche che, se certamente hanno un senso per candidati al conseguimento di una patente, possono diventare, specie dopo un periodo piuttosto lungo di attività di guida, comportamenti parimenti corretti e virtuosi pur nella non attualità della conoscenza della regola formale ed astratta;

– per gli UMC, di alleggerire le attività utili alla verifica del permanere dell'idoneità

tecnica in parola, concentrandole su ciò che rileva per garantire la sicurezza stradale di tutti gli utenti della strada.

Il rinvio alle manovre e comportamenti di guida nel traffico, previsti dalla disciplina dell'Unione europea e attuati nell'ordinamento interno, dà garanzia di uniformità di svolgimento degli esperimenti di guida in parola e di significatività delle attività richieste al conducente. Il maggior intervallo temporale rispetto alla disciplina attuale (cinque anni invece di tre) è funzionale a far salve situazioni di mere, e tuttavia difficilmente giustificabili, dimenticanze dell'obbligo di procedere al rinnovo di validità della patente.

L'esperimento di guida deve comunque costituire l'ultimo appello per il conducente che abbia per troppo tempo dimenticato di rinnovare la sua patente e pertanto, nel caso in cui lo stesso non si presenti per sostenere la prova, la patente è revocata: diversamente il conducente negligente potrebbe continuare a circolare con la ricevuta di prenotazione sostanzialmente *sine die*, senza sottoporsi mai alla prova di verifica del permanere dell'idoneità tecnica. Al numero 3) si modifica il comma 9 del medesimo articolo 126 del codice, al fine di prevedere l'applicazione delle disposizioni del comma 8-ter anche alle procedure previste per i titolari di patente italiana, residenti o dimoranti in un altro Stato per un periodo di almeno sei mesi. I numeri 4) e 5) apportano modifiche, rispettivamente, ai commi 10 e 10-bis dell'articolo 126, al fine di aggiornare la denominazione della Direzione generale e del Dipartimento competenti, nonché del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

La lettera *i*) aggiunge un periodo al comma 7 (*Comportamento dei pedoni*) dell'articolo 190 del codice, al fine di favorire la mobilità delle persone con disabilità e, in particolare, di rendere possibile la circolazione delle macchine a loro uso in determi-



nati ambiti stradali. Ai sensi dell'articolo 46 del codice, le macchine per uso di persone con disabilità, rientranti tra gli ausili medici secondo le vigenti disposizioni dell'Unione europea, anche se asservite da motore, non rientrano nella definizione di veicolo. La circolazione delle carrozzine elettriche ad uso di persone con disabilità è disciplinata dal comma 7 dell'articolo 190 del codice, che stabilisce che queste, nei limiti definiti nell'articolo 46, possono circolare sulle parti della strada riservate ai pedoni. La disposizione introduce il principio per cui le persone con disabilità che utilizzano le specifiche macchine a loro uso possono utilizzare le infrastrutture stradali nel modo più ampio possibile, pur non rientrando nella categoria dei veicoli, al fine di favorirne la mobilità, compatibilmente con le esigenze di sicurezza della circolazione stradale e in particolare della sicurezza delle stesse persone con disabilità.

Infatti, se tali macchine possono circolare sui marciapiedi ai sensi del comma 7 dell'articolo 190, al contrario, si deduce solo indirettamente, dalle norme vigenti, che esse non possono circolare sulla carreggiata, in conseguenza del fatto che non risultano « veicoli » ai sensi dell'articolo 46 del codice.

La disposizione, pertanto, introduce la possibilità di circolazione sugli altri ambiti stradali dove i pedoni possono circolare in promiscuo con le biciclette (percorsi ciclabili e itinerari ciclopedonali) mentre, nel caso in cui le macchine per disabili siano asservite da motore e quindi garantiscano una velocità minima costante rispetto a quelle a propulsione muscolare, tali macchine possono circolare sulle infrastrutture riservate alle biciclette.

Il comma 2 rinvia ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la definizione delle modalità di annotazione sul documento unico dell'eccesso di massa connesso al sistema di pro-

pulsione installato. Inoltre, reca disposizioni transitorie al fine di chiarire che l'efficacia della disposizione di cui al comma 1, lettera e), è subordinata alla necessità che la Commissione europea debba essere prima consultata sull'implementazione della misura e che la disposizione si applica ai veicoli immatricolati successivamente all'adozione del provvedimento con cui saranno definite le modalità attuative.

Il comma 3 interviene sull'articolo 33-bis, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, recante le modalità di sperimentazione in materia di micromobilità, prorogando di ulteriori dodici mesi il termine di conclusione della suddetta sperimentazione che viene, quindi, fissato al 27 luglio 2023.

Al comma 4 si prevede, al fine di contenere gli oneri finanziari a carico dell'utenza, dal 1° luglio 2022 al 31 dicembre 2022, e comunque non oltre la conclusione della verifica della sussistenza delle condizioni per la prosecuzione dell'attuale rapporto concessorio delle autostrade A24 e A25, ove tale conclusione sia anteriore alla data del 31 dicembre 2022, la sospensione dell'incremento delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25. Per la durata del periodo di sospensione si applicano le tariffe di pedaggio vigenti alla data del 31 dicembre 2017.

Al riguardo, si evidenzia che la società Strada dei Parchi S.p.A. è concessionaria della tratta autostradale a pedaggio Roma, l'Aquila, Teramo - diramazione per Torano, Pescara (A24/ A25), a seguito di procedura di gara, dal 20 dicembre 2001. Le tratte in gestione si estendono per 281,4 km. La scadenza della concessione è attualmente fissata al 31 dicembre 2030.

Il rapporto concessorio è stato modificato e integrato con la Convenzione Unica (CU) sottoscritta il 18 novembre 2009, divenuta efficace *ex lege* ai sensi del decreto-legge 8

aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101.

Allo stato, nei confronti del concessionario, pendono due procedimenti amministrativi: quello di aggiornamento del piano economico finanziario (PEF) e il procedimento di contestazione per grave inadempimento.

Quanto al primo procedimento, si evidenzia che l'aggiornamento del rapporto concessorio previsto dall'anno 2014 non si è mai perfezionato, poiché le proposte di revisione contrattuale presentate da Strada dei Parchi S.p.A. sono state considerate non accoglibili dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

A seguito del ricorso attivato da Strada dei Parchi S.p.A. per l'accertamento del silenzio inadempimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sulla mancata conclusione del procedimento di approvazione delle proposte di Piano economico finanziario, il Consiglio di Stato, con ordinanza n. 2413/2020, in esecuzione della sentenza n. 5330/2018 ha nominato un Commissario *ad acta* assegnandogli l'incarico di portare a compimento il procedimento relativo al nuovo PEF.

Il Commissario *ad acta* ha quindi sottoposto al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) la proposta di aggiornamento/revisione del PEF elaborata da Strada dei Parchi S.p.A., ritenendo tale proposta non sostenibile, anche in considerazione degli aumenti tariffari del 15,81 per cento all'anno fino al 2030.

Il CIPESS, nella seduta del 5 maggio 2022, su conforme parere del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS), ha formulato parere non favorevole sulla proposta di aggiornamento/revisione del PEF. La relativa delibera, ad oggi, è in corso di pubblicazione.

Quanto al secondo procedimento, si osserva che esso scaturisce dalla contestazione

di grave inadempimento formalizzata dal concedente con note prot. n. 33797 del 28 dicembre 2021, prot. n. 1179 del 28 gennaio 2022 e prot. n. 5092 del 28 febbraio 2022.

Con nota prot. n. 5796 del 15 marzo 2022, la società concessionaria ha inviato le proprie controdeduzioni, attualmente all'esame del Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili.

Quanto alla violazione degli obblighi derivanti dal rapporto concessorio, si evidenzia che le procure della Repubblica presso i tribunali di L'Aquila, Teramo, Pescara, Sulmona, hanno avviato specifiche indagini nei confronti dei rappresentanti della società concessionaria.

Tanto premesso, in considerazione della circostanza che ambedue i procedimenti amministrativi instaurati sono suscettibili di determinare la caducazione del rapporto concessorio, la disposizione in esame prevede l'applicazione, fino alla definizione di detti procedimenti e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2022, delle tariffe di pedaggio vigenti alla data del 31 dicembre 2017. Ciò, al fine di evitare che il concessionario possa applicare, nelle more della definizione di detti procedimenti, gli incrementi tariffari pari a circa il 24 per cento, comprensivo degli incrementi tariffari maturati per gli anni 2018 (+12,89 per cento), 2019 (+ 5,59 per cento), 2020 (+2,56 per cento), 2021 (+ 2,56 per cento), sospesi fino al 31 dicembre 2021 dall'articolo 9-*tricies semel*, comma 1, del decreto-legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, e, successivamente, dal 1° gennaio 2022 e fino al 30 giugno 2022, sulla base di una decisione unilaterale del medesimo concessionario.

#### Articolo 8 - (*Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale*)

L'articolo reca disposizioni in materia di trasporto pubblico locale e regionale. In particolare, il comma 1 interviene sull'articolo

1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, modificando la denominazione dell'Osservatorio nazionale del trasporto pubblico locale in « Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile ».

Al comma 2, al fine di migliorare la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, in linea con gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, si integrano le competenze del citato Osservatorio, disponendo, in particolare, che lo stesso provveda: alla predisposizione periodica di modelli di elaborazione dei dati trasportistici, economici e ambientali per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale integrata, ove possibile, con programmi di mobilità attiva, di soluzioni innovative di mobilità sostenibile nelle aree urbane, ivi compresi i servizi di noleggio senza conducente di cui all'articolo 84, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con la possibilità di effettuare noleggi anche per pochi minuti senza interazione con personale dedicato (*sharing mobility*); all'acquisizione di dati e alla predisposizione di modelli di elaborazione digitale al fine di assicurare un'attività minima uniforme dei *mobility manager* d'area e dei *mobility manager* aziendali e scolastici, nonché di definire gli elementi minimi per la predisposizione dei piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS); all'acquisizione periodica e alla predisposizione, anche d'intesa con il Ministero dello sviluppo economico, di modelli di elaborazione di dati utili a valutare le proposte di investimento nel settore della mobilità locale coordinandole con gli indirizzi di politica industriale che riguardano le filiere produttive interessate; all'acquisizione di dati statistici e analitici utili a predisporre modelli minimi di integrazione dello sviluppo urbano e metropolitano con lo sviluppo della programmazione della mobilità pubblica.

Il comma 3 prevede che, per lo svolgimento delle suddette attività, l'Osservatorio può stipulare apposite convenzioni con le pubbliche amministrazioni, con l'Autorità di regolazione dei trasporti, con le aziende di trasporto pubblico locale, nonché con i *mobility manager* d'area, i *mobility manager* aziendali e i *mobility manager* scolastici, finalizzate a favorire l'acquisizione e lo scambio dei dati e delle informazioni, anche con modalità automatizzate e mediante l'interoperabilità tra le banche dati esistenti secondo le modalità individuate dall'Agenzia per l'Italia digitale (AgID) con le linee guida in materia.

Al comma 4 si precisa che l'Osservatorio si può avvalere, oltreché del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e di quello messo a disposizione dalle pubbliche amministrazioni e dagli enti con i quali sono stipulate le convenzioni, nonché di esperti di particolare e comprovata specializzazione, nel numero massimo di 8 unità, ai quali il citato Ministero può conferire incarichi, ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

Al comma 5, intervenendo sull'articolo 27, comma 2, lettera *e-bis*), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, si prevede, altresì, per lo svolgimento delle attività dell'Osservatorio, per il conferimento degli incarichi agli esperti, nonché per l'implementazione e lo sviluppo della banca dati dell'Osservatorio, l'incremento della percentuale del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale destinata al predetto Osservatorio, che passa da « 0,025 » allo « 0,105 » e comunque, nel limite massimo di euro 5,2 milioni annui.

Al comma 6 vengono destinate risorse alla sperimentazione di servizi di *sharing mobility*. L'ammontare delle risorse è individuato, limitatamente agli anni 2022, 2023 e

2024, nello 0,3 per cento della dotazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, da destinarsi al finanziamento di specifici progetti individuati con uno o più decreti adottati dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 ottobre 2022.

Al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico a seguito degli effetti negativi derivanti dalla crisi internazionale in atto in Ucraina, la disposizione di cui al comma 7 stabilisce che la ripartizione del Fondo per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviari, istituito dall'articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012, sia effettuata, per l'esercizio 2022, secondo differenti modalità indicate alle lettere a), b), c) e d):

- lettera a): in analogia con quanto previsto per gli esercizi 2020 e 2021 dall'articolo 200, comma 5, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 (come modificato dall'articolo 13, comma 7, del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21), si prevede che la ripartizione del sopra citato Fondo, per una quota di risorse pari a euro 4.879.079.381, è effettuata senza l'applicazione di penalità, fermo restando quanto previsto dal comma 2-bis, dell'articolo 27, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, ap-

plicando le modalità stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 148 del 26 giugno 2013. Si prevede, pertanto, una deroga alle previsioni di cui al citato articolo 27, comma 2, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, che stabilisce criteri e modalità specifici per il riparto del fondo;

- lettera b): si prevede che la ripartizione del sopra citato Fondo, per una quota di risorse pari a euro 75.350.957 è effettuata secondo modalità e criteri, che tengono conto dei costi *standard* di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 ottobre 2022;

- lettera c): quanto a euro 14.923.662, per promuovere la sperimentazione di soluzioni innovative di mobilità sostenibile nelle aree urbane, ivi compresi i servizi di noleggio senza conducente di cui all'articolo 84, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con la possibilità di effettuare noleggi anche per pochi minuti senza interazione con personale dedicato;

- lettera d): quanto a euro 5.200.000, per la copertura dei costi relativi al funzionamento dell'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007 n. 244.

Al comma 8 è previsto, per sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico a seguito degli effetti negativi derivanti dalla crisi internazionale in atto in Ucraina, che l'erogazione alle regioni a statuto ordinario dell'anticipazione prevista



dall'articolo 27, comma 4, del decreto-legge n. 50 del 2017, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 96 del 2017, e relativa all'anno 2022, e da calcolarsi sulle risorse pari a euro 4.873.335.362 di cui alla lettera a) del comma 7 dell'articolo in esame, è effettuata in un'unica soluzione entro la data del 31 luglio 2022, per la parte relativa ai pagamenti non già avvenuti alla data di entrata in vigore del decreto.

I commi da 9 a 11 hanno l'obiettivo ottimizzare il regolare svolgimento delle attività manutentive dei sottosistemi principali di sistemi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi e ferrovie regionali, al fine di garantire livelli adeguati di sicurezza, nonché la continuità e la regolarità dei servizi.

In particolare, in relazione ai servizi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi e dei servizi ferroviari regionali, il comma 9 prevede che le aziende esercenti tali servizi e le aziende che gestiscono le infrastrutture dedicate su cui essi sono eserciti, trasmettono entro il 30 settembre 2022 e successivamente con cadenza mensile, ai sensi dell'articolo 16-bis, comma 7, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, all'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300 della legge 24 dicembre 2007, n. 244, i dati delle manutenzioni programmate dei sottosistemi dei sistemi di trasporto utilizzati, nonché, per ciascun sottosistema, le date di prevista effettuazione dell'attività manutentiva, secondo le modalità indicate nel decreto di cui al comma 10.

Inoltre, si dispone che in caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi dello stesso comma 9, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede a effettuare gli interventi manutentivi in danno dell'azienda inadempiente, nonché applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a

500.000 euro, determinata tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, nonché dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi. Nei suddetti casi, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689. Le somme derivanti dall'applicazione delle sanzioni di cui al comma in esame sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e sono destinate, nella misura del 50 per cento, all'implementazione e allo sviluppo della banca dati del predetto Osservatorio e, nella misura del 50 per cento, al finanziamento di iniziative dirette al miglioramento dei servizi erogati all'utenza.

Ai fini dell'attuazione delle disposizioni di cui al comma 9, al comma 10 si prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 luglio 2022 e, successivamente, aggiornato almeno ogni tre anni, sono individuati:

- a) i sottosistemi e i livelli manutentivi per i quali è obbligatoria la trasmissione dei dati ai sensi del comma 9;
- b) la modulistica uniforme per l'acquisizione e la comunicazione dei dati;
- c) ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 9, le modalità di contestazione dell'inadempimento, nonché i criteri di quantificazione delle sanzioni.

Al comma 11 si prevede che, nelle more dell'effettuazione degli interventi manutentivi programmati, nonché durante lo svolgimento degli stessi, al fine di evitare interruzioni o limitazioni nell'erogazione dei servizi di trasporto, l'ente concedente o com-

mittente, sulla base delle indicazioni fornite da una Commissione tecnica indipendente, dallo stesso appositamente costituita e composta da persone di comprovata esperienza in materia di trasporti e di sicurezza delle relative infrastrutture, all'esito della valutazione dell'effettivo stato di manutenzione del sistema di trasporto interessato dall'intervento e acquisite le valutazioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e, ove necessario, del costruttore, può autorizzare l'esercizio del predetto sistema di trasporto, prescrivendo le necessarie misure di mitigazione, nonché le modalità di controllo e delle periodiche verifiche di sicurezza. Tale autorizzazione all'esercizio del sistema di trasporto non può comunque superare il periodo di sei mesi, prorogabile, una sola volta, e per non più di sei mesi. Al funzionamento della Commissione tecnica di cui al primo periodo, nonché agli oneri necessari all'acquisizione delle valutazioni in ordine alla possibilità di proseguire l'esercizio del sistema di trasporto, si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'ente concedente o committente disponibili a legislazione vigente. Si prevede, inoltre, che le disposizioni di cui al comma in esame non si applicano ai sottosistemi delle reti ferroviarie nonché agli impianti a fune.

Il comma 12 al fine di consentire la realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili previsti dal programma di ammodernamento delle ferrovie regionali, nonché l'acquisto di materiale rotabile, autorizza la spesa di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e di 70 milioni di euro per l'anno 2025.

La disposizione prevede che, ai fini dell'assegnazione dei contributi ai singoli interventi, si provvede mediante decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che deve definire, altresì, l'entità massima dei contributi

riconoscibili, tenendo conto di eventuali ulteriori fonti di finanziamento, il cronoprogramma degli interventi, nonché le ipotesi e le modalità di revoca dei contributi riconosciuti. La disposizione stabilisce altresì che gli interventi devono essere identificati da Codice unico di progetto (CUP) ai sensi dell'articolo 11, comma 1, della legge 16 gennaio 2003, n. 3 e monitorati attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

Articolo 9 – *(Interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili)*

L'articolo detta disposizioni in materia di interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. A tale scopo, il comma 1, apporta modifiche all'articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, finalizzate a realizzare gli investimenti di competenza del Ministero stesso. In particolare, con le modifiche apportate ai commi 393, 394 e 395 del suddetto articolo 1 della legge n. 234 del 2021, si provvede a rimodulare le autorizzazioni di spesa volte:

1) a promuovere la sostenibilità della mobilità urbana, anche mediante l'estensione della rete metropolitana e del trasporto rapido di massa, delle città di Genova, Milano, Napoli, Roma e Torino, ivi comprese le attività di progettazione, e l'acquisto o il rinnovo del materiale rotabile (comma 393);

2) a consentire l'accelerazione degli interventi finalizzati alla promozione del trasporto con caratteristiche di alta velocità e alta capacità (AV/AC) sulla linea ferroviaria adriatica, anche al fine dell'inserimento nella rete centrale (*Core Network*) della Rete transeuropea di trasporto (TEN-T) (comma 394);

3) a finanziare il contratto di programma, parte investimenti 2022-2026, tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e RFI (comma 395).

Il comma 2 autorizza le variazioni delle dotazioni finanziarie relative alle autorizzazioni di spesa indicate nell'allegato I annesso al decreto in esame.

Il comma 3 apporta modifiche all'articolo 5 del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, con riguardo al Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI), che è la struttura di missione incardinata presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con la finalità di garantire la realizzazione degli interventi di titolarità 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 legge 1° luglio 2021, n. 101. In particolare, si prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili possa essere riconosciuta al coordinatore del CISMI un'indennità di funzione nel limite dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 3 del medesimo articolo 5, a valere sulle risorse ivi previste e comunque non superiore a 25.000 euro. Inoltre, la novella in esame stabilisce che: l'incarico di coordinamento del CISMI può essere conferito con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili a un professore universitario di I fascia, che viene collocato in aspettativa per l'intera durata dell'incarico, con conservazione del trattamento economico in godimento, che è posto integralmente a carico del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili; l'incarico di coordinatore ha una durata non inferiore a tre anni, rinnovabile una sola volta; per l'intera durata dell'incarico è reso contestualmente indisponibile all'interno del contin-

gente stabilito dal comma 1 dell'articolo 5 il posto destinato al dirigente di ricerca.

Il comma 4 abroga l'articolo 5-*quinquies* del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, riguardante disposizioni urgenti in materia di infrastrutture e istitutivo della società per azioni denominata « Italia Infrastrutture Spa ».

Al comma 5 si provvede a rimodulare le somme previste dall'articolo 1, comma 238, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, riguardanti la quota delle maggiori entrate da riassegnare al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, pari a euro 7.309.900 annui a decorrere dall'anno 2021, relativa all'incremento delle tariffe applicabili per le operazioni in materia di motorizzazione di cui all'articolo 18 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, che, per effetto della novella, passa a 7.309.900 euro per l'anno 2021 e a 10.883.900 euro a decorrere dall'anno 2022.

Il comma 6 stabilisce che agli oneri derivanti dal comma 5 si provvede mediante utilizzo delle risorse rinvenienti dall'abrogazione del citato l'articolo 5-*quinquies* del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, disposta dal comma 4.

Il comma 7 modifica l'articolo 12, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111. Al riguardo, si premette che le disposizioni contenute nel citato articolo 12 del decreto-legge n. 98 del 2011, prevedono un modello di gestione accentrata, in capo all'Agenzia del demanio, degli interventi manutentivi effettuati sugli immobili in uso per finalità istituzionali alle amministrazioni dello Stato di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 20 marzo 2001, n. 165, nonché sugli interventi manutentivi posti a carico del conduttore sui beni immobili di proprietà di terzi utilizzati a qualsiasi titolo dalle suddette amministrazioni. La modifica apportata dalla disposi-

zione in esame prevede che l'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria ovvero di manutenzione straordinaria, di cui al comma 2, lettere *a)* e *b)*, del medesimo articolo 12, qualora l'importo dei lavori risulti inferiore a 100.000 euro, possa essere curata direttamente dalle amministrazioni utilizzatrici degli immobili. Nei casi in cui le amministrazioni utilizzatrici degli immobili rinuncino espressamente alla possibilità di eseguirli direttamente, gli interventi saranno realizzati seguendo il sistema previsto per quelli di importo superiore ai 100.000 euro. La disposizione risponde all'esigenza di dare concreto impulso all'attività di manutenzione degli immobili demaniali in uso alle amministrazioni dello Stato, nonché di accelerare e semplificare le procedure di programmazione e di affidamento degli stessi, attivate al di fuori degli accordi quadro sottoscritti dall'Agenzia del demanio, ai sensi dell'articolo 12, comma 5, del citato decreto-legge n. 98 del 2011. La soglia individuata per gli interventi tiene conto anche delle previsioni di cui al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 (cosiddetto « decreto semplificazioni »), che consente gli affidamenti diretti nei limiti di tale valore. Al riguardo, si rappresenta, inoltre, che per effettuare i lavori entro tale importo non è necessario il preventivo inserimento degli interventi nella programmazione triennale (articolo 21, comma 3, del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50).

Il comma 8 modifica l'articolo 121 (*Esame di idoneità*) del codice della strada. In particolare, la modifica di cui alla lettera *a)* è finalizzata a prevedere che gli esami per la patente di guida, per le abilitazioni professionali e del certificato di idoneità professionale di cui, rispettivamente, all'articolo 116 e all'articolo 118, del medesimo codice, sono effettuati, sempre a seguito della frequenza di corso di qualificazione

iniziale, da dipendenti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e non più esclusivamente dai dipendenti dell'ex Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici. Alla lettera *b)* viene aggiornato il riferimento al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Infine, alla lettera *c)*, si dispone che la Direzione generale del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provveda a un controllo di qualità del personale abilitato a svolgere gli esami di idoneità alla patente e ad una loro formazione periodica, secondo modalità e programmi indicati dal Dipartimento per la mobilità sostenibile del medesimo Ministero.

Il comma 9 reca misure di semplificazione in tema di nautica da diporto, la cui disciplina è contenuta nel 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 merito, si evidenzia che il Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE), istituito dall'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152, ai sensi dell'articolo 1, comma 217, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, include:

- l'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), contenente le informazioni di carattere tecnico e giuridico delle unità da diporto;
- l'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON);
- lo Sportello telematico del diportista (STED), presso il quale sono espletate, mediante collegamento telematico con la sezione dati SISTE dell'ATCN, le procedure istruttorie finalizzate all'iscrizione delle unità e navi da diporto nell'ATCN e alle relative trascrizioni e annotazioni a seguito di convalida dell'UCON.

A decorrere dal 1° gennaio 2021, il SISTE è entrato nella piena operatività a se-



guito di un breve periodo di sperimentazione. Attualmente risultano in corso le seguenti attività:

- inserimento nell'ATCN dei dati relativi alle caratteristiche tipologiche e funzionali delle unità da diporto provenienti dai precedenti registri cartacei detenuti presso le Capitanerie di porto (circa 90.000 unità);

- trascrizione nell'ATCN delle annotazioni di conservatoria relative alle iscrizioni o variazioni delle unità da diporto proposte dagli interessati per il tramite degli STED, a seguito di convalida dell'UCON.

All'atto della presentazione dell'istanza di iscrizione o variazione di atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o di altri diritti reali su unità da diporto soggette a iscrizione ovvero all'atto del rinnovo della licenza di navigazione, lo STED rilascia all'interessato una apposita ricevuta che gli consente di utilizzare l'unità da diporto nelle more della conclusione del procedimento che, ai sensi dell'articolo 58, comma 1, del citato decreto legislativo n. 171 del 2005, deve concludersi nel termine massimo di venti giorni. Tale ricevuta, per espressa previsione delle disposizioni di cui agli articoli 17, comma 2, e 24, comma 2, del citato decreto legislativo, ha validità di venti giorni, decorsi i quali non è più possibile utilizzare l'unità da diporto senza incorrere nelle sanzioni previste dalla normativa vigente.

Dall'esperienza maturata nel periodo di sperimentazione e di effettivo esercizio del SISTE è emerso che il termine di venti giorni per la conclusione del procedimento risulta inadeguato: le attività di conservatoria che gli uffici sono chiamati a svolgere, da cui derivano responsabilità dirette sulle annotazioni effettuate, richiedono accertamenti, verifiche istruttorie e interlocuzioni con gli interessati e con gli STED certamente non comprimibili nel termine suddetto.

Orbene, la disposizione in esame modifica gli articoli 17, 24 e 58 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, sopra richiamati

al fine di prevedere una tempistica adeguata all'espletamento delle procedure e degli adempimenti ivi previsti e, in particolare:

- la lettera *a*) estende da venti a sessanta giorni i termini previsti dall'articolo 17, comma 2, relativi alla validità della ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per la pubblicità, rilasciata dallo Sportello telematico del diportista (STED), che sostituisce la licenza di navigazione;

- la lettera *b*) estende da venti a sessanta giorni i termini previsti dall'articolo 24, relativi alle procedure per il rinnovo della licenza di navigazione;

- la lettera *c*) estende da venti a sessanta giorni i termini previsti dall'articolo 58, comma 1, in ordine alla durata dei procedimenti amministrativi relativi alle unità da diporto.

Il comma 10 modifica l'allegato A, punto 10), della legge 28 gennaio 1994, n. 84, inserendo il porto di Termoli tra i porti dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale. L'inserimento deriva dalla necessità di ricondurre detto porto all'interno di un corretto quadro normativo e gestionale, rispetto alle funzioni e alle attività già di fatto da esso svolte. Ne conseguirebbe la crescita dell'intero tessuto economico industriale che gravita intorno allo scalo marittimo, compresa l'attrazione di nuove realtà produttive o la riconversione di quelle ormai in crisi. Inoltre, detta inclusione è finalizzata al superamento delle criticità correlate all'impossibilità di attuare una programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite nella costa della Puglia e del Molise.

Estendere la circoscrizione dell'Autorità di sistema portuale permetterà di dotare anche il porto di Termoli di un'adeguata dotazione finanziaria che possa realmente orientarsi verso un preciso modello di sviluppo strategico non solo a breve, ma anche a medio e lungo termine, con adeguati interventi infrastrutturali, un modello di *marketing*

congiunto, nonché lo snellimento delle relative procedure burocratiche e amministrative.

In definitiva, l'inserimento del porto di Termoli all'interno del sistema portuale del Mare Adriatico meridionale consentirebbe l'ottimizzazione della *governance* portuale e la determinazione di una forte sinergia tra i vari porti gestiti dall'Autorità di sistema a beneficio dei traffici.

Articolo 10 – (*Disposizioni urgenti in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, nonché per la funzionalità del Consiglio superiore dei lavori pubblici*)

L'articolo in esame apporta, al comma 1, modifiche agli articoli 44 e 46 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, recanti, rispettivamente, « *Semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto* » e « *Modifiche alla disciplina del dibattito pubblico* ».

In particolare, la lettera *a*) interviene sul comma 3 del citato articolo 44, in primo luogo, al fine di chiarire che la procedura di VIA prevista dall'articolo 17 si applica per tutti gli interventi di cui all'Allegato IV del citato articolo 44 del decreto-legge n. 77 del 2021, indipendentemente alla relativa fonte di finanziamento.

In secondo luogo, stabilisce che, in relazione agli interventi di cui all'Allegato IV del decreto-legge n. 77 del 2021, per la cui realizzazione è nominato un 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, si applica, altresì, la riduzione dei termini prevista dal medesimo articolo 4, comma 2, secondo periodo, del decreto-legge n. 32 del 2019, compatibilmente con i vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli previsti dalla direttiva 2011/92/UE del Parla-

mento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2011.

La lettera *b*) integra le previsioni del comma 4 del medesimo articolo 44, al fine di chiarire che nell'ambito della Conferenza si debba tenere conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti.

La lettera *c*) modifica il comma 1 dell'articolo 46 con la finalità di coordinare le modifiche apportate al comma 4 dell'articolo 44, inserendo la previsione della necessità di tenere conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR ovvero, in relazione agli interventi finanziati con le risorse del PNC dal decreto di cui al comma 7 dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101.

La disposizione prevede, al comma 2, in considerazione degli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, che in relazione ai progetti di fattibilità tecnica ed economica di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro da sottoporre obbligatoriamente, in base alle vigenti disposizioni, al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, non si applica, per gli anni 2022 e 2023, quanto previsto dall'articolo 1, comma 5, secondo periodo, del decreto-legge 30 novembre 2005, n. 245, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 gennaio 2006, n. 21, e, al fine di assicurare la funzionalità del medesimo Consiglio è autorizzata di euro 1.600.000 per l'anno 2022 e di 3.200.000 per l'anno 2023.

Il comma 3 prevede che l'esonero dal versamento del contributo di applichi, esclusivamente, ai progetti sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici successivamente all'entrata in vigore del decreto in esame. Al contempo, si

precisa che non si procede al rimborso delle somme già versate, alla data di entrata in vigore del decreto in esame, in attuazione dell'articolo 1, comma 5, secondo periodo, del decreto-legge n. 245 del 2005.

Il comma 4, per il finanziamento delle attività della Commissione nazionale per il dibattito pubblico di cui all'articolo 22, comma 2, del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, autorizza la spesa di euro 150.000 per l'anno 2022 (spesa rapportata a 6 mesi) e di euro 300.000 per l'anno 2023.

Il comma 5 reca la copertura finanziaria della disposizione.

#### Articolo 11 – *(Disposizioni urgenti sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie)*

Il comma 1 è volto ad estendere al 30 settembre 2022 l'obbligo di utilizzo dei dispositivi di protezione delle vie respiratorie di cui all'articolo 10-*quater* del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, su tutti i mezzi di trasporto indicati al comma 1, lettera *a*), del medesimo articolo 10-*quater*, fatta eccezione per gli aeromobili adibiti a servizi commerciali di trasporto di persone (navi e traghetti adibiti a servizi di trasporto interregionale; treni impiegati nei servizi di trasporto ferroviario passeggeri di tipo interregionale, Intercity, Intercity Notte e Alta Velocità; autobus adibiti a servizi di trasporto di persone, ad offerta indifferenziata, effettuati su strada in modo continuativo o periodico su un percorso che collega più di due regioni e aventi itinerari, orari, frequenze e prezzi prestabiliti; autobus adibiti a servizi di noleggio con conducente; mezzi impiegati nei servizi di trasporto pubblico locale o regionale; mezzi di trasporto

scolastico dedicato agli studenti di scuola primaria, secondaria di primo grado e di secondo grado), nonché per i lavoratori, gli utenti e i visitatori delle strutture sanitarie, socio-sanitarie e socio-assistenziali, comprese le strutture di ospitalità e lungodegenza, le residenze sanitarie assistenziali, gli *hospice*, le strutture riabilitative, le strutture residenziali per anziani, anche non autosufficienti, e comunque le strutture residenziali di cui all'articolo 44 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 12 gennaio 2017.

Al comma 2, alla luce dell'attuale andamento epidemiologico, viene soppresso, per lo svolgimento degli esami di Stato conclusivi del primo e del secondo ciclo di istruzione, nonché per gli esami conclusivi dei percorsi degli istituti tecnici superiori, per l'anno scolastico 2021-2022, l'obbligo di utilizzo nelle istituzioni scolastiche dei dispositivi di protezione delle vie respiratorie previsto dall'articolo 3, comma 5, lettera *a*), del decreto-legge n. 52 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 87 del 2021.

#### Articolo 12 – *(Misure in materia di funzionamento Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC)*

Al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC, ad integrazione delle risorse di cui all'articolo 8, comma 5, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, l'articolo 12 autorizza la spesa di 1,5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022.

#### Articolo 13 – *(Entrata in vigore)*

La disposizione detta la disciplina relativa all'entrata in vigore.

**Articolo 1 (Misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e il Giubileo 2025)**

Al fine di assicurare la celere realizzazione nella città di Roma delle opere funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica, la disposizione in esame:

- al **comma 1** reca misure finalizzate all'accelerazione delle procedure di valutazione di impatto ambientale (VIA) per gli interventi inseriti nel programma dettagliato degli interventi previsto dall'articolo 1, comma 422, della legge 31 dicembre 2021, n. 234;
- al **comma 2** prevede, per i progetti di interventi di cui al comma 1, la riduzione da 60 a 45 giorni del termine (previsto dal secondo periodo del comma 3 dell'articolo 25 del codice dei contratti pubblici) per la richiesta di attivazione della procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico.
- Dette disposizioni, di natura ordinamentale, non determinano effetti finanziari.

Il **comma 3** modifica l'articolo 1 della legge n. 234 del 2021.

In particolare, la **lettera a)** aggiunge al comma 427 tre nuovi periodi, prevedendo che, in relazione agli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade previsti dal programma dettagliato degli interventi di cui al comma 422, la società "Giubileo 2025" possa sottoscrivere, per l'affidamento di tali interventi, apposite convenzioni con la società ANAS S.p.a., in qualità di centrale di committenza. Inoltre, prevede che, limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici (decreto legislativo n. 50 del 2016), la società ANAS S.p.a. possa effettuare la selezione degli operatori economici, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del codice dei contratti pubblici, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6 del codice dei contratti pubblici. Infine, prevede che, in relazione alle attività affidate ad ANAS S.p.a., la società "Giubileo 2025" è autorizzata a riconoscere, a valere sulle risorse di cui al comma 420 dell'articolo 1 della legge n. 234 del 2021, destinate alla realizzazione di interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria delle strade oggetto di convenzione, una quota, entro il limite di cui all'articolo 36, comma 3-bis, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sulla base delle risultanze della contabilità analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS S.p.a. per le attività di investimento. Non si determinano effetti finanziari negativi in quanto gli oneri che ne derivano sono a carico delle risorse di cui al comma 420 della legge n. 234/2021.

Il medesimo comma 3, alla **lettera b)** aggiunge il comma 427-bis, prevedendo che agli affidamenti relativi alla realizzazione degli interventi e l'approvvigionamento dei beni e dei servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità del Giubileo si applica l'articolo 48, del decreto-legge 31 maggio 2021 n. 77, convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108. Sempre in chiave acceleratoria, la disposizione prevede che per la realizzazione degli interventi del programma di cui





al citato comma 422, la conferenza di servizi prevista dal comma 5 dell'articolo 48 del citato decreto-legge n. 77 del 2021, fissa il cronoprogramma vincolante da rispettare per gli enti preposti alla risoluzione delle interferenze ed alla realizzazione delle opere mitigatrici. Nel caso di scostamento temporale nell'esecuzione delle lavorazioni, rispetto al predetto cronoprogramma, è prevista l'applicazione di sanzioni commisurate alle penali di cui all'articolo 113-bis, comma 4, del codice dei contratti pubblici, nei confronti dei citati enti.

La disposizione, quindi, introduce norme procedurali che, in quanto tali, non generano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 4** prevede che, fermo quanto previsto dall'articolo 1, commi 422, 423, 426 e 427 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, al fine di assicurare la celere realizzazione degli interventi funzionali alla messa in sicurezza e alla manutenzione, delle strade comunali di Roma Capitale, nonché allo sviluppo e alla riqualificazione funzionale delle strade di penetrazione e di grande collegamento di Roma Capitale e della Città metropolitana di Roma Capitale, anche attraverso la rimozione di situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità derivanti dalle condizioni della piattaforma stradale in vista dei flussi di pellegrinaggio e turistici previsti in occasione delle celebrazioni per il Giubileo della Chiesa cattolica per l'anno 2025, i predetti Enti, tenuto conto di quanto previsto nel programma dettagliato degli interventi di cui al citato comma 422, sono autorizzati a sottoscrivere per l'affidamento di tali interventi, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato di cui all'articolo 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42, apposite convenzioni con la società ANAS Spa, in qualità di centrale di committenza.

Sempre al **comma 4**, per le finalità di cui al primo periodo, 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 disposizione prevede che la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS S.p.a. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5, e 6.

Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma in esame si fa fronte con le risorse assegnate alla Città metropolitana con il decreto di cui all'articolo 1, comma 406, della medesima legge n. 234 del 2021, nonché con le risorse dei rispettivi bilanci che Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale intendano destinare a tale finalità, fermo restando che l'utilizzo delle risorse di cui al richiamato comma 406 è riservato agli interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria, aventi natura di spese di investimento.

Il **comma 4** non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in quanto utilizza risorse già previste a legislazione vigente.

Il **comma 5** autorizza Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale a riconoscere ad ANAS S.p.A., per gli interventi di cui al comma 4, a valere sulle risorse di cui al medesimo comma, una quota, entro il limite di cui all'articolo 36, comma 3-bis, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sulla base delle risultanze della contabilità analitica sulle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS S.p.a. per le attività di investimento.

Il **comma 6** prevede che le risorse destinate agli interventi di competenza della Città metropolitana di Roma possono essere utilizzate anche per l'esecuzione di interventi di viabilità comunale in continuità con quelli della medesima Città metropolitana.

Le disposizioni di cui ai **commi 5 e 6** non determinano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.



**Articolo 2 (Misure urgenti in materia di costruzione, manutenzione e messa in sicurezza delle dighe, nonché di controllo sul loro esercizio)**

Al fine di ridurre i tempi di approvazione dei progetti relativi agli interventi afferenti alla costruzione, alla manutenzione e alla messa in sicurezza delle dighe, in coerenza con le previsioni del Piano nazionale di ripresa e resilienza, nonché a rafforzare l'attività di vigilanza sul loro esercizio, l'articolo, al **comma 1**, apporta modifiche all'articolo 2, comma 1, del decreto-legge 8 agosto 1994 n. 507, convertito con modificazioni dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, con la finalità di semplificare la procedura di adozione del regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione e l'esercizio delle dighe. Trattasi di disposizione di carattere ordinamentale dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al **comma 2** si prevede, a decorrere dall'anno 2022 che, una quota fino al 15 per cento delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, e, comunque, nel limite massimo di 800.000 di euro annui, confluiscono nel fondo risorse decentrate del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per essere destinate al riconoscimento di incentivi, con le modalità e i criteri previsti in sede di contrattazione decentrata integrativa e nei limiti delle risorse effettivamente confluite nel medesimo fondo, in favore dei dipendenti di livello non dirigenziale in servizio nelle articolazioni di cui all'articolo 2, comma 171, del citato decreto-legge n. 262 del 2006, per lo svolgimento di specifiche funzioni di vigilanza tecnica sui lavori e sull'esercizio delle dighe e delle opere di derivazione, nonché di istruttoria di progetti e di valutazione della sicurezza. Gli importi corrisposti a titolo di incentivo sono comprensivi anche degli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'amministrazione e non possono, nel corso dell'anno, superare l'importo del 15 per cento del trattamento economico complessivo annuo lordo.

Al comma 3 si prevede che una quota fino al 4 per cento e, comunque, entro il limite massimo di 200.000 euro annui, delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, sono destinate alle spese di missione del personale di cui al comma 2 impegnato nello svolgimento delle relative funzioni.

Si ricorda che l'articolo 2, comma 172, del citato decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, prevede che le spese occorrenti per il finanziamento delle attività prima svolte dal Registro italiano dighe e attualmente svolte dalla competente Direzione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono finanziate dalla contribuzione a carico degli utenti dei servizi, ai sensi dell'articolo 12, comma 1, lettere b) e c), del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 2003, n. 136, nei modi previsti dalla legge, per la parte non coperta da finanziamento a carico dello Stato, e affluiscono ad apposita unità previsionale di base inserita nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture. Il medesimo comma 172 prevede che una quota degli introiti che affluiscono annualmente a titolo di contribuzione degli utenti dei servizi, pari ad euro 2.500.000 per l'anno 2012, pari a euro 2.673.000 per l'anno 2013, pari a euro 3.172.000 per l'anno 2014 e pari a euro 3.184.000 annui a decorrere dal 2015, resta acquisita al bilancio dello Stato; il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio. Nella medesima unità previsionale di base confluiscono gli stanziamenti finanziari attualmente iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture per le attività del Registro italiano dighe.

Il successivo comma 173 stabilisce che con decreto del Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono stabiliti i criteri e i parametri per la quantificazione degli oneri connessi alle attività già facenti capo al Registro italiano dighe, ivi comprese quelle di cui all'ultimo periodo del comma 1 dell'articolo 6 della legge 1° agosto 2002, n. 166.

Con la disposizione in commento si prevede, pertanto, che una quota delle sopra richiamate risorse versate dai soggetti controllati, eccedenti euro 3.184.000 annui - che ai sensi del comma 172, secondo



periodo, del decreto-legge n 262 del 2006- restano acquisiti al bilancio dello Stato- siano destinate a finanziare, oltre alle attività già facenti capo al Registro italiano dighe, anche ed entro il limite massimo di 800.000 euro a decorrere dal 2022, un'incentivazione per specifiche funzioni tecniche di alta specializzazione svolte da ingegneri e geologi della competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili nonché, entro il limite massimo di 200.000 euro, in ragione della tipologia di attività previste, le spese di missione del predetto personale. .

Tali risorse sono versate in c/entrate sul capitolo 3395 e riassegnate alla Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche ed imputate al capitolo 1290 pg1 e al capitolo 7280 pg 1.

Le entrate accertate nell'ultimo triennio ammontano ad euro 7.295.750,00 nel 2019, ad euro 7.289.520,00 nel 2020 e ad euro 7.288.620,00, nel 2021.

Tali entrate sono oggetto di riduzione per effetto delle seguenti disposizioni di legge:

- articolo 55, comma 1-ter, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27;
- articolo 7, comma 26, lettera a), del decreto -legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135;
- articolo 1, comma 69, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, a decorrere dal 1° gennaio 2013 per l'importo di euro 3.184.000
- articolo 15, comma 4, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130 per l'importo di euro 597.000.

Nel prospetto seguente si riporta un riepilogo delle somme affluite all'entrata, riassegnate alla spesa e relativi impegni e pagamenti:



## XVIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Entrate accertate			7.295.750,00	7.289.520,00	7.288.620,00
<b>Riduzioni</b>					
art. 55, comma 1-ter, D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla L. 24 marzo 2012, n. 27, dall'art. 7, comma 26, lett. a), D.L. 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla L. 7 agosto 2012, n. 135 e, successivamente, dall'art. 1, comma 69, L. 24 dicembre 2012, n. 228, a decorrere dal 1° gennaio 2013			3.184.000,00	3.184.000,00	3.184.000,00
<b>Riduzioni</b>					
art. 15, co.4, D.L. 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.			597.000,00	597.000,00	597.000,00
<b>Entrate accertate al netto delle riduzioni</b>			<b>3.514.750,00</b>	<b>3.508.520,00</b>	<b>3.507.620,00</b>
Capitolo	PG	tipologia entrate	2019	2020	2021
1290	1	<i>stabilizzate (a)</i>	2.150.000,00	2.300.000,00	2.300.000,00
		<i>riassegnate (b)</i>	177.219,54	26.023,00	0
<b>IMPEGNATE</b>			<b>817.886,27</b>	<b>578.820,93</b>	<b>548734,94</b>
<b>Somme in economia</b>			<b>1.509.333,27</b>	<b>1.747.202,07</b>	<b>1.751.265,06</b>
7280	1	<i>stabilizzate ©</i>	500.000,00	500.000,00	500.000,00
		<i>riassegnate (d)</i>	222.728,00	32.292,00	0
<b>IMPEGNATE</b>			<b>93.949,76</b>	<b>387.328,56</b>	<b>346151,29</b>
<b>Residui</b>			<b>628.778,24</b>	<b>144.963,44</b>	<b>153.848,71</b>
<b>Somme assegnate (a+b+c+d)</b>			<b>3.049.947,54</b>	<b>2.858.315,00</b>	<b>2.800.000,00</b>
<b>Somme non assegnate</b> <i>(differenza tra il valore netto delle entrate e le somme assegnate)</i>			<b>464.802,46</b>	<b>650.205,00</b>	<b>707.620,00</b>

Pertanto, come si evince dalla tabella precedente, l'importo massimo complessivo di 1 milione di euro trova capienza nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente (come dimostrato dall'entità delle risorse non impegnate nel triennio 2019 – 2021 – voce “somme in economia”) e il loro utilizzo per le ulteriori finalità previste dalla nuova disposizione non pregiudica in alcun modo lo svolgimento delle attività *de iure condito* affidate alla Direzione generale. Al riguardo si evidenzia che tali entrate derivanti dalla contribuzione a carico degli utenti dei servizi ai sensi dell'articolo 12, comma 1, lettere b) e c) del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 2003, n. 136 (entrate derivanti dalle prestazioni o convenzioni di cui all'articolo 10; quote annue di iscrizione per le dighe di cui all'articolo 13, comma 1, dovute quale compartecipazione alle spese da parte degli utenti dei servizi) sono destinate al finanziamento delle attività già facenti capo al Registro italiano dighe. Con la disposizione in parola, pertanto, si prevede l'utilizzo di tali risorse che, così come precedentemente evidenziato ed al netto delle riduzioni operate negli anni per una ulteriore finalità, sempre inerente alle dighe, e volta a potenziare l'attività di vigilanza svolta dalla Direzione competente sulle medesime finalizzata ad incrementare il livello di sicurezza delle stesse





senza compromettere la realizzazione delle originarie finalità a cui si aggiungono quelle del comma in parola.

**Articolo 3 (Adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, dell’Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza)**

Il **comma 1** istituisce un fondo con una dotazione di 1,3 milioni per l’anno 2022, di 500 mila euro per l’anno 2023, di 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e di 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036 per finanziare un elenco di interventi da eseguire in un arco temporale ultradecennale per la costruzione di nuove sedi ed infrastrutture, la ristrutturazione, l’ampliamento, il completamento, l’esecuzione di interventi straordinari, l’efficientamento energetico, l’acquisto dei relativi arredi e il miglioramento antisismico di quelle già esistenti, oltre che delle annesse pertinenze, comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata, al fine di consentire la funzionalità dei servizi di istituto delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera ed individua le disposizioni normative per la sua realizzazione. Sono esclusi dagli interventi di cui al presente comma gli immobili in locazione passiva alle Capitanerie di Porto-Guardia costiera.

Il **comma 2** descrive l’elenco degli interventi, individuando le modalità e i criteri da seguire per la predisposizione di detto elenco, finalizzati a contenere gli oneri economici e a garantire la rapida realizzazione degli interventi.

Il **comma 3** prevede che gli interventi devono essere identificati attraverso il codice unico di progetto (CUP), nonché che il monitoraggio avviene attraverso il sistema previsto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

Il **comma 4** reca la quantificazione degli oneri complessivi e l’individuazione della relativa fonte del finanziamento.

Con specifico riguardo alla quantificazione degli oneri derivanti dalla realizzazione degli interventi contemplati dalla disposizione, si evidenzia che la stessa è stata effettuata assumendo a riferimento i dati inseriti nel portale PTIM dell’Agenzia del Demanio dai quali risulta che:

- a) il Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera che ha in uso complessivamente 851 unità immobiliari destinate ad uffici, caserme, basi aeronavali, officine, magazzini per complessivi mq. 450.000 circa di superfici coperte oltre le aree destinate a servizi;
- b) le esigenze manutentive non finanziate, attualmente rilevate e validate dai Provveditorati interregionali alle opere pubbliche ammontano a circa 155 milioni di euro, mentre gli interventi manutentivi richiesti in corso di validazione ammontano a poco più di 50 milioni di euro.

Pertanto, il finanziamento in oggetto, pari a circa il 30% delle somme necessarie per la manutenzione dell’intero parco infrastrutturale, consente di avviare un programma di conservazione del patrimonio immobiliare in uso evitando il suo depauperamento e prevenendo il degrado dello stesso anche alla luce del mantenimento dei parametri di sicurezza previsti dalla vigente normativa di igiene e sicurezza sui luoghi di lavoro.

Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 1,3 milioni di euro per l’anno 2022, a 500 mila euro per l’anno 2023, a 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 ed a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036, si provvede:

- a) quanto a 500.000 euro per l’anno 2022 e a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (Tabella B del MIMS);

b) quanto a 800.000 euro per l'anno 2022, a 500.000 euro per l'anno 2023 e a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.

Il **comma 5**, alla **lettera a)**, apporta mirate modifiche all'articolo 1, comma 475, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 (recante "*Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024*"), che ha istituito un fondo di investimento pluriennale per il finanziamento di interventi di potenziamento e ammodernamento del patrimonio immobiliare dell'Arma dei carabinieri su tutto il territorio nazionale, al fine di prevenire incertezze in sede interpretativa e di assicurare maggiore flessibilità ed efficacia agli interventi infrastrutturali da realizzare.

La disposizione non genera nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, poiché è realizzabile attraverso le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, essendo volta esclusivamente a superare talune criticità di carattere interpretativo e applicativo connesse all'attuazione del programma di ammodernamento del patrimonio infrastrutturale dell'Arma dei carabinieri su tutto il territorio nazionale, finanziato con il fondo di investimento pluriennale previsto dall'articolo 1, comma 475, della legge n. 234 del 2021.

Il **comma 5**, alla **lettera b)**, apporta mirate modifiche all'articolo 1, comma 476, della suddetta legge n. 234 del 2021, che ha istituito un fondo di investimento pluriennale per il finanziamento di interventi di potenziamento e ammodernamento del patrimonio immobiliare della Guardia di Finanza su tutto il territorio nazionale, al fine di prevenire incertezze in sede interpretativa e di assicurare maggiore flessibilità ed efficacia agli interventi infrastrutturali da realizzare.

La disposizione non genera nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, poiché è realizzabile attraverso le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, essendo volta esclusivamente a superare talune criticità di carattere interpretativo e applicativo connesse all'attuazione del programma di ammodernamento del patrimonio infrastrutturale della Guardia di finanza su tutto il territorio nazionale, finanziato con il fondo di investimento pluriennale previsto dall'articolo 1, comma 476, della legge n. 234 del 2021.

#### **Articolo 4 (Misure urgenti in materia di trasporto marittimo di passeggeri, di adeguamenti infrastrutturali portuali e per la laguna di Venezia)**

La disposizione, al fine di garantire lo svolgimento dell'attività crocieristica 2022 nella laguna di Venezia, prevede, al **comma 1**, che il Commissario straordinario di cui all'articolo 2 del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125, è autorizzato a realizzare, secondo le modalità previste ai commi 1, 3 e 4 del medesimo articolo 2, un ulteriore punto di attracco temporaneo nell'area di Chioggia nel limite di spesa di 1 milione di euro, per l'anno 2022, destinato anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT. In particolare, lo stanziamento è finalizzato all'adeguamento della banchina esistente nel Porto di Chioggia, che può accogliere le navi superiori ai limiti indicati dall'articolo 1 del citato decreto-legge n. 103 del 2021.

Il Commissario straordinario provvede ad indicare, nella relazione periodica prevista dal comma 2-*bis* del citato articolo 2, lo stato di realizzazione dell'intervento di cui al primo periodo e le iniziative adottate e da intraprendere, anche in funzione delle eventuali criticità rilevate nel corso del processo di realizzazione.



In considerazione del contenuto della disposizione, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, in qualità di Commissario straordinario avrà, quindi, il compito di procedere anche alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione degli interventi relativi alla realizzazione di un punto di attracco temporaneo nell'area del Porto di Chioggia, fermo restando le attività già previste dalla richiamata normativa che riguardano:

- a) la realizzazione di punti di attracco temporanei in numero non superiore a cinque nell'area di Marghera, di cui due disponibili già per la stagione crocieristica 2022, destinati anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT;
- b) la manutenzione dei canali esistenti;
- c) gli interventi accessori per il miglioramento dell'accessibilità nautica e della sicurezza della navigazione.

Al riguardo, si precisa che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, n. 545 del 31 dicembre 2021, sono stati individuati gli interventi di cui al citato articolo 2, attuati con le risorse allo scopo autorizzate dal comma 5 del medesimo articolo 2, del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, pari a 2 milioni di euro per l'anno 2021, 8 milioni di euro per l'anno 2022, 15 milioni di euro per l'anno 2023, 42 milioni di euro per l'anno 2024, 55 milioni di euro per l'anno 2025 e 35 milioni di euro per l'anno 2026.

Nella tabella di seguito riportata, sono evidenziati i costi relativi alle attività sopra elencate:

Intervento	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Totale per intervento	CUP
1 Ormezzi temporanei presso le banchine di Porto di Marghera	2.000.000,00	4.000.000,00	-	-	-	-	6.000.000,00	E71821004770005
2 Attrezzamento temporaneo della Banchina sul Canale Industriale Nord, Sponda Nord per 1 nave da 340 mt		3.000.000,00	7.000.000,00	-	-	-	10.000.000,00	E71821004780005
3 Realizzazione di due accosti per navi di lunghezza fino a 340 mt e realizzazione di un terminal passeggeri presso Canale Nord		500.000,00	2.500.000,00	20.000.000,00	25.000.000,00	14.000.000,00	62.000.000,00	E71821004790005
4 Interventi di manutenzione dei canali esistenti finalizzati al transito delle navi da crociera lungo il Canale Malamocco-Marghera, agli ormezzi temporanei di Porto Marghera e all'accesso alla odierna Stazione Marittima		500.000,00	3.500.000,00	17.000.000,00	23.000.000,00	19.000.000,00	63.000.000,00	E71821004800005
5 Opere accessorie finalizzate al miglioramento della navigabilità ed acquisizioni aree			2.000.000,00	5.000.000,00	7.000.000,00	2.000.000,00	16.000.000,00	E71821004810005
Totale per annualità	2.000.000,00	8.000.000,00	15.000.000,00	42.000.000,00	55.000.000,00	35.000.000,00	157.000.000,00	
Art. 2 c. 5	2.000.000,00	8.000.000,00	15.000.000,00	42.000.000,00	55.000.000,00	35.000.000,00	157.000.000,00	

L'inserimento di Chioggia tra le aree di intervento del Commissario straordinario comporta la necessità di ulteriori fondi pari ad € 1.000.000, così quantificati:

#### Accosto temporaneo a Chioggia

Stima del costo	costo parametrico	Costo
Riqualficazione arredi di banchina per un tratto di circa 300m	1.600 €/m	€. 480.000,00
Manutenzione canale	-	€. 520.000,00
<b>Totale (inclusa incidenza spese tecniche)</b>		<b>€.1.000.000,00</b>

Nella tabella seguente, sono riportati i costi per anno già previsti a legislazione vigente cui sono aggiunti i costi previsti dalla disposizione in esame per la realizzazione del punto di attracco



## XVIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

temporaneo di Chioggia (che porta la spesa complessiva del punto 1 – ormeggi temporanei presso le banchine di Porto di Marghera e Chioggia - riferito all'anno 2022 da 4 a 5 milioni di euro)

	Intervento	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Totale per intervento	CUP
1	Ormeggi temporanei presso le banchine di Porto di Marghera e Chioggia	2.000.000,00	5.000.000,00	-	-	-	-	7.000.000,00	E71B21004770005
2	Attrezzamento temporaneo della Banchina sul Canale Industriale Nord, Sponda Nord per 1 nave da 340 mt		3.000.000,00	7.000.000,00	-	-	-	10.000.000,00	E71B21004780005
3	Realizzazione di due accosti per navi di lunghezza fino a 340 mt e realizzazione di un terminal passeggeri presso Canale Nord		500.000,00	2.500.000,00	20.000.000,00	25.000.000,00	14.000.000,00	62.000.000,00	E71B21004790005
4	Interventi di manutenzione dei canali esistenti finalizzati al transito delle navi da crociera lungo il Canale Malamocco-Marghera, agli ormeggi temporanei di Porto Marghera e all'accesso alla odierna Stazione Marittima		500.000,00	3.500.000,00	17.000.000,00	23.000.000,00	19.000.000,00	63.000.000,00	E71B21004800005
5	Opere accessorie finalizzate al miglioramento della navigabilità ed acquisizioni aree			2.000.000,00	5.000.000,00	7.000.000,00	2.000.000,00	16.000.000,00	E71B21004810005
	Totale per annualità	2.000.000,00	9.000.000,00	15.000.000,00	42.000.000,00	55.000.000,00	35.000.000,00	158.000.000,00	
	Art. 2 c. 5	2.000.000,00	9.000.000,00	15.000.000,00	42.000.000,00	55.000.000,00	35.000.000,00	158.000.000,00	

Il **comma 2**, al fine di garantire un'organizzazione efficace del traffico delle navi da crociera e migliorare i livelli di servizio ai passeggeri, autorizza la spesa, nel limite complessivo di euro 675 mila per ciascuno degli anni 2022 e 2023, in favore dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, per l'adeguamento funzionale e strutturale delle banchine dei porti di Monfalcone e di Trieste. Il trasferimento delle risorse è subordinato alla corretta alimentazione dei sistemi informativi della ragioneria generale dello Stato e alla comunicazione al Ministero dell'economia e delle finanze del Codice unico di progetto di ciascun intervento e del relativo cronoprogramma procedurale.

Nella tabella seguente sono indicati i costi relativi alle componenti infrastrutturali necessarie:

	2022	2023
N° 2 pontoni di dimensioni indicative 15 m x 50 m (locazione):	€ 500.000	€ 500.000
Altri costi di approvvigionamento.		
N° 6 Fender pneumatici Yokohama (diametro 3,0 m) :	€ 100.000	€ 100.000
N° 15 parabordi (diametro 1,0 m):	€ 20.000	€ 20.000
N° 1 rampa di accesso carrabile per provviste e bagagli:	€ 40.000	€ 40.000
N° 1 rampa di accesso passeggeri:	€ 15.000	€ 15.000
<b>TOTALE</b>	<b>€ 675.000</b>	<b>€ 675.000</b>

Il **comma 3** reca la copertura finanziaria della norma, quantificata in euro 1.675.000 per l'anno 2022 e in euro 675.000 per l'anno 2023 ed ai quali si provvede:

a) quanto a 1 milione di euro per l'anno dal 2022, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (Tabella B del MIMS);

b) quanto 675.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2023, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.

Il **comma 4** interviene sull'articolo 95 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, che ha previsto la costituzione dell'Autorità per la Laguna di Venezia, ente pubblico non economico di rilevanza nazionale sottoposto ai poteri di





indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, cui vengono attribuite competenze per la salvaguardia della città di Venezia e della zona lagunare e per il mantenimento del regime idraulico lagunare, da esercitare, tra l'altro, mediante l'approvazione del programma triennale per la tutela della laguna di Venezia, del programma unico integrato e del programma di gestione e manutenzione del Modulo Sperimentale Elettromeccanico (MOSE).

Le modifiche introdotte dal comma 4 sono finalizzate a definire e circoscrivere con maggior dettaglio le competenze e le funzioni svolte dall'Autorità, nonché a semplificare e accelerare le procedure tecniche e amministrative previste dall'articolo 95 del decreto-legge n. 104 del 2020.

Le disposizioni di cui al comma 4 hanno carattere ordinamentale dalle quali non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 5** interviene sull'articolo 4, comma 3, della legge 29 novembre 1984, n. 798, recante "Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia", al fine di prevedere che il Comitato istituzionale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna, cui sono demandati l'indirizzo, il coordinamento e il controllo per l'attuazione degli interventi previsti dalla medesima legge, oltre ad approvare il piano degli interventi nell'ambito della Laguna di Venezia e decidere sulla ripartizione delle risorse stanziare per la loro attuazione, decida anche l'eventuale rimodulazione delle risorse ripartite. Tale modifica si rende necessaria al fine di provvedere ad una efficace ed efficiente gestione delle risorse destinate agli interventi per la salvaguardia di Venezia.

Trattasi di disposizione di carattere ordinamentale dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

#### **Articolo 5 (Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'impianto funiviario di Savona)**

Il **comma 1** apporta modifiche all'articolo 94-*bis* del decreto-legge n. 18 del 2020, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 27 del 2020, che reca disposizioni per il ripristino della funzionalità dell'impianto funiviario di Savona a seguito degli eccezionali eventi atmosferici del mese di novembre 2019. L'articolo 94-*bis* del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, ai fini della realizzazione degli interventi urgenti per il ripristino dell'impianto della funivia di Savona, ha previsto la nomina del Provveditore interregionale alle opere pubbliche di Piemonte, Val d'Aosta e Liguria quale 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, con il compito di provvedere alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione di detti interventi necessari per il ripristino della funzionalità dell'impianto funiviario di Savona in concessione alla società Funivie S.p.a. Con la disposizione in commento, pertanto, si introducono i commi aggiuntivi *7-bis*, *7-ter*, *7-quater* e *7-quinquies* al citato articolo 94-*bis* del decreto-legge n. 18 del 2020.

Il **comma 7-bis** prevede che in caso di cessazione entro il 31 dicembre 2022 della concessione Funivia Savona - San Giuseppe di Cairo e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale, 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, provvede, per un periodo massimo di ventiquattro mesi, prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili non oltre il 31 dicembre 2024, ad eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, nonché all'individuazione di un nuovo concessionario secondo le modalità previste dal codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Si precisa che la proroga è disposta ove strettamente necessario al completamento delle procedure di individuazione del nuovo concessionario.



Si prevede altresì che, nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale provvede alla gestione diretta dell'impianto funiviario.

Con riferimento allo stato attuale del rapporto concessorio. Con la nota prot.n. 220222001 del 22 febbraio 2022 la società concessionaria Funivie S.p.A. ha trasmesso la visura della Camera di Commercio, Industria, Artigianato ed Agricoltura della Provincia di Savona, da cui risulta che con atto di rep. n. 33782 del 19 novembre 2021, è stato effettuato lo scioglimento con messa in liquidazione della società Funivie Spa, con effetti dal 1° gennaio 2022. L'articolo art.16 della Convenzione di concessione dispone che, in caso di scioglimento dell'ente sociale, la società concessionaria decade dalla concessione.

Pertanto, in forza di detta previsione convenzionale l'Amministrazione concedente è legittimata alla emanazione del decreto di revoca per decadenza della concessione e l'avvio delle conseguenti attività.

Tale provvedimento, allo stato attuale, non è stato ancora adottato al fine di garantire, senza soluzione di continuità, il rapporto di lavoro subordinato delle unità lavorative dipendenti dal concessionario e, a seguito dell'adozione della norma e dell'adozione del provvedimento di revoca, del Commissario.

In altri termini, al fine di assicurare una continuità dei rapporti di lavoro subordinato, la disposizione è finalizzata a garantire il coordinamento temporale tra l'adozione del provvedimento di revoca che sancisce formalmente la cessazione formale del rapporto concessorio e la disciplina che prevede la gestione diretta commissariale.

Il **comma 7-ter** prevede che qualora non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario all'esito della procedura di cui al comma 7-bis, la regione Liguria subentra allo Stato, quale titolare e concedente dell'impianto funiviario e demanda l'attuazione del conferimento e l'attribuzione alla regione Liguria, a decorrere dalla data di effettivo trasferimento dell'impianto funiviario, delle relative risorse individuate al comma 7-quater, ad un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previo accordo di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la regione Liguria.

Pertanto, nell'ipotesi in cui non fosse possibile individuare un nuovo concessionario e si rendesse necessario operare il trasferimento alla regione Liguria, si provvederà in favore della medesima regione al trasferimento delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili destinate alle sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, funivie e ascensori in servizio pubblico e autolinee non di competenza delle regioni.

Al **comma 7-quater** si prevede che per lo svolgimento delle attività individuate ai commi 7-bis e 7-ter, e per l'eventuale supporto tecnico, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, possa avvalersi 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, precisando che i relativi oneri sono posti a carico delle risorse di cui al comma 7-quinquies nel limite massimo di spesa di euro 70 mila euro per l'anno 2022 e di 200 mila euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024.

Il **comma 7-quinquies** reca la copertura finanziaria della disposizione.

Ai fini della quantificazione è stato ipotizzato l'avvio dell'attività di gestione a regime da parte del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale a partire dall'anno 2023, tenuto conto che si ritiene di poter ultimare gli interventi per il ripristino dell'impianto e quindi del suo completo funzionamento entro il 31 dicembre 2022. Inoltre, si rappresenta che i costi riferiti all'anno 2022 riguardano le spese per il personale utilizzato per provvedere alla manutenzione ordinaria dell'impianto necessaria al collaudo finale dello stesso, che si ritiene debba avvenire in concomitanza



con la fase finale degli interventi previsti per il ripristino del medesimo impianto. Infine, sono stati calcolati i costi di funzionamento e le spese per l'eventuale supporto tecnico da parte 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.

Inoltre, si evidenzia l'assenza di oneri per il riscatto dei beni del concessionario ovvero per i contratti trasferiti, atteso che il "ritrasferimento" riguarda beni oggetto di concessione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero di beni finanziati interamente con risorse facenti capo allo stesso Ministero, rispetto ai quali il concessionario non può, dunque, vantare alcun diritto di credito derivante o conseguente al suo trasferimento in favore del Ministero medesimo.

Per l'anno 2022 (quattro mesi), per lo svolgimento delle attività previste dalla disposizione da parte del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale e per consentire l'attività di manutenzione finalizzata al ripristino della funzionalità della funivia, è stato stimato l'impiego di 36 unità di personale, il cui costo medio è stato calcolato sulla base della spesa per il personale risultante dai valori di bilancio 2018 e 2019 della società Funivia Spa. Ai fini della quantificazione dei costi si è tenuto conto anche dell'eventuale supporto tecnico, nel limite di 70 mila euro, da parte 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 e delle spese per buoni pasto, cancelleria, missioni e trasferte e altre spese di funzionamento, stimate in circa 183 mila euro all'anno (10% del solo costo del personale trattandosi di gestione di un impianto non ancora operativo).

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio delle voci considerate.

Tabella 1

	Unità di personale	Retribuzione	Oneri sociali	TFR	Altri costi	TOTALE
Personale	36	36.113	11.087	2.528	903	1.822.688
Eventuale supporto tecnico, nel limite di 70 mila euro per l'anno 2022, da parte 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						70.000
<b>TOTALE</b>						<b>1.892.688</b>
					Buoni pasto, cancelleria, missioni e trasferte e altre spese di funzionamento - (impianto non ancora operativo)	10% 182.269
					<b>Totale</b>	<b>2.074.957</b>
					Anno 2022 (4 mesi)	691.652,22

Relativamente agli anni 2023 e 2024, per assicurare la sostenibilità economico-finanziaria dell'esercizio viene previsto il riconoscimento di un contributo finanziario nel limite massimo di 5,6 milioni di euro per la copertura dei costi di gestione relativi al personale, agli eventuali oneri per lo svolgimento delle attività di supporto da parte di tali società sono posti a carico delle risorse di cui al comma 7-quater nel limite massimo di spesa di 200 mila euro annui e alle spese per buoni pasto, cancelleria, missioni e trasferte e altre spese di funzionamento, stimate in circa 900 mila euro all'anno (20% del solo costo del personale ipotizzando la gestione di un impianto nei primi anni di operatività). La stima di tali costi è stata determinata anche sulla base dei dati di bilancio dalla società Funivie Spa relativi agli anni 2018 e 2019. Inoltre, ai fini prudenziali non si è tenuto conto della stima di ricavi che potrà generare la gestione dell'impianto. Inoltre, sempre ai fini della stima del contributo, si è tenuto conto di quanto già previsto nella richiamata convenzione sottoscritta il 15 novembre 2007, che aveva previsto per gli ultimi 4 anni un contributo il cui valore massimo era pari a 5,6 milioni di euro nell'anno 2019.

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio delle voci considerate.



Tabella 2

	Unità di personale	Retribuzione	Oneri sociali	TFR	Altri costi	TOTALE
Personale	88	36.113	11.087	2.528	903	4.455.459
Eventuale supporto tecnico, nel limite di 200 mila euro per l'anno 2022, da parte 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						200.000
<b>TOTALE</b>						<b>4.655.459</b>
					Buoni pasto, cancelleria, missioni e trasferte e altre spese di funzionamento a regime (20% del solo costo del personale)	20%
						891.092
					<b>Totale</b>	<b>5.546.551</b>

A detti oneri quantificati nel limite massimo di euro 700.000 per l'anno 2022 e di euro 5.600.000 a decorrere dall'anno 2023, si provvede:

- quanto ad euro 700.000 per l'anno 2022 mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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;
- quanto ad euro 5.600.000 a decorrere dall'anno 2023 a valere sulle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili destinate alle sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, funivie e ascensori in servizio pubblico e autolinee non di competenza delle regioni ai sensi dell'articolo 2, della legge 2 agosto 1952.

Dette risorse corrispondono a quelle appostate sul capitolo di spesa 1325 del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per assicurare direttamente, ai sensi dell'articolo 21, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, la gestione della Funivia, nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario.

Inoltre, si rappresenta che le risorse di cui al citato capitolo n. 1325 sono, allo stato, destinate alla gestione della funivia Savona S. Giuseppe e trasferite alla società Funivie Spa per assicurare la sostenibilità economico-finanziaria dell'esercizio pubblico.

In relazione alle annualità successive all'anno 2024, le risorse, nel limite massimo di 5,6 milioni di euro, saranno utilizzate, in tutto o in parte, nell'ambito del nuovo rapporto concessorio laddove si necessiti di dare una sovvenzione all'esercizio, ovvero, qualora non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario all'esito della procedura di cui al comma 7-bis e la regione Liguria subentri allo Stato, quale titolare e concedente dell'impianto funiviario.

Il **comma 2** estende di ulteriori quattro mesi (fino al 31 dicembre 2022) le misure in favore dei lavoratori dipendenti da imprese del territorio della provincia di Savona (estensione della cassa integrazione), impossibilitati a prestare attività lavorativa, in tutto o in parte, a seguito della frana verificatasi lungo l'impianto funiviario di Savona, in concessione alla società Funivie S.p.a.

L'articolo 94-bis del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, ha previsto, al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dalla diffusione del contagio da COVID-19 e di consentire la ripresa economica dell'area della provincia di Savona, che la regione Liguria, nel limite delle risorse disponibili destinate alla medesima regione ai sensi dell'articolo 44, comma 11-bis, del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148, possa erogare nell'anno 2020, nel limite di spesa di 1,5 milioni di euro, un'indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa e degli assegni per il nucleo familiare (ANF), per la durata massima di dodici mesi, in favore dei lavoratori dipendenti da imprese del territorio della provincia di Savona, impossibilitati a prestare attività lavorativa, in tutto





o in parte, a seguito della frana verificatasi lungo l'impianto funiviario di Savona, in concessione alla società Funivie S.p.a., in conseguenza degli eccezionali eventi atmosferici del mese di novembre 2019.

Successivamente, l'articolo 49, comma 2-*bis*, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, ha previsto l'estensione anche per l'anno 2021 dello stesso trattamento.

Infine, l'articolo 16, comma 3-*sexies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, ha previsto una ulteriore estensione del citato trattamento straordinario di integrazione salariale dal 16 novembre 2021 al 31 agosto 2022.

La disposizione prevede la possibilità di riconoscimento da parte dell'INPS, per la durata massima di altri quattro mesi (settembre 2022 - dicembre 2022), di un'ulteriore indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa, in continuità con l'indennità di cui al comma 1 dell'articolo 94-*bis* del decreto-legge n. 18 del 2020, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 27 del 2020. Entro il limite di durata massima di quattro mesi, l'indennità può essere erogata anche in caso di sopravvenuta risoluzione del rapporto di lavoro dovuta alla cessazione dell'attuale concessione. Al contempo, si precisa che la misura è incompatibile con i trattamenti di integrazione salariale, compresi quelli a carico dei fondi di solidarietà di cui al titolo II del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148 e con l'indennità NASpI di cui al decreto legislativo 4 marzo 2015, n. 22. La circolare di riferimento INPS con le istruzioni contabili per il pagamento delle indennità nell'anno 2020 è la n. 121 del 20 ottobre 2020: in essa viene indicato che l'importo medio orario dell'indennità, pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, è pari a euro 10,26, comprensivo di contribuzione figurativa e ANF, e tale costo è quello utilizzato per il calcolo della stima dell'onere di ogni singolo decreto emanato dalla regione Liguria. Alla data odierna risultano contabilizzati da parte dell'Istituto per tale prestazione pagamenti relativamente al solo anno 2021 (causale Funivia Savona - Circolare 121/2020) per 486.867,67 di euro rispetto ad uno stanziamento complessivo per il medesimo anno pari a 1,5 milioni di euro.

Alla luce di quanto sopra rappresentato, considerato che nell'anno 2022 il ricorso all'utilizzo di tale prestazione è analogo a quello dell'anno precedente, l'estensione per ulteriori quattro mesi del trattamento straordinario di integrazione salariale dal 1° settembre 2022 al 31 dicembre 2022 non comporta ulteriori oneri a carico della finanza pubblica in quanto trova sufficiente capienza nell'ambito delle risorse stanziare a legislazione vigente pari a 1 milione di euro per l'anno 2022 e che ne costituisce il limite di spesa.

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio.



	Indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale	
1	Pagamenti effettuati dall'Inps trattamento straordinario di integrazione salariale nell'anno 2021 (causale Funivia Savona - Circolare 121/2020)	486.867,67
2	<b>Spesa media mensile</b>	<b>40.572,31</b>
3	Spesa per il periodo dal 1° gennaio 2022 al 31 agosto 2022 (1 * 2)	324.578,45
4	Stanziamiento anno 2022	1.000.000,00
5	Risorse residue (4-3)	675.421,55
6	<b>Proroga della misura per il periodo dal 1° settembre 2022 al 31 dicembre 2022</b>	<b>162.289,22</b>
7	Differenza (5-6)	513.132,33

#### **Articolo 6 (Disposizioni in materia di trasporto aereo)**

La norma prevede, al **comma 1**, in considerazione della strategicità e del preminente interesse nazionale dello sviluppo dei tre aeroporti intercontinentali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia Tessera e al fine di rafforzare l'interconnessione tra sistema ferroviario e trasporto aereo:

- a) lo svolgimento delle procedure di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 6, comma 3-ter, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nonché quelle relative alle opere inserite nei piani di sviluppo aeroportuali, ivi incluse quelle di mitigazione e miglioramento ambientale, nei tempi previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis, del decreto legislativo n. 152 del 2006;
- b) lo svolgimento del dibattito pubblico di cui all'articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nei termini di cui all'articolo 46, comma 1, secondo periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;
- c) la riduzione della metà dei termini per l'accertamento di conformità di cui all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383 relativamente ai piani di sviluppo aeroportuale e alle opere inserite in detti piani.

Al **comma 2** si stabilisce che le opere di cui al comma 1 che comportano un miglioramento dell'impatto ambientale sulle aree antropizzate sono recepite in via prioritaria all'interno degli strumenti di pianificazione urbanistica, naturalistica e paesaggistica vigenti.

Al **comma 3** si prevede il dimezzamento dei termini relativi alle procedure di valutazione ambientale di cui alla Parte Seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006 per i piani di sviluppo aeroportuale degli aeroporti di interesse nazionale diversi da quelli di cui al comma 1, nonché per le opere previste dai medesimi piani. Si prevede, altresì, l'applicazione delle disposizioni con finalità acceleratoria di cui al comma 1, lettere b) e c).

Le disposizioni di cui ai commi 1, 2 e 3 hanno carattere ordinamentale e non presentano profili di spesa in quanto i Piani di sviluppo aeroportuale sono autofinanziati e inseriti nei relativi Contratti di programma di riferimento.



**ART. 7 (Disposizioni urgenti in materia di sicurezza e circolazione stradale e di infrastrutture autostradali)**

Il **comma 1** apporta una serie di modifiche al codice della strada (di seguito “codice”), di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sicurezza stradale e mobilità, al fine di ridurre gli oneri amministrativi a carico dell’utenza, di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, nonché di incrementare la sicurezza della circolazione stradale.

In particolare, la **lettera a)** modifica l’articolo 24 (*Pertinenze delle strade*) del codice, in quanto, ad oggi, non è prevista una disciplina completa relativa alle stazioni di ricarica dei veicoli elettrici. Con l’intervento normativo in questione si intende procedere ad una qualificazione giuridica dell’infrastruttura di ricarica e della sua collocazione in diverse aree della sede stradale a seconda della tipologia di strada considerata. Trattasi, pertanto, di norma di carattere ordinamentale, che non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La **lettera b)** interviene sull’articolo 47 (*Classificazione dei veicoli*) del codice, operando, al comma 2, in relazione alla categoria L1e, alla categoria L2e, alla categoria L3e e alla categoria L4e una modifica alla definizione delle relative categorie internazionali di appartenenza. In tal modo, si assicura un inquadramento più chiaro dei velocipedi elettrici, peraltro già contemplato nelle norme armonizzate dell’Unione europea. Trattasi, pertanto, di norma di carattere ordinamentale, che non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La **lettera c)** modifica l’articolo 50 (*Velocipedi*) del codice, introducendo, per completezza, il valore della potenza nominale continua massima (pari a 0,5 kW) anche per i velocipedi adibiti al trasporto delle merci. Conseguentemente, al comma 2 sono individuate le misure del relativo piano di carico. Dopo il comma 2 sono inseriti i commi 2-bis e 2-ter: la prima disposizione stabilisce che i velocipedi a pedalata assistita non rispondenti ad una o più delle caratteristiche o prescrizioni indicate nel comma 1 sono considerati ciclomotori ai sensi e per gli effetti dell’articolo 97; la seconda introduce sanzioni amministrative pecuniarie per chi fabbrica, produce, pone in commercio o vende velocipedi a pedalata assistita che sviluppino una velocità superiore a quella prevista e per chi effettua sui velocipedi a pedalata assistita modifiche idonee ad aumentare la potenza nominale continua massima del motore ausiliario elettrico o la velocità oltre i limiti previsti dal codice della strada. Trattasi, pertanto, di norma di carattere ordinamentale, che non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La **lettera d)** introduce il comma 3-bis all’articolo 97 (*Circolazione dei ciclomotori*) del codice, consentendo di non dover più inviare per posta ai titolari di ciclomotori che cambiano residenza il tagliando cartaceo da apporre sui certificati di circolazione (procedura che già opera per i proprietari di vetture/veicoli). L’aggiornamento della residenza avverrebbe nell’archivio nazionale dei veicoli, in modo da poter essere controllata, in tempo reale dagli organi di polizia, la residenza del titolare del ciclomotore senza necessità di apporre un tagliando ad ogni cambio residenza. Tale modifica si inquadra nel ben più ampio progetto di digitalizzazione, innovazione e semplificazione dei processi, in atto presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. La disposizione non comporta oneri per la finanza pubblica, e al contrario può determinare risparmi comunque non quantificabili ex ante.

La **lettera e)** sostituisce la lettera f) del comma 3 dell’articolo 116 (*Patente e abilitazioni professionali per la guida di veicoli a motore*) del codice. Con tale modifica, in coerenza con la disposizione dell’unione europea, recepita nella normativa sulla qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti (CPC/Code 95), è stato possibile per gli Stati membri dell’UE consentire ai titolari di patente B di guidare un veicolo ad alimentazione alternativa fino a 4,25 t (anziché fino a 3,5 t). La disposizione, nel consentire una maggiore flessibilità, risponde alle necessarie esigenze di accelerazione sulla transizione ecologica nel settore dei trasporti (in particolare del trasporto merci dell’ultimo miglio).



Tanto premesso, la disposizione prevede che la patente B possa abilitare alla guida dei veicoli senza rimorchio adibiti al trasporto di merci con una massa complessiva compresa tra i 3500 Kg e i 4250 Kg. Quanto al requisito soggettivo, si precisa che è necessario aver conseguito la suddetta patente da due anni. In ordine al requisito oggettivo, si precisa che la differenza di massa (tra 4250 e 3500 Kg) deve essere riconducibile esclusivamente alla massa della batteria per la categoria dei veicoli e non deve determinare in alcun modo un aumento di capacità di carico. Trattasi, pertanto, di norma di carattere ordinamentale, che non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La **lettera f)**, modifica il comma 2-bis dell'articolo 117 (*Limitazioni nella guida*) del codice, introducendo il limite di potenza specifica, riferita alla tara, per le autovetture elettriche o ibride plug-in, condotte dai "neo-patentati" di categoria B. Trattasi, pertanto, di norma di carattere ordinamentale, che non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La **lettera g)** apporta modifiche all'articolo 120, sostituendo la rubrica (che diventa "*Requisiti morali per ottenere il rilascio della patente di guida e disposizioni sull'interdizione alla conduzione di velocipedi a pedalata assistita*") e inserendo il comma 6-bis, il quale prevede che: nei confronti dei soggetti indicati dal comma 1 del medesimo articolo, il giudice ovvero il prefetto possono disporre l'interdizione dalla conduzione dei velocipedi a pedalata assistita, fatti salvi gli effetti di provvedimenti riabilitativi e, per i soggetti destinatari dei predetti divieti, per tutta la loro durata; che, nell'ipotesi di cui al comma 2 del medesimo articolo, con il provvedimento prefettizio di revoca della patente di guida può essere disposta l'applicazione dell'ulteriore misura dell'interdizione dalla conduzione dei predetti velocipedi. Precisa che avverso il provvedimento interdittivo prefettizio è ammesso ricorso ai sensi del comma 4 (ricorso al Ministro dell'intero) e stabilisce che la violazione della misura interdittiva introdotta dalla disposizione in esame è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.000 a euro 7.000 e confisca del mezzo. Trattasi di norma di natura ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;

La **lettera h)** reca modifiche all'articolo 126 (*Durata e conferma della validità della patente di guida*) del codice, con il fine di presidiare la sicurezza della circolazione stradale nel caso di rinnovo di validità di patenti di guida scadute da più di 5 anni.

Nello specifico, il **numero 1)** modifica il comma 8 dell'articolo 126 del codice, al fine di prevedere il richiamo al comma 8-ter, inserito dal successivo numero 2). Trattasi, pertanto, di disposizioni di natura ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Il **numero 2)** inserisce all'articolo 126 del codice il comma 8-ter, che prevede che nel caso una patente di guida sia scaduta da più di cinque anni, la conferma della validità è subordinata anche all'esito positivo di un esperimento di guida.

Detto esperimento è strutturato solo in una prova pratica, i cui contenuti sono mutuati tra quelli previsti per la prova pratica di guida utile al conseguimento di una patente della medesima categoria di quella posseduta, ma in numero ridotto.

Alla disposizione non si ascrivono effetti negativi, atteso che essa genera maggiori entrate per la finanza pubblica, in quanto l'utente che intende procedere al rinnovo della patente dovrà affrontare un costo pari a € 32,20; tali maggiori entrate non sono quantificabili ex ante, in quanto la domanda di rinnovo della patente non ha carattere di obbligatorietà.

Gli uffici della Motorizzazione civile sono in grado di adempiere alle relative attività facendo ricorso alle risorse umane disponibili a legislazione vigente.

Al **numero 3)** si modifica il comma 9 del medesimo articolo 126 del codice, al fine di prevedere l'applicazione delle disposizioni del comma 8-ter anche alle procedure previste per i titolari di patente italiana, residenti o dimoranti in un altro Stato per un periodo di almeno sei mesi. Trattasi, pertanto di disposizione di natura ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. I **numeri 4)** e **5)** apportano modifiche rispettivamente ai commi 10 e 10-bis





dell'articolo 126 del codice, al fine di aggiornare la denominazione della Direzione generale e del Dipartimento competenti, nonché del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Trattasi, pertanto di disposizioni di carattere ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La **lettera i)** aggiunge un periodo al comma 7 (*Comportamento dei pedoni*) dell'articolo 190 del codice, al fine di favorire la mobilità delle persone con disabilità, e in particolare di rendere possibile la circolazione delle macchine a loro uso in determinati ambiti stradali. In particolare, la disposizione introduce la possibilità di circolazione sugli ambiti stradali dove i pedoni possono circolare in promiscuo con le biciclette (percorsi ciclabili e itinerari ciclopedonali) mentre, nel caso in cui le macchine per disabili siano asservite da motore e quindi garantiscano una velocità minima costante rispetto a quelle a propulsione muscolare, tali macchine possono circolare sulle infrastrutture riservate alle biciclette. Trattasi, pertanto, di norma di natura ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 2** rinvia ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la definizione delle modalità di annotazione sul documento unico dell'eccesso di massa connesso al sistema di propulsione installato. Inoltre, reca disposizioni transitorie al fine di chiarire che l'efficacia della disposizione di cui al comma 1, lettera e), è subordinata alla necessità che la Commissione europea debba essere prima consultata sull'implementazione della misura e che la disposizione si applica ai veicoli immatricolati successivamente all'adozione del suddetto provvedimento ministeriale con cui saranno definite le modalità attuative. Trattasi, pertanto, di norma di carattere ordinamentale, che non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il **comma 3** interviene sull'articolo 33-*bis*, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, recante le modalità di sperimentazione in materia di micromobilità, prorogando di ulteriori dodici mesi il termine di conclusione della suddetta sperimentazione che viene, quindi, fissato al 27 luglio 2023. Trattasi, pertanto, di norma di carattere ordinamentale, che non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al **comma 4** si prevede, al fine di contenere gli oneri finanziari a carico dell'utenza, dal 1° luglio 2022 al 31 dicembre 2022 e comunque non oltre la conclusione della verifica della sussistenza delle condizioni per la prosecuzione dell'attuale rapporto concessorio delle autostrade A24 e A25, ove tale conclusione sia anteriore alla data del 31 dicembre 2022, la sospensione dell'incremento delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25. Per la durata del periodo di sospensione si applicano le tariffe di pedaggio vigenti alla data del 31 dicembre 2017.

Al riguardo, si evidenzia che la società Strada dei Parchi S.p.A. è concessionaria della tratta autostradale a pedaggio Roma, l'Aquila, Teramo – diramazione per Torano, Pescara (A24/ A25), a seguito di procedura di gara, dal 20 dicembre 2001. Le tratte in gestione si estendono per 281,4 km. La scadenza della concessione è attualmente fissata al 31 dicembre 2030.

Il rapporto concessorio è stato modificato e integrato con la Convenzione Unica (CU) sottoscritta il 18 novembre 2009, divenuta efficace *ex lege* ai sensi del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101.

Allo stato, nei confronti del concessionario, pendono due procedimenti amministrativi: quello di aggiornamento del piano economico finanziario (PEF) e il procedimento di contestazione per grave inadempimento.

Quanto al primo procedimento, si evidenzia che l'aggiornamento del rapporto concessorio previsto dall'anno 2014 non si è mai perfezionato, poiché le proposte di revisione contrattuale presentate da Strada dei Parchi S.p.A. sono state considerate non accoglibili dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.



A seguito del ricorso attivato da Strada dei Parchi per l'accertamento del silenzio inadempimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sulla mancata conclusione del procedimento di approvazione delle proposte di Piano economico finanziario, il Consiglio di Stato, con ordinanza n. 2413/2020, in esecuzione della sentenza n. 5330/2018 ha nominato un Commissario *ad acta* assegnandogli l'incarico di portare a compimento il procedimento relativo al nuovo PEF.

Il Commissario *ad acta* ha quindi sottoposto al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) la proposta di aggiornamento/revisione del PEF elaborata da Strada dei Parchi S.p.a., ritenendo tale proposta non sostenibile, anche in considerazione degli aumenti tariffari del 15,81 % all'anno fino al 2030.

Il CIPESS, nella seduta del 5 maggio 2022, su conforme parere del Nucleo di consulenza per l'Attuazione delle linee guida per la Regolazione dei Servizi di pubblica utilità (NARS), ha formulato parere non favorevole sulla proposta di aggiornamento/revisione del PEF. La relativa delibera, ad oggi, è in corso di pubblicazione.

Quanto al secondo procedimento, si osserva che esso scaturisce dalla contestazione di grave inadempimento formalizzata dal concedente con note prot. n. 33797 del 28 dicembre 2021, prot. n. 1179 del 28 gennaio 2022 e prot. n. 5092 del 28 febbraio 2022.

Con nota prot. n. 5796 del 15 marzo 2022, la società concessionaria ha inviato le proprie controdeduzioni, attualmente all'esame del Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili.

Quanto alla violazione degli obblighi derivanti dal rapporto concessorio, si evidenzia che le Procure della Repubblica presso i Tribunali di L'Aquila, Teramo, Pescara, Sulmona, hanno avviato specifiche indagini nei confronti dei rappresentanti della società concessionaria.

Tanto premesso, in considerazione della circostanza che ambedue i procedimenti amministrativi instaurati sono suscettibili di determinare la caducazione del rapporto concessorio, la disposizione in esame prevede l'applicazione, fino alla definizione di detti procedimenti e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2022, delle tariffe di pedaggio vigenti alla data del 31 dicembre 2017.

Ciò al fine di evitare che il concessionario possa applicare, nelle more della definizione di detti procedimenti, gli incrementi tariffari del 19% circa (comprensivo degli incrementi tariffari maturati per l'anno 2018 - +12,89% - l'anno 2019 - + 5,59%), sospesi fino al 31 dicembre 2021 con l'art. 9 - tricies semel, comma 1, del decreto - legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, e, successivamente, dal 1° gennaio 2022 e fino al 30 giugno 2022 sulla base di una decisione unilaterale del medesimo concessionario.

Per quanto concerne gli effetti sulla finanza pubblica, si rappresenta la neutralità della disposizione dal momento che la stessa non interviene né sui termini, né sull'entità delle somme dovute ad Anas S.p.A. ai sensi dell'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della convenzione unica stipulata il 18 novembre 2009.

Al riguardo, si evidenzia che l'articolo 9-tricies semel, comma 1, del decreto - legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, come modificato dall'articolo 2, comma 2-bis, del decreto - legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, ha previsto la sospensione degli incrementi tariffari relativi alle medesime tratte autostradali per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2019 e il 31 dicembre 2021 e la conseguente applicazione delle tariffe vigenti alla data del 31 dicembre 2017. Ai sensi dei commi 2 e 3 del sopra menzionato articolo 9 - tricies:

- a) è stato contestualmente sospeso l'obbligo del concessionario delle autostrade A24 e A25 di versare le rate del corrispettivo della concessione di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della Convenzione unica stipulata il 18 novembre 2009, relative agli anni 2017 e 2018, ciascuna dell'importo di euro 55.860.000, comprendente gli interessi di dilazione.
- b) è stato previsto l'obbligo del concessionario delle autostrade A24 e A25 di effettuare, al termine della concessione, il versamento all'ANAS Spa delle rate del corrispettivo sospese ai sensi del comma



2, con maggiorazione degli interessi maturati calcolati al tasso legale, ferme restando le scadenze di tutte le restanti rate del corrispettivo di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della convenzione unica stipulata il 18 novembre 2009, spettanti all'ANAS Spa.

Tanto premesso, si precisa che, in sede di approvazione del citato articolo 9 - *tricies semel*, dal punto di vista degli effetti finanziari, sono stati stimati ricavi medi annui delle tratte autostradali A24-A25, per circa 180 milioni di euro, e una diminuzione di ricavi (derivanti dalla mancata applicazione a detti ricavi stimati dell'incremento delle tariffe da pedaggio maturate pari a circa il 19%) nel periodo 1° gennaio 2019 - 31 ottobre 2021, di circa 35 milioni di euro annui.

Sulla base di detta stima, il comma 2 del citato articolo 9 - *tricies semel*, al fine di compensare gli effetti finanziari ed economici conseguenti al mancato incremento tariffario, prevedeva la contestuale sospensione dell'obbligo del concessionario di versare ad Anas S.p.A. il corrispettivo delle rate relative agli anni 2017 e 2018 pari ad euro 55.860.000 per ciascun anno, previsto dall'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della vigente convenzione stipulata il 18 novembre 2009.

In base ai dati di bilancio di esercizio della società concessionaria delle tratte autostradali A24 e A25 relativi agli anni 2019, 2020 e 2021, risultano ricavi da pedaggio pari ad euro 162.591.000, nel 2019, ad euro 123.270.000, nell'anno 2020 e ad euro 147.764.000, nell'anno 2021.

Nell'evidenziare che non si dispone dei dati previsionali relativi all'anno 2022 ed ipotizzando, in via prudenziale, un andamento dei ricavi pedaggio esattamente corrispondente all'esercizio 2019 (ovvero all'esercizio antecedente la dichiarazione di emergenza nazionale da COVID -19), si evidenzia che la compensazione degli effetti finanziari ed economici conseguenti alla sospensione dell'incremento tariffario dal 1° luglio 2022 fino al 31 dicembre 2022 è già assicurata dalla previsione del comma 2 del citato articolo 9 - *tricies semel* che ha previsto il differimento al termine della concessione del pagamento delle rate del corrispettivo della concessione di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della Convenzione unica stipulata il 18 novembre 2009, relative agli anni 2017 e 2018, ciascuna dell'importo di euro 55.860.000, comprendente gli interessi di dilazione.

Nella tabella seguente sono riportati i valori considerati (in euro):

	ANNI	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (dato stimato)	Totale
<b>FORNITI</b>								
A	Sospensione dei canoni ANAS ai sensi dell'art 9 - <i>tricies semel</i> D.L. n. 123 del 2015	55.860.000	55.860.000					111.720.000
<b>IPENTRATI</b>								
B	Ricavi netti da pedaggio			162.591.000	123.270.000	147.764.000	162.591.000	
C	Incremento tariffario corrispo (%)			19,00%	19,00%	19,00%	19,00%	
D	Incidenza annua incremento tariffario corrispo			30.892.290	23.421.300	28.075.140		
E	Incidenza incremento tariffario corrispo 1 luglio 2022 - 31 dicembre 2022						15.846.143	
F	Totale in illiri			30.892.290	23.421.300	28.075.140	15.846.143	97.234.833
	Importo residuo (A - F)							13.285.167

Dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

#### **Articolo 8 (Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale)**

L'articolo reca disposizioni in materia di trasporto pubblico locale e regionale.

In particolare, il **comma 1** interviene sull'articolo 1, comma 300 della legge 24 dicembre 2007, n. 244 modificando la denominazione dell'Osservatorio nazionale del trasporto pubblico locale in "Osservatorio Nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità



pubblica locale sostenibile”. La disposizione ha natura ordinamentale; pertanto, dalla stessa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al **comma 2**, al fine di migliorare la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, in linea con gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, si integrano le competenze del citato Osservatorio.

Il **comma 3** prevede che per l’espletamento dei suddetti nuovi compiti, l’Osservatorio, può stipulare apposite convenzioni con le pubbliche amministrazioni, con l’Autorità di regolazione dei trasporti, con le aziende di trasporto pubblico locale, nonché con i *mobility manager* d’area, i *mobility manager* aziendali e i *mobility manager* scolastici. Dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto le predette convenzioni, la cui stipula riveste carattere meramente eventuale, potranno essere sottoscritte dall’Osservatorio nell’ambito delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente

Al **comma 4** si precisa che, per le medesime attività di cui al comma 2, l’Osservatorio si può avvalere, oltreché del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e di quello messo a disposizione dalle pubbliche amministrazioni e dagli enti con i quali sono stipulate le convenzioni, anche di esperti di particolare e comprovata specializzazione, nel numero massimo di otto unità, cui il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile è autorizzato a conferire appositi incarichi ai sensi dell’articolo 7, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, a valere sulle risorse destinate all’Osservatorio ai sensi dell’articolo 27, comma 2, lettera *e-bis*) del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, come modificato dal successivo comma 5, nel limite massimo di spesa di complessivi euro 200.000 nell’anno 2022 e di euro 400.000 annui a decorrere dall’anno 2023.

Ai fini della quantificazione del limite di spesa è stata previsto l’utilizzo di otto esperti al costo massimo per singola unità di 50 mila euro annui. Relativamente all’anno 2022 la spesa è stata proporzionata a sei mesi.

Al **comma 5** si prevede, altresì, per lo svolgimento delle attività dell’Osservatorio, per il conferimento degli incarichi agli esperti, nonché per l’implementazione e lo sviluppo della banca dati dell’Osservatorio, l’incremento della percentuale del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale destinata al predetto Osservatorio che passa da “0,025” allo “0,105” e, comunque, nel limite massimo di euro 5,2 milioni a decorrere dall’anno 2022. Per effetto di tale disposizione le risorse dell’Osservatorio si incrementano nell’anno 2022 di circa 4 milioni di euro. Nella tabella seguente si riporta il dettaglio.

Fondo per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviari	4.974.554.000
Risorse destinate all'Osservatorio a legislazione vigente	1.243.639
Risorse destinate all'Osservatorio per effetto della modifica di cui all'art. 14 comma 5 del presente decreto	5.200.000
<b>Incremento di risorse destinate alle attività dell'Osservatorio</b>	<b>3.956.361</b>



Il potenziamento dell'Osservatorio è strettamente connesso alla predisposizione tecnica dei modelli di attuazione dei criteri di riparto del Fondo Nazionale TPL. La banca dati dell'Osservatorio, oggi attiva in modo limitato, consente l'acquisizione in forma certificata di tutti i dati economici e trasportistici utili per la ripartizione di cui trattasi. Tra l'altro, l'elaborazione, tramite l'Osservatorio, dei dati inseriti dalle aziende, dalle regioni e dagli enti locali, consente, anche in casi di urgenza, il completamento di istruttorie complesse quali quelle, ad esempio, inerenti all'assegnazione di contributi per la compensazione di minori ricavi tariffari conseguente all'epidemia da Covid-19 e di contributi per i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale necessari per garantire i limiti di riempimento dei mezzi di TPL utili ad assicurare un distanziamento idoneo a ridurre il rischio di diffusione della medesima epidemia.

Inoltre, il potenziamento è destinato alla creazione di modelli uniformi di analisi della domanda e programmazione dell'offerta di servizi, messi a disposizione di tutti gli enti regolatori al fine di consentire agli stessi la progressiva riduzione degli oneri sostenuti per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale in relazione alla quantità e alla qualità degli stessi.

L'utilità dell'Osservatorio, confermata negli ultimi anni dalla molteplicità delle istruttorie svolte per la ripartizione di risorse di spesa corrente destinata al settore è, tra l'altro, già stata affermata, dall'articolo 27, comma 2 *e-bis*), del decreto-legge n. 50 del 2017 che ha destinato una quota del Fondo Nazionale TPL al suo funzionamento.

Al riguardo, si rappresenta che a partire dall'attuale sistema informativo dell'Osservatorio nazionale per il TPL, si prevede un nuovo sviluppo funzionale dello stesso che amplia in modo significativo il numero degli utenti, il volume dei dati da acquisire e da elaborare e le relative funzioni applicative. Tale sistema è esteso all'intero territorio nazionale e fornisce elementi sempre più complessi, di volta in volta utili all'utenza istituzionale.

Ad oggi tale sistema informativo ha un'utenza costituita da 1.300 aziende, da tutte le regioni, dalle città metropolitane, i comuni e gli altri enti affidanti, nonché dalle agenzie per la mobilità.

A regime è previsto che tale sistema informativo si evolva in maniera integrata connettendo, anche mediante cooperazione applicativa, sistemi informativi di enti diversi. In tal modo si realizza una rete capillare che include, tra gli altri, anche i *mobility manager* d'area. In particolare, saranno forniti all'Osservatorio i dati necessari per la predisposizione di modelli tipo di programmazione della mobilità locale e degli investimenti di settore. Tali modelli potranno essere condivisi con gli utenti della piattaforma informatica anche al fine della più efficace ed efficiente ripartizione di risorse pubbliche destinate alla mobilità locale.

L'implementazione consentirà, inoltre, mediante lo sviluppo di modelli comuni per la programmazione della mobilità locale, una più efficace, efficiente ed economica offerta di mobilità pubblica, ovviando alla carenza di competenze riscontrate soprattutto in alcune aree del paese.

L'Osservatorio costituirà, sia dal punto di vista tecnico che dal punto di vista amministrativo, il "centro di servizi" che ogni ente competente nel settore della mobilità avrà la possibilità di utilizzare per lo svolgimento delle proprie attività istituzionali.

Le aree funzionali del sistema informativo sono articolate come segue:

- La ripartizione del fondo nazionale trasporti:
  - anagrafica di Regioni ed Enti Committenti;
  - Gestione dei contratti di servizio;
  - Certificazione, controllo e validazione dei dati economici-trasportistici relativi alle imprese che effettuano servizi dei TPL;
  - Determinazione dei proventi complessivi, dei costi standard e dei livelli adeguati di servizio
  - Funzioni di analisi;





- Ripartizione del Fondo TPL sulla base dei criteri stabiliti.
- La programmazione dei servizi di mobilità e trasporto:
  - modelli e strumenti per l'elaborazione dei dati trasportistici, economici ed ambientali per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale;
  - Integrazione moduli di indagine Audimob;
  - Progetto ed implementazione dell'architettura di acquisizione dei dati;
  - Progetto ed implementazione di funzioni per la regolazione del TPL;
  - Predisposizione di modelli di base di integrazione dello sviluppo urbano e metropolitano con lo sviluppo della programmazione della mobilità pubblica, sulla base dell'analisi e dell'elaborazione dei dati acquisiti;
  - integrazione con i programmi di mobilità attiva e di sharing mobility.
- Il supporto informativo ai mobility manager d'area e dei mobility manager aziendali e scolastici:
  - sviluppo ed implementazione di basi di dati e di conoscenza per promozione di una comunità di pratiche tra i mobility manager d'area.
- Il supporto informativo per la predisposizione dei Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS).
- La gestione degli investimenti nell'ambito della mobilità locale:
  - di modelli di elaborazione di dati utili a valutare le proposte di investimento nel settore della mobilità locale coordinandole con gli indirizzi di politica industriale che riguardano le filiere produttive interessate;
  - Georeferenziazione della rete infrastrutturale del trasporto rapido di massa e del trasporto ferroviario regionale per le valutazioni trasportistiche sulle proposte di interventi;
  - Creazione degli interventi;
  - Esecuzione del workflow degli interventi;
  - Monitoraggio degli investimenti attraverso cruscotti;
  - Funzioni di analisi di efficacia.
- Il monitoraggio della manutenzione dei sistemi di trasporto:
  - Inserimento dei dati delle manutenzioni programmate dei sottosistemi dei sistemi di trasporto;
  - calendario di prevista effettuazione dell'attività manutentiva;
  - funzioni di analisi.
- Funzioni trasversali di base:
  - Cooperazione applicativa con i sistemi informativi regionali ed altri sistemi informativi (piattaforme di Mobility as a service, network access point, regional access point, ...);
  - Funzioni di sviluppo rapido di interviste e campagne di acquisizioni dati, anche per le analisi preliminari e le valutazioni di impatto delle previsioni normative;
  - Assistenza virtuale;
  - Firma elettronica, Gestione documentale, modulo posta elettronica;
  - SPID, sistema di pagamenti.

Le caratteristiche di un tale sistema, che assume per alcune aree i tratti specifici di un sistema di supporto alle decisioni anche con funzioni di business intelligence, sono le seguenti:

- si tratta di una piattaforma di integrazione, in grado di acquisire dati ed offrire servizi ad altri sistemi informativi;



□ deve contemplare la possibilità di realizzare servizi on demand, in funzione dei risultati della elaborazione dei dati delle evoluzioni normative.

Il sistema, pertanto, sarà realizzato sulla base di una progettazione funzionale, implementata con strumenti che garantiscano la possibilità di un adeguamento e aggiornamento rapido alle esigenze che si presentano nel corso della sua applicazione, e gestito da risorse umane adeguate dal punto di vista del numero e delle competenze specialistiche, che vanno dalle più semplici attività di back-office, allo sviluppo di applicazioni informatiche, alla specifica consulenza in materia economica e trasportistica.

Lo sviluppo di tale sistema è incrementale (prevede successive fasi funzionali) e deve essere alimentato con risorse finanziarie distribuite nel corso del tempo.

Relativamente ai costi da sostenere, nella tabella seguente si riporta il dettaglio.

	anno 2022 (M€)	anno 2023 (M€)	anni successivi (M€)
Spese per sistema informatico esistente	1,2	1,2	--
Prima fase funzionale (sviluppo)	1,8		
Seconda fase funzionale (progetto e sviluppo)		1,6	
Terza fase funzionale (progetto e sviluppo)			1,6
Manutenzione correttiva/adeguativa	1	1	1,1
Manutenzione evolutiva (riguarda funzioni esistenti)	1	1	2,1
<b>Totale</b>	<b>5</b>	<b>4,8</b>	<b>4,8</b>
<b>Spese per gli esperti di cui al comma 4</b>	<b>0,2</b>	<b>0,4</b>	<b>0,4</b>
<b>Totale</b>	<b>5,2</b>	<b>5,2</b>	<b>5,2</b>

Dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto le risorse, individuate in una quota dell'attuale dotazione del Fondo TPL, risultano già stanziare.

Circa la possibilità da parte dell'Osservatorio di avvalersi di esperti, si fa presente che la disposizione prevede espressamente che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili potrà conferire appositi incarichi ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo n.165 del 2001, nel numero massimo di 8 unità, cui potranno essere riconosciuti compensi individuali lordi non superiori a euro 50.000 su base annua. Gli oneri derivanti dai predetti contratti sono posti a valere sulle risorse destinate all'Osservatorio ai sensi dell'articolo 27, comma 2, lettera e-bis), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, come modificato dal



comma 5 dell'articolo 8, nel limite massimo di spesa di complessivi euro 200.000 nell'anno 2022 e di euro 400.000 annui a decorrere dall'anno 2023.

Inoltre, l'incremento di risorse destinate all'Osservatorio, con la conseguente riduzione di risorse destinate alla contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviari, non pregiudica le finalità e gli obiettivi del medesimo Fondo e non determina ripercussioni sul regolare svolgimento del servizio pubblico, trattandosi di una riduzione di modesta entità (circa 4 milioni di euro), avuto riguardo allo stanziamento complessivo del Fondo (circa 5 miliardi di euro), ed essendo l'attività dell'Osservatorio funzionale ad assicurare una più efficiente organizzazione e gestione dei servizi di trasporto di pubblico locale da parte delle regioni e degli enti locali.

Infatti, il finanziamento in parola graverebbe non sulla dotazione "storica" del Fondo prevista dall'articolo 27 del decreto-legge n. 50 del 2017, ma sulle risorse destinate ad implementare la dotazione del Fondo a decorrere dall'anno in corso.

Il **comma 6**, al fine di promuovere i servizi di *sharing mobility* destina, limitatamente agli anni 2022, 2023 e 2024, una quota pari allo 0,3 per cento della dotazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, al finanziamento di specifici progetti individuati con uno o più decreti adottati dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata.

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio.

Fondo per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviari	€ 4.974.554.000
<b>Risorse destinate ai servizi di <i>sharing mobility</i> per ciascuno degli anni del triennio 2022-2024</b>	<b>€ 14.923.662</b>

Dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto le risorse, individuate in una quota della dotazione del Fondo TPL, risultano già stanziate. Inoltre, si rappresenta che la conseguente riduzione di risorse destinate alla contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviari, non pregiudica le finalità e gli obiettivi del medesimo Fondo, e non determina ripercussioni sul regolare svolgimento del servizio pubblico trattandosi di una riduzione temporanea (limitata al triennio 2022 - 2024) di modesta entità (circa 15 milioni di euro), avuto riguardo allo stanziamento complessivo del Fondo (circa 5 miliardi di euro) ed essendo le risorse destinate al finanziamento di specifici progetti di sperimentazione di soluzioni innovative di mobilità sostenibile nelle aree urbane individuati d'intesa con la Conferenza unificata.

Infatti, la quota dello 0,3% del Fondo Nazionale TPL in parola graverebbe non sulla dotazione "storica" del Fondo prevista dall'articolo 27 del decreto-legge n. 50 del 2017, ma sulle risorse destinate ad implementare la dotazione del Fondo a decorrere dall'anno in corso.

Si osserva, inoltre, che l'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012, istitutivo del Fondo Nazionale TPL destina lo stesso al concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario in modo generico e non con riferimento specifico ai contratti di servizio.



Inoltre, si evidenzia che la mobilità condivisa è oggi considerata strettamente complementare al trasporto pubblico locale e regionale in quanto assimilabile “all’ultimo e al primo miglio” per l’utilizzo dei servizi di TPL.

Infine, circa le procedure per l’utilizzo delle risorse e l’individuazione dei soggetti beneficiari delle stesse, si rappresenta che tale utilizzo e tale individuazione sono definite d’intesa con la Conferenza Unificata secondo la procedura ordinaria prevista per la ripartizione del Fondo.

Al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico a seguito degli effetti negativi derivanti dalla crisi internazionale in atto in Ucraina, la disposizione di cui **al comma 7** stabilisce che la ripartizione del Fondo per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviari, istituito dall’articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012 n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, sia effettuata, per l’esercizio 2022, secondo due differenti modalità, indicate alle lettere a), b), c) e d).

Alla **lettera a)** si prevede che la ripartizione del sopra citato Fondo, per una quota di risorse pari a euro 4.879.079.381, è effettuata senza l’applicazione di penalità, fermo restando quanto previsto dal comma 2-bis, dell’articolo 27, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, applicando le modalità stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 26 giugno 2013, n. 148.

L’anomalo andamento dei ricavi da traffico e le difficoltà conseguenti agli effetti della crisi pandemica non consentono, anche per l’esercizio 2022, così come avvenuto per gli esercizi 2020 e 2021, l’efficace applicazione dei criteri di riparto del fondo previste dall’articolo 27 del decreto-legge n. 50 del 2017. Pertanto, al fine di evitare ripercussioni sulla regolarità e continuità del servizio di trasporto pubblico locale e regionale, appare necessario semplificare anche per il 2022 le procedure di ripartizione del fondo di cui all’articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, che, si ricorda, ha una dotazione annuale di circa 5 miliardi e copre il 75% della spesa corrente del settore.

Alla **lettera b)** si prevede che la ripartizione del sopra citato Fondo, per una quota di risorse pari a euro 75.350.957 è effettuata secondo modalità e criteri, che tengono conto dei costi standard di cui all’articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147 e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza Unificata di cui all’articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 ottobre 2022.

Inoltre, alla **lettera c)** si prevede che, quanto a euro 14.923.662, vengano utilizzate per promuovere i servizi di *sharing mobility* di cui al comma 6.

Infine, alla **lettera d)** si prevede che, quanto a euro 5.200.000 vengano utilizzati per la copertura dei costi relativi al funzionamento dell’Osservatorio di cui all’articolo 1 comma 300 della legge 24 dicembre 2007 n. 244.

Nella tabella seguente si riporta il riepilogo.



	Fondo per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviari	4.974.554.000
	<i>di cui</i>	
a	Erogazione di contributi senza l'applicazione di penalità e applicando le modalità stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013	4.879.079.381
b	Erogazione di contributi tenendo conto dei costi standard di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147 e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale	75.350.957
c	Sharing mobility	14.923.662
d	Osservatorio Nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile	5.200.000

Per le medesime finalità di cui al comma 7, il **comma 8** prevede che l'erogazione alle regioni a statuto ordinario dell'anticipazione prevista dall'articolo 27, comma 4, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e relativa all'anno 2022, avvenga in un'unica soluzione, entro la data del 31 luglio 2022 da calcolarsi sulle risorse pari a euro 4.879.079.381 di cui alla lettera a) del comma 7 dell'articolo in esame, per la parte relativa ai pagamenti non già avvenuti alla data di entrata in vigore del presente decreto. La disposizione pertanto prevedendo esclusivamente una specifica modalità di trasferimento delle risorse all'uso già stanziato non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Le disposizioni di cui ai **commi da 9 a 11** hanno l'obiettivo ottimizzare il regolare svolgimento delle attività manutentive dei sottosistemi principali di sistemi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi al fine di garantire livelli adeguati di sicurezza, nonché la continuità e la regolarità dei servizi.

In particolare, le disposizioni introducono una procedura per assicurare il regolare svolgimento delle attività manutentive dei sottosistemi principali di sistemi di TPL ad impianti fissi, prevedendo il potere sostitutivo e sanzionatorio da parte degli enti concedenti o affidanti, in caso di inadempimento dei soggetti responsabili. Sul punto, si rappresenta che gli enti concedenti o affidanti, laddove esercitino il potere sostitutivo per la realizzazione delle attività manutentive omesse, provvedono ad effettuare tale attività "in danno" dell'azienda di TPL che non ha effettuato le medesime attività manutentive nei termini stabiliti.

Inoltre, si prevede che le somme derivanti dal pagamento delle sanzioni sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e sono destinate, nella misura del 50 per cento, all'implementazione e allo sviluppo della banca dati dell'Osservatorio nazionale TPL e, nella misura del 50 per cento, al finanziamento di iniziative dirette al miglioramento dei servizi erogati all'utenza.

Ai fini dell'attuazione delle disposizioni di cui al comma 9 si prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 luglio 2022 sono individuati e, successivamente aggiornati almeno ogni tre anni:

- a) i sottosistemi e i livelli manutentivi per i quali è obbligatoria la trasmissione dei dati ai sensi del comma 9;
- b) la modulistica uniforme per l'acquisizione e la comunicazione dei dati;





c) ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 9, le modalità di contestazione dell'inadempimento, nonché i criteri di quantificazione delle sanzioni.

Infine, si prevede che nelle more dell'effettuazione degli interventi manutentivi programmati, nonché durante lo svolgimento degli stessi, al fine di evitare interruzioni o limitazioni nell'erogazione dei servizi di trasporto in ambito metropolitano, l'ente concedente o committente, sulla base delle indicazioni fornite da una Commissione tecnica indipendente, dallo stesso appositamente costituita e composta da persone di comprovata esperienza in materia di trasporti e di sicurezza delle relative infrastrutture, all'esito della valutazione dell'effettivo stato di manutenzione del sistema di trasporto interessato dall'intervento ed acquisite le valutazioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e, ove necessario, del costruttore, può autorizzare, per un periodo di sei mesi, prorogabile, una sola volta, e per non più di sei mesi, l'esercizio del predetto sistema di trasporto, prescrivendo le necessarie misure di mitigazione, nonché le modalità di controllo e delle periodiche verifiche di sicurezza. Le disposizioni di cui al presente comma non si applicano ai sottosistemi delle reti ferroviarie, per i quali restano valide le norme nazionali e comunitarie vigenti, nonché agli impianti a fune. Al funzionamento della Commissione tecnica di cui al primo periodo, nonché agli oneri necessari all'acquisizione delle valutazioni in ordine alla possibilità di proseguire l'esercizio del sistema di trasporto, si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'ente concedente o committente disponibili a legislazione vigente e, pertanto, dalla disposizione non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 12**, al fine di consentire la realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili previsti dal programma di ammodernamento delle ferrovie regionali, nonché l'acquisto di materiale rotabile, autorizza la spesa di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2024 e di 70 milioni di euro per l'anno 2025.

Agli oneri derivanti dal comma, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

Al riguardo, si ricorda che il citato articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, per il finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione straordinaria e adeguamento funzionale e resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità stradale, anche con riferimento a varianti di percorso, di competenza di regioni, province e città metropolitane, autorizza la spesa di 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023, 200 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025, 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2030 e 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2031 al 2036. Il successivo comma 406 della medesima legge 234 del 2021 rinvia ad un apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro il 28 febbraio 2022, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, la definizione dei criteri e delle modalità per l'assegnazione delle risorse. All'uopo, si evidenzia che la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 ha sancito, in data 30 marzo 2022, l'intesa in relazione allo schema di decreto di cui al citato articolo 1, comma 406. Il citato decreto ripartisce le risorse per gli anni dal 2022 al 2029, per un totale di euro 1.700 milioni, di cui euro 100 milioni per l'anno 2022, euro 110 milioni per l'anno 2023, euro 160 milioni per l'anno 2024, euro 130 milioni per l'anno 2025 ed euro 300 milioni ciascuno degli anni dal 2026 al 2029, rinviando a successivi decreti la ripartizione delle risorse per gli anni dal 2030 al 2036.

Pertanto, la copertura finanziaria individuata dispone delle sufficienti risorse. Nella tabella successiva si riporta il dettaglio.



## XVIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	Totale
1 Articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234	100	150	200	200	300	300	300	300	300	200	200	200	200	200	200	3.350
2 Decreto di cui all'articolo 1, comma 406, della L. 234/2021	100	110	160	130	300	300	300	300								1.700
3 Residuo (1-2) ancora non ripartito	0	40	40	70	0	0	0	0	300	200	200	200	200	200	200	1.650
4 Risorse utilizzate a copertura della disposizione		40	40	70												150
5 Residuo (3-4)	0	0	0	0	0	0	0	0	300	200	200	200	200	200	200	1.500

Dal punto di vista finanziario, si rappresenta che le risorse che si intendono utilizzare a copertura degli interventi in materia di investimenti ferroviari risultano disponibili in termini di saldo netto da finanziare e trattandosi di interventi che mantengono inalterate le somme stanziare per ciascuna annualità, non generano impatti negativi in termini di fabbisogno e indebitamento netto e, pertanto, si conferma la neutralità della disposizione.

In particolare, relativamente all'incremento di risorse, pari a 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e di 70 milioni di euro per l'anno 2025, in favore delle ferrovie regionali a valere sul finanziamento destinato alle strade regionali, si osserva che l'invarianza del saldo netto da finanziare è assicurata dalla identità di incrementi e riduzioni delle risorse stanziare negli anni 2023, 2024 e 2025. Per quanto riguarda l'invarianza della cassa e dei conseguenti effetti sul fabbisogno e sull'indebitamento, la stessa è altresì assicurata in considerazione del fatto che l'incremento delle risorse per le ferrovie regionali è reso necessario per rendere disponibili ulteriori risorse, pari a circa 100 milioni di euro, finalizzate alla realizzazione, nella regione Campania, di interventi afferenti le ferrovie regionali nei comuni di Bacoli e di Pozzuoli, e consentire, pertanto, la funzionalizzazione ed il miglioramento dell'accessibilità di varie stazioni della linea cumana in modo da sostenere la ripresa del servizio di TPL nell'area flegrea e nella città metropolitana di Napoli.

Nella tabella seguente si riporta la scheda illustrativa degli interventi previsti e dei relativi cronoprogrammi.



### CRONOPROGRAMMI DEGLI INTERVENTI PER LE FERROVIE REGIONALI NELLA REGIONE CAMPANIA

Intervento	Descrizione	Costo stimato (in milioni di euro)	Anno			
			2023	2024	2025	2026
<b>TRASPORTO RAPIDO DI MASSA:</b> Interventi di potenziamento: Intervento di rifinanziamento e miglioramento dell'accessibilità delle stazioni della linea Cumana cav	rifinanziamento delle stazioni con il miglioramento dell'accessibilità e del decoro urbano, mediante il ripristino delle facciate degli edifici, l'abbattimento delle barriere architettoniche, l'installazione di percorsi Loges e ripristino della segnaletica sia verticale che orizzontale, laddove risultino mancanti o insufficienti.	3,50	1,65	1,85	0,00	0,00
<b>TRASPORTO RAPIDO DI MASSA:</b> Interventi di potenziamento: Arretramento stazione Torregaveta e risoluzione criticità stradale via Torregaveta	arretramento del piazzale ferroviario con la realizzazione di una nuova stazione e la riqualificazione di quella esistente con un adeguato sistema di connessione con la viabilità esistente. Saranno realizzati i seguenti interventi: - arretramento del piazzale di stazione e riorganizzazione del piano stazione - realizzazione della nuova stazione ferroviaria e riqualificazione di quella esistente - riqualificazione urbanistica e architettonica dell'attuale piazza di stazione, liberata dai binari - realizzazione di un nuovo collegamento stradale con la viabilità esistente di connessione tra Bacoli e Monte di Procidia in sostituzione dell'attuale strettoria - realizzazione di un nuovo ponte stradale per superare il canale di scolo di Fusaro.	30,00	5,00	8,00	17,00	0,00
<b>TRASPORTO RAPIDO DI MASSA:</b> Ammodernamento e Potenziamento Ferrovia Cumana. Interventi ex lege 910/86 Tratta Dazio-Gerolomini-Cantieri Compresse stazioni di Vallone Mandria e Gerolomini	Raddoppio del binario della linea Cumana della ferrovia di EAV tra le stazioni di Dazio e Cantieri. Ammodernamento della stazione di Gerolomini. Realizzazione della nuova stazione di Pozzuoli. Soppressione di tre passaggi a livello.	61,64	20,64	15,00	26,00	0,00
<b>TRASPORTO RAPIDO DI MASSA:</b> Ammodernamento e Potenziamento Ferrovia Cumana. Tratta Dazio-Gerolomini-Cantieri Smantellamento linea storica, riqualificazione sedime e viabilità di collegamento SA	L'intervento completa quello del raddoppio del binario della linea Cumana della ferrovia di EAV tra le stazioni di Dazio e Cantieri. Esso è finalizzato alla riqualificazione urbana del tratto di linea dismessa a seguito della messa in esercizio del nuovo tracciato ferroviario e compreso tra le stazioni di gerolomini e la futura Pozzuoli ex Villa Maria.	8,00	0,50	2,50	5,00	0,00
	Totale	103,14	27,79	27,35	48,00	0,00

Inoltre, circa 50 milioni di euro sono destinati al finanziamento di specifiche esigenze manifestate dalle regioni in sede di Conferenza Stato-Regioni del 4 agosto 2021.

Al riguardo, si evidenzia che il decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 23 settembre 2021, n. 363, recante il riparto delle risorse del Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza destinate al potenziamento delle ferrovie regionali, rappresenta, nelle premesse, che *“non si è potuto includere nel riparto alcuni interventi di competenza della Regione Toscana, della Regione Liguria e delle Province Autonome di Trento e Bolzano”* e che, pertanto, si è reso necessario *“...rinviare il finanziamento, in via prioritaria, degli interventi su citati, indicati nell’Allegato 2..., al prossimo riparto delle risorse del Fondo investimenti 2021”*.

Di seguito, si riporta il citato Allegato 2 del decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 23 settembre 2021, n. 363 da cui si evince che il finanziamento necessario per gli interventi ivi previsti è complessivamente pari a 46,20 mln di euro.



ALLEGATO 2 DM 363_20211					
Programma	Numero intervento	Beneficiario - Ferrovia	Titolo dell'intervento	Importo da finanziare in via prioritaria con le risorse del Fondo investimenti 2021 (Milioni di euro)	CUP
Programma di intervento per il potenziamento e il rinnovo del materiale rotabile	1	Regione Liguria	Interventi di potenziamento: Nuove Elettromotrici Ferrovia Genova Casella (n° 2 nuove EM)	14,00	H40J2100000003
Programma di intervento per il potenziamento e il rinnovo del materiale rotabile	2	Regione Toscana	Acquisto di 2 treni per il servizio regionale gestito da TFT in sostituzione di materiale rotabile obsoleto	13,00	J19J21015920001
Programma di intervento per il potenziamento e il rinnovo del materiale rotabile	3	Provincia Autonoma di Trento	Acquisto di n.2 materiale rotabile	10,00	J40J21000080003
Programma di intervento per il potenziamento e il rinnovo del materiale rotabile	4	Provincia Autonoma di Bolzano	Acquisto di n.1 materiale rotabile	9,20	E50D16000010003
<b>Totale</b>				<b>46,20</b>	

La copertura di questi interventi è assicurata dalla corrispondente riduzione delle risorse del comma 405 della legge n. 234 del 21 destinati a interventi di manutenzione straordinaria e di varianti di percorso di strade regionali e provinciali, per un ammontare pari a 150 milioni per il quale non si provveduto al riparto tra regioni e province.

Il decreto ministeriale di riparto delle strade prevede la predisposizione di un piano entro il 30 settembre 2022, un'anticipazione dell'annualità 2022 e i pagamenti per stati di avanzamenti dei lavori, con il vincolo di chiudere i lavori per ciascuna annualità entro il 31 dicembre dell'anno successivo a quello di competenza.

Nonostante la realizzazione di interventi sulle infrastrutture stradali sia in genere più rapida di quelle ferroviarie, in questo caso la realizzazione delle strade sconta tutti i tempi legati alla fase decisionale, di progettazione ed autorizzativa. Al contrario, gli interventi relativi alle ferrovie regionali oggetto della presente rimodulazione risultano in una fase molto più avanzata e dispongono dei relativi CUP. Pertanto, alla luce delle considerazioni che precedono la disponibilità di risorse permetterebbe la realizzazione dei citati interventi ferroviari in tempi brevi.

Ciò determina quindi una sostanziale indifferenza degli effetti su fabbisogno di cassa e i conseguenti effetti sull'indebitamento netto.

La disposizione prevede che, ai fini dell'assegnazione dei contributi ai singoli interventi, si provvede mediante successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Gli interventi devono essere identificati dal Codice Unico di Progetto (CUP) ai sensi dell'articolo 11, comma 2-bis, della legge 16 gennaio 2003, n. 3 e monitorati attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Con il medesimo decreto sono definiti, altresì, l'entità massima dei contributi riconoscibili, tenendo conto



di eventuali ulteriori fonti di finanziamento, il cronoprogramma degli interventi, nonché le ipotesi e le modalità di revoca dei contributi riconosciuti.

### ARTICOLO 9 (Interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili)

Al **comma 1**, si prevede una rimodulazione delle autorizzazioni di spesa di cui ai commi 393, 394, 395 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

La disposizione è finalizzata ad assicurare al Contratto di Programma RFI - parte investimenti - la necessaria disponibilità di risorse già a decorrere dall'anno 2022, per consentire l'avvio della fase di progettazione e l'inizio di alcuni interventi prioritari. A tal fine vengono incrementate le risorse a valere sui capitoli inerenti "CdP RFI parte investimenti", per complessivi 60 milioni di euro di cui 20 milioni di euro nell'anno 2022 e 40 milioni di euro nell'anno 2023, e ridotte per un pari importo negli anni dal 2029 al 2030 (comma 395).

Pertanto, al fine di garantire le attività e gli interventi sopra richiamati, vengono ridotte le risorse sui capitoli inerenti "Le metropolitane nelle grandi aree urbane (Torino, Milano, Roma, Napoli, Genova)", per complessivi 30 milioni di euro di cui 10 milioni di euro nell'anno 2022 e 20 milioni di euro nell'anno 2023, ed incrementate per un pari importo negli anni dal 2029 al 2030 (comma 393).

Vengono, altresì, ridotte le risorse sui capitoli inerenti "l'Alta velocità e alta capacità della linea ferroviaria Adriatica, anche al fine dell'inserimento nella rete core Ten-T - RFI", per complessivi 30 milioni di euro di cui 10 milioni di euro nell'anno 2022 e 20 milioni di euro nell'anno 2023, ed incrementate per un pari importo negli anni dal 2029 al 2030 (comma 394).

Di seguito si riporta la tabella contenente il riepilogo complessivo.

DESCRIZIONE	COMMA BILANCIO	CAPITOLO	P.G.	SNP CF 2022	SNP CF 2023	SNP CF 2024	SNP CF 2025	SNP CF 2026	SNP CF 2027	SNP CF 2028	SNP CF 2029	SNP CF 2030	SNP CF 2031	SNP CF 2032	SNP CF 2033	SNP CF 2034	SNP CF 2035	SNP CF 2036			
MIMS - investimenti				200	200	270	630	800	1.050	1.250	1.200	1.200	1.250	1.450	1.500	1.500	1.300	850	14.450		
Alta velocità e alta capacità della linea ferroviaria Adriatica, anche al fine dell'inserimento nella rete core Ten-T - RFI	394	7122 (MER)	15	BILANCIO 2022 - 2024	50	50	150	200	250	250	400	400	450	650	650	650	450		5.000		
				VARIAZIONE	10	20							10	20							0
				NUOVA PROPOSTA	40	30	150	200	250	250	400	410	420	450	650	650	650	450			5.000
CdP RFI parte investimenti (ivi incluse opere commiscelate) - in 15 anni	395	7122 (MER)	2	BILANCIO 2022 - 2024			20	230	300	500	500	500	500	500	550	550	550	550	550	5.750	
				VARIAZIONE	20	40							20	40							0
				NUOVA PROPOSTA	20	40	20	230	300	500	500	480	460	500	500	550	550	550	550	550	5.750
Le metropolitane nelle grandi aree urbane (Torino, Milano, Roma, Napoli, Genova)	393	7400	8	BILANCIO 2022 - 2024	50	50	100	200	250	300	350	300	300	300	300	300	300	300	300	3.700	
				VARIAZIONE	-10	-10								10	20						0
				NUOVA PROPOSTA	40	30	100	200	250	300	350	310	320	300	300	300	300	300	300	300	3.700
<b>TOTALE MIMS CON MODIFICHE PROPOSTE</b>				<b>200</b>	<b>200</b>	<b>270</b>	<b>630</b>	<b>800</b>	<b>1.050</b>	<b>1.250</b>	<b>1.200</b>	<b>1.200</b>	<b>1.250</b>	<b>1.450</b>	<b>1.500</b>	<b>1.500</b>	<b>1.300</b>	<b>850</b>	<b>14.450</b>		

L'operata rimodulazione non pregiudica l'avvio e la realizzazione degli interventi programmati, in quanto le risorse stanziare consentono comunque di fare fronte a tutte le attività programmate nei medesimi anni.

Relativamente agli effetti sulla PA, si rappresenta che le autorizzazioni rimodulate, sulla base delle analisi effettuate dagli uffici competenti, trattandosi di interventi di analoga caratteristica tecnica e tempistica realizzativa, mantengono inalterate, in termini di saldo netto da finanziare, le somme stanziare per ciascuna annualità e non generano impatti negativi in termini di fabbisogno e indebitamento netto. In particolare, le rimodulazioni riferite al 2022 e al 2023 relative a diverse, ma analoghe tipologie di spesa, si riferiscono evidentemente alle attività di progettazione, prodromiche alle successive attività realizzative. La disposizione si rende necessaria al fine di consentire al CDP di RFI di disporre nei primi anni delle sufficienti risorse per le attività di progettazione, indispensabili per l'efficace utilizzo delle risorse assegnate per gli anni successivi. Senza tali disponibilità, l'implementazione degli interventi in corso di definizione nella stipula del CDP sarebbe inevitabilmente rallentata. Pertanto, la rimodulazione delle diverse tipologie di risorse si riferisce





esclusivamente alle attività di progettazione per le quali le modalità realizzative sono del tutto analoghe per caratteristiche merceologiche e di cronoprogramma.

La disposizione al **comma 2** prevede che siano autorizzate le variazioni delle dotazioni finanziarie relative alle autorizzazioni di spesa indicate nell'allegato I annesso al decreto. Tale disposizione è finalizzata ad assicurare la necessaria disponibilità di risorse da destinare al Porto di Palermo (opera commissariata) ed agli interventi in materia trasporto rapido di massa, già a decorrere dall'anno 2022, per consentire, nel primo caso (porto di Palermo) l'immediato avvio di lavori relativi ad opere già cantierabili e nel secondo caso (trasporto rapido di massa) la coerenza con gli interventi previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, da concludersi entro il 2026.

A tal fine si prevede:

- a) l'anticipo di risorse da destinare al porto di Palermo per complessivi 49,160 milioni di euro negli anni dal 2022 al 2025 con una riduzione di risorse di pari importo per gli anni dal 2027 al 2033;
- b) l'anticipo di risorse da destinare al trasporto rapido di massa per complessivi 388,819 milioni di euro negli anni dal 2022 al 2027 con una riduzione di risorse di pari importo per gli anni dal 2028 al 2035; conseguentemente, al fine di neutralizzare gli effetti finanziari sul saldo netto da finanziare vengono corrispondentemente ridotte risorse relative al contratto di programma ANAS per complessivi 429,109 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2027 ed incrementate per un pari importo negli anni dal 2028 al 2035. Tali rimodulazioni non pregiudicano l'avvio e la realizzazione degli interventi previsti dal CdP ANAS in quanto i relativi capitoli, negli anni oggetto di rimodulazione, dispongono di risorse più che sufficienti per far fronte alle attività previste nei medesimi anni.

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio delle rimodulazioni previste con l'indicazione delle autorizzazioni di legge modificati con la relativa descrizione e dei capitoli di bilancio variati e del relativo importo.

capitolo	pg	Autorizzazione	Descrizione	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
7258	2	articolo 34 sub articolo ter comma 5 della legge 31 dicembre 2009, n. 196	Infrastrutture portuali	2,680	2,680	2,680	5,360		-2,680	-2,680	-2,680	-2,680	-2,680					
	3	articolo 1 comma 140 punto B sub punto primum della legge 11 dicembre 2016, n. 232		2,720	2,010				-2,720	-2,010								
	4	articolo 1 comma 1072 punto C sub punto decies della legge 30 dicembre 2017, n. 205		7,470	7,560	7,910	8,090		-3,470	-3,560	-3,910	-4,020	-4,030	-5,370	-6,670			
7400	3	articolo 1 comma 1072 punto B sub punto decies della legge 27 dicembre 2017, n. 205	Trasporto rapido di massa	24,460	64,260	27,190	14,540	6,233	6,233	-24,460	-64,260	-27,190	-14,540	-6,233	-6,233			
	4	articolo 1 comma 95 punto B sub punto decies della legge 30 dicembre 2018, n. 145		5,950	46,850	22,820	32,840	32,843	30,230	-5,950	-46,850	-22,820	-32,840	-32,843	-30,230			
7002	1	articolo 1, comma 1016, della legge 27 dicembre 2006, n. 236	Trasporto rapido di massa	5,950	5,950	11,880	14,870	17,860	17,860	-5,950	-5,950	-11,880	-14,870	-8,930	-8,930	-8,930	-8,930	
		articolo 1 comma 95 punto A sub punto decies legge 30 dicembre 2018, n. 145		CdP ANAS	-49,230	-129,310	-72,480	-75,700	-56,936	-45,453	44,610	123,650	68,590	68,960	53,376	52,063	8,930	8,930

Relativamente agli effetti sulla PA, si rappresenta che le autorizzazioni rimodulate, trattandosi di interventi di analoga caratteristica tecnica e tempistica realizzativa, mantengono inalterate, in termini di saldo netto da finanziare, le somme stanziare per ciascuna annualità e non generano impatti negativi in termini di fabbisogno e indebitamento netto.

Il **comma 3** interviene sull'articolo 5 del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, al fine di prevedere che:

- a) con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili possa essere riconosciuta al coordinatore del Cismi un'indennità di funzione nel limite dell'autorizzazione di spesa di cui al



comma 3 del medesimo articolo 5 ed a valere sulle risorse ivi previste e comunque non superiore a 25.000 euro;

b) l'incarico di coordinamento del CISMI possa essere conferito con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anche ad un professore universitario di I fascia, che viene collocato in aspettativa per l'intera durata dell'incarico ai sensi dell'articolo 13 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 382, con conservazione del trattamento economico in godimento, che è posto integralmente a carico del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. L'incarico di coordinatore ha una durata non inferiore a tre anni, rinnovabile una sola volta e allo stesso si applicano le previsioni di cui al quarto periodo del comma 1 del medesimo articolo 5, come modificato dalla disposizione in esame (*id est*: possibilità di riconoscere al coordinatore un'indennità di funzione nel limite dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 3 ed a valere sulle risorse ivi previste e comunque non superiore a 25.000 euro).

Al riguardo, il comma 1 dell'articolo 5 del decreto-legge n. 121 del 2021 stabilisce che 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. Dal punto di vista finanziario, il comma 3 del medesimo articolo 5 autorizza una spesa pari a 2.225.954 a decorrere dall'anno 2022 (di cui 140.000 euro per l'avvalimento di non più di quattro esperti o consulenti, previsti dal comma 1 del citato articolo 5).

Nella tabella seguente sono riportati i valori utilizzati ai fini della quantificazione degli oneri indicati nel comma 3 dell'articolo 5 del decreto-legge n. 121 del 2021 e relativi al personale comandato o collocato in posizione di fuori ruolo, evidenziandosi che gli stessi (come si legge nella relazione tecnica relativa allo sopra menzionata disposizione) sono stati determinati, in via prudenziale, tenendo conto per ciascun livello della fascia stipendiale massima (VII classe stipendiale) prevista dal vigente Contratto collettivo nazionale relativo al personale del Comparto Istruzione e Ricerca.

INQUADRAMENTO	Unità di personale	RETRIBUZIONE FISSA E CONTINUATIVA						ONERI					Costo unitario lordissimo	Costo totale lordissimo	
		CNLI 2018 sub C.12 - Ricerca Stipendio tabellare Anno di 1.4.2018	13*	Totale Stipendio Anno - lordo dip.	IVP	Ind. Oneri specifici	Totale retribuzione anno - lordo dip.	CPDFEL	ENPDEP	TFR	IRAP	Oneri totali			
								23,80%	0,89%	6,91%	8,50%		ANNUO	ANNUO	
Dirigente di ricerca	1	90.803,82	7.566,99	98.370,81	2.039,07	1.110,58	101.520,45	24.161,87	91,37	7.015,06	8.629,24	39.897,54	141.417,99	141.417,99	
Dirigente tecnologo	1	90.803,82	7.566,99	98.370,81	2.039,07	1.110,58	101.520,45	24.161,87	91,37	7.015,06	8.629,24	39.897,54	141.417,99	141.417,99	
Primo ricercatore	3	67.360,13	5.613,34	72.973,47	1.694,68	1.110,58	75.778,73	18.035,31	68,26	5.236,31	6.441,19	29.781,04	105.559,76	527.798,88	
Primo tecnologo	3	67.360,13	5.613,34	72.973,47	1.694,68	1.110,58	75.778,73	18.035,31	68,26	5.236,31	6.441,19	29.781,04	105.559,76	527.798,88	
Ricercatore	4	50.776,33	4.231,53	55.007,86	1.456,73	1.110,58	57.577,18	13.703,37	51,83	3.978,35	4.894,06	22.627,81	80.208,01	320.820,04	
Tecnologo	4	50.776,33	4.231,53	55.007,86	1.456,73	1.110,58	57.577,18	13.703,37	51,83	3.978,35	4.894,06	22.627,81	80.208,01	320.820,04	
	20												254.365,31	1.980.073,34	
													assicurazione, missioni e altre spese di funzionamento	105.880,00	2.085.953,34

\* stipendio CNLI 2016/2018 con inglobata IVC dell'1/7/2018 dal 1/4/2018

Quanto alla possibilità di riconoscere al coordinatore del CISMI (sia esso un dirigente di ricerca o un professore universitario) un'indennità, detta possibilità non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, dal momento che il riconoscimento dell'indennità di funzione può avvenire esclusivamente nel limite dell'autorizzazione di spesa prevista dal comma 3 e comunque non superiore a 25.000 euro, che è stata determinata, come già rappresentato, tenendo conto per ciascun livello della fascia stipendiale massima (VII classe stipendiale) prevista dal vigente Contratto collettivo nazionale relativo al personale del Comparto Istruzione e Ricerca.

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio.



	<b>Costo unitario lordissimo</b>
	<b>ANNUO</b>
Dirigente di ricerca	<b>141.417,99</b>
Professore di I fascia	<b>113.289,00</b>
Indennità di funzione	<b>25.000,00</b>
<b>Totale</b>	<b>138.289,00</b>
Differenza residua	<b>3.128,99</b>

Quanto alla possibilità di nominare come coordinatore del CISMI un professore universitario di I fascia, si rappresenta che dalle rilevazioni del Ministero dell'università e della ricerca relative all'anno 2020, concernenti il costo del personale delle istituzioni universitarie statali, incluse le istituzioni a ordinamento speciale, il costo medio nazionale di un professore di I fascia è pari a euro 113.289.

Pertanto, il conferimento dell'incarico di coordinatore del CISMI non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto il relativo costo trova capienza nell'ambito delle risorse previste per tale figura come riportato nella tabella precedente, nella quale è stato quantificato e già coperto un onere annuo di euro 141.417,99. Al fine di assicurare il rispetto del limite di spesa di cui al comma 3, per l'intera durata dell'incarico è reso contestualmente indisponibile all'interno del contingente di cui al comma 1 del medesimo articolo 5 il posto destinato al dirigente di ricerca.

Il **comma 4** prevede la soppressione della società per azioni denominata "Italia Infrastrutture Spa", istituita a decorrere dal 1° settembre 2019, con capitale sociale pari a 10 milioni di euro interamente detenuto dal Ministero dell'economia e delle finanze, su cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti esercita il controllo di cui all'articolo 16 del testo unico di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175.

Al riguardo, si evidenzia che:

- 10 milioni di euro destinati a capitale sociale, imputati al capitolo 7615 del Ministero dell'economia e delle finanze, sono andati in economia alla chiusura dell'anno finanziario 2021 per effetto delle norme di conservazione dei residui di risorse di parte capitale. Infatti, in base alle disposizioni che disciplinano la conservazione degli stanziamenti di bilancio delle spese in conto capitale, dettate dal comma 3, dell'articolo 34-*bis*, della legge n. 196 del 2009 e, in via sperimentale, per gli esercizi finanziari 2019, 2020 e 2021, dall'articolo 4-*quater*, comma 1, lettera b), del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, che ha prolungato di un ulteriore anno i termini disposti dal sopra menzionato comma 3, 10 milioni di euro destinati al capitale sociale della Società Italia Infrastrutture S.p.A. sono rimasti nel bilancio del Ministero dell'economia e delle finanze fino al 31 dicembre 2021 e dai consuntivi dello stesso Dicastero del 2019 e del 2020 si evince che gli stessi 10 milioni non sono mai stati impegnati finanziariamente.

- 2 milioni di euro per l'anno 2019 e 5 milioni di euro a decorrere dal 2020, destinati alla copertura finanziaria di convenzioni che la Società avrebbe dovuto stipulare con le strutture interessate del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, imputate al capitolo 1082 dello stesso Dicastero, sono andati in economia, rispettivamente, al 31 dicembre 2019 e al termine degli esercizi finanziari 2020 e 2021; in particolare, 5 milioni di euro a decorrere dal 2022, ridotti per l'importo di 1.426.000 euro annui dall'articolo 30, comma 6, del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, sono



tuttora in bilancio disponibili. Inoltre, si rappresenta che ad oggi non risulta ancora costituita la società e non è stato emanato il decreto recante l'adozione dello Statuto della medesima.

Con il **comma 5**, in conseguenza dell'abrogazione prevista dal comma 4, si provvede a rimodulare le somme previste dall'articolo 1, comma 238, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, riguardanti la quota delle maggiori entrate da riassegnare al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, pari a euro 7.309.900 annui a decorrere dall'anno 2021, relativa all'incremento delle tariffe applicabili per le operazioni in materia di motorizzazione di cui all'articolo 18 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, che per effetto della novella passa a 7.309.900 euro per il 2021 e 10.883.900 euro a decorrere dall'anno 2022.

Il **comma 6** reca la copertura finanziaria della disposizione di cui al comma 5, stabilendo che ai relativi oneri, pari a 3.574.000 euro a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante le risorse resesi libere dall'abrogazione della disposizione autorizzatoria della società "Italia Infrastrutture S.p.a.", prevista dal comma 4.

Relativamente alla copertura finanziaria si rappresenta che le somme utilizzate risultano disponibili e non sono gravate da impegni giuridicamente vincolanti.

Il **comma 7** è finalizzato a dettare disposizioni di semplificazione in relazione a lavori di manutenzione degli immobili demaniali in uso alle Amministrazioni dello Stato. La previsione non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica in quanto l'ammontare delle spese per l'esecuzione degli interventi è previsto nell'ambito dei quadri economici degli interventi.

Il **comma 8** modifica l'articolo 121 (*Esame di idoneità*) del codice della strada. In particolare, la modifica di cui alla **lettera a)** è finalizzata a prevedere che gli esami per la patente di guida siano effettuati, sempre a seguito della frequenza di corso di qualificazione iniziale, da dipendenti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e non più esclusivamente dai dipendenti dell'ex Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici. Alla **lettera b)** viene aggiornato il riferimento al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Trattasi, pertanto, di disposizioni di natura ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Infine, alla **lettera c)**, si dispone che la Direzione generale del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provveda a un controllo di qualità del personale abilitato a svolgere gli esami di idoneità alla patente e ad una loro formazione periodica, secondo modalità e programmi indicati dal Dipartimento per la mobilità sostenibile del medesimo Ministero. Tali attività saranno espletate dalla citata Direzione generale con le risorse umane e strumentali disponibili a legislazione vigente e, pertanto, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La disposizione di cui al **comma 9**, apportando modifiche alle procedure e ai termini procedurali, previsti dal codice della nautica da diporto di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, relativi all'iscrizione o alla variazione di atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o di altri diritti reali su unità da diporto soggette a iscrizione ovvero all'atto del rinnovo della licenza di navigazione, ha natura ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il **comma 10** apporta modifiche al punto 10) dell'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84 prevedendo che nell'ambito dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, di cui fanno parte i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, sia inserito anche il porto di Termoli. La citata Autorità di sistema portuale opererà con le risorse strumentali e umane vigenti, in analogia a quanto già avvenuto nel caso di provvedimenti di analogo tenore. La disposizione non comporta, pertanto, nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.



**Articolo 10 (Disposizioni urgenti in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, nonché per la funzionalità del Consiglio Superiore dei lavori pubblici)**

L'articolo in esame apporta, al **comma 1**, modifiche agli articoli 44 e 46 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, recanti, rispettivamente, "semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto" e "modifiche alla disciplina del dibattito pubblico".

In particolare, la **lettera a)** interviene sul comma 3, in primo luogo, al fine di chiarire che la procedura di VIA prevista dall'articolo 17 si applica per tutti gli interventi di cui all'Allegato IV del citato articolo 44 del decreto-legge n. 77 del 2021, indipendentemente alla relativa fonte di finanziamento. In secondo luogo, si stabilisce che in relazione agli interventi di cui all'Allegato IV del decreto-legge n. 77 del 2021, per la cui realizzazione è nominato un 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, si applica, altresì, la riduzione dei termini previsti dal medesimo articolo 4, comma 2, secondo periodo, del decreto-legge n. 32 del 2019, compatibilmente con i vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli previsti dalla direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 dicembre 2011.

La **lettera b)** integra le previsioni del comma 4 del medesimo articolo al fine di chiarire che, nell'ambito della Conferenza di servizi si debba tenere conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti.

La **lettera c)** modifica il comma 1 dell'articolo 46 con la finalità di coordinare le modifiche apportate al comma 4 dell'articolo 44, inserendo anche nell'articolo in esame la previsione della necessità di tenere conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR ovvero, in relazione agli interventi finanziati con le risorse del PNC dal decreto di cui al comma 7 dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101.

Le disposizioni di cui al comma 1 hanno contenuto ordinamentale e non determinano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La disposizione prevede, al **comma 2**, in considerazione degli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, che in relazione ai progetti di fattibilità tecnica ed economica di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro da sottoporre obbligatoriamente, in base alle vigenti disposizioni, al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, non si applica, per gli anni 2022 e 2023, quanto previsto dall'articolo 1, comma 5, secondo periodo, del decreto-legge 30 novembre 2005, n. 245, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 gennaio 2006, n. 21, e, al fine di assicurare la funzionalità del medesimo Consiglio è autorizzata di euro 1.600.000 per l'anno 2022 e di 3.200.000 per l'anno 2023.

Al riguardo, il secondo periodo del comma 5 dell'articolo 1 del decreto-legge 30 novembre 2005 n. 245, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 gennaio 2006 n. 21, prevede che "per le esigenze connesse allo svolgimento della procedura di valutazione e di consulenza nell'ambito di progetti di opere di cui all'art. 6 della legge 11/02/1994 n. 109, e successive modificazioni, il cui valore sia di entità superiore a 5 milioni di euro, per le relative verifiche tecniche e per le conseguenti necessità operative, è posto a carico del soggetto committente il versamento all'entrata del bilancio dello Stato di una somma pari allo 0,5 per mille del valore delle opere da realizzare...".





Con Circolare della Presidenza del Consiglio superiore dei lavori pubblici del 17 marzo 2006, sono state fornite ai soggetti che “sottopongono al Consiglio Superiore dei lavori pubblici i progetti di opere di cui all’art. 6 della legge 11.2.1994 n. 109 – Legge quadro in materia di lavori pubblici – e successive modifiche ed integrazioni, di importo superiore a 5 milioni di euro” le istruzioni circa il versamento “della somma pari allo 0,5 per mille del valore del progetto sottoposto all’esame del Consiglio Superiore stesso” in conto entrate del bilancio dello Stato da imputare sul Capo XV, cap. 3654/00.

Attualmente, il versamento delle somme relative allo 0,5 per mille, di cui sopra, confluisce nel capitolo 3654, articolo 1 così denominato “versamenti a carico del soggetto committente il progetto di opera di competenza statale, pari allo 0,5 per mille del valore delle opere da realizzare, da utilizzare per le esigenze connesse allo svolgimento della procedura di valutazione e consulenza” per la successiva riassegnazione alla spesa.

Orbene, con il decreto legislativo n. 50 del 2016 sono state riaffermate le competenze del Consiglio superiore dei lavori pubblici, quale organo tecnico consultivo dello Stato, nelle procedure di valutazione dei progetti di opere il cui valore, fino alla data del 30 giugno 2023, sia di entità superiore ai 100 milioni di euro.

Ai sensi dell’articolo 48, ultimo comma, del decreto-legge n. 77 del 2021, in relazione agli interventi finanziati, in tutto o in parte, con le risorse previste dal PNRR e dal PNC e dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell’Unione europea, in deroga a quanto previsto dall’articolo 215 del decreto legislativo n. 50 del 2016 e fino al 31 dicembre 2026, il parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici è reso esclusivamente sui progetti di fattibilità tecnica ed economica di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro.

Tanto premesso, come già evidenziato, il comma 2 prevede che il versamento a carico dei quadri economici degli interventi sottoposti obbligatoriamente al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici non si applichi per l’anno 2022 e 2023. Al contempo, al fine di assicurare la funzionalità del medesimo Consiglio, si autorizza la spesa di euro 1.600.000 per l’anno 2022 (rapportata a 6 mesi) e di euro 3.200.000 per l’anno 2023.

Con specifico riguardo alla quantificazione di detta spesa, si evidenzia che nel triennio 2018-2020 sono stati esaminati da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici 87 progetti per un valore complessivo di circa 18 miliardi di euro e un valore medio per singola opera di circa 210 milioni di euro. Sulla base di tali dati si stima che il valore medio del contributo, pari allo 0,5 per mille del valore del progetto, è di circa 103 mila euro.

Nella tabella seguente vengono rappresentati i valori sopra richiamati.

Anno	N. progetti esaminati	Importo complessivo delle opere	Importo medio per singolo progetto
2018	33	8.505.679.818	257.747.873
2019	18	3.901.765.696	216.764.761
2020	36	5.580.769.722	155.021.381
2021	32	6.774.000.000	211.687.500

In relazione all’anno 2022, nel primo semestre sono stati sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici 14 progetti. Per il secondo semestre si stima che verranno



sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici ulteriori 15 progetti con un valore medio di circa 212 milioni di euro.

Per quanto riguarda l'anno 2023 si stima che verranno sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici 30 progetti con un valore medio di circa 212 milioni di euro.

Si rappresenta che la stima del valore medio dei progetti da sottoporre al parere obbligatorio del Consiglio superiore negli anni 2022 e 2023 è stato effettuato sulla base di quanto registrato nell'anno 2021.

Nella tabella seguente vengono rappresentati i valori relativi agli anni 2022 e 2023.

Anno	N. progetti esaminati	Importo medio per singolo progetto	Importo complessivo delle opere	Contributo medio (0,5 per mille del valore del progetto)
I° semestre 2022	14	211.687.500	2.963.625.000	1.481.813
STMA II° semestre 2022	15	211.687.500	3.175.312.500	1.387.656
STMA anno 2023	30	211.687.500	6.350.625.000	3.175.313

Il **comma 3** prevede che l'esonero dal versamento del contributo di applichi, esclusivamente, ai progetti sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici successivamente all'entrata in vigore del decreto-legge. Al contempo, si precisa che non si procede al rimborso delle somme già versate, alla data di entrata in vigore della disposizione, in attuazione dell'articolo 1, comma 5, secondo periodo del decreto-legge n. 245 del 2005.

Il **comma 4**, in considerazione dell'esigenza di garantire che lo svolgimento delle procedure di dibattito pubblico di cui articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 risulti coerente con i tempi di realizzazione degli investimenti pubblici di cui all'articolo 46 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, autorizza, per il finanziamento delle attività della Commissione nazionale per il dibattito pubblico di cui al comma 2 del citato articolo 22, la spesa di euro 150.000 per l'anno 2022 e di euro 300.000 per l'anno 2023.

Per il finanziamento delle attività della Commissione nazionale per il dibattito pubblico di cui all'articolo 22, comma 2, del Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, autorizza la spesa di euro 150.000 per l'anno 2022 (spesa rapportata a 6 mesi) e di euro 300.000 per l'anno 2023.

All'uopo, si ricorda che il citato articolo 22, comma 2, del codice dei contratti pubblici ha previsto l'istituzione di una Commissione nazionale presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il compito di raccogliere e pubblicare informazioni sui dibattiti pubblici in corso di svolgimento o conclusi e di proporre raccomandazioni per lo svolgimento del dibattito pubblico.

In attuazione del sopra citato articolo 22 del codice dei contratti, è stato, altresì, emanato il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76, recante "Regolamento recante modalità di svolgimento, tipologie e soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico" pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 145 del 25 giugno 2018. L'allegato a detto regolamento elenca le opere sottoposte obbligatoriamente al dibattito pubblico: in conformità a quanto stabilito dal medesimo articolo 22 del decreto legislativo n. 50 del 2016, trattasi di "*grandi opere infrastrutturali e di architettura di rilevanza sociale, aventi impatto sull'ambiente, sulle città e sull'assetto del territorio*".



La Commissione nazionale per il dibattito pubblico è stata nominata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 30 dicembre 2020, n. 627 e, ai sensi dell'articolo 4, comma 6, del citato Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n.76, svolge le seguenti attività:

- monitora il corretto svolgimento della procedura di dibattito pubblico e il rispetto della partecipazione del pubblico, nonché la necessaria informazione durante la procedura;
- propone raccomandazioni di carattere generale o metodologico per il corretto svolgimento del dibattito pubblico;
- garantisce che sia data idonea e tempestiva pubblicità ed informazione, anche attraverso la pubblicazione su apposita sezione del sito internet del Ministero delle infrastrutture e della Mobilità sostenibili, in ordine alle determinazioni adottate per il funzionamento della Commissione, alle modalità della procedura del dibattito pubblico, ai pareri resi, alla documentazione tecnica riguardante l'intervento oggetto del dibattito pubblico, nonché ai risultati delle consultazioni in corso o concluse;
- organizza le attività, di cui ai punti uno e tre, a livello territoriale, con il coinvolgimento attivo degli enti territoriali interessati dalla realizzazione dell'opera che segnalano alla Commissione eventuali criticità relative alle modalità operative e tecniche di svolgimento del dibattito pubblico e collaborano al fine di individuare le soluzioni migliori per le comunità locali;
- presenta alle Camere, entro il 30 giugno con cadenza biennale, una relazione sull'attività svolta nel biennio precedente, evidenziando le criticità emerse nel corso delle procedure di dibattito svolte, suggerendo, altresì, soluzioni finalizzate ad eliminare eventuali squilibri nella partecipazione nonché a promuovere forme di contraddittorio quali momenti di interazione costruttiva.

Si evidenzia che attualmente risultano in corso di svolgimento le seguenti procedure di dibattiti pubblici:

- SS 16 "ADRIATICA" – TRONCO BARI-MOLA DI BARI - Variante alla Tangenziale di Bari Lavori di realizzazione di una variante alla SS 16 del tratto compreso tra Bari-Mungivacca e Mola di Bari, con adozione della sezione stradale B2 del D.M. 5.11.2001;
- ANAS - Itinerario Gela – Agrigento – Castelvetro. Ammodernamento Gela Castelvetro C1 in sede con varianti e cat. B tangenziale di AG in variante. Lotto Funzionale tangenziale di Agrigento;
- COMUNE DI PADOVA - Realizzazione Tranvia Padova "SIR 2";
- Progetto 0388 Linea Roma - Pescara - Lotto 1: Raddoppio ferroviario tratta interporto d'Abruzzo – Manoppello - Lotto 2: Raddoppio ferroviario tratta Manoppello – Scafa;
- Nuova linea ferroviaria AV Salerno/Reggio Calabria;
- Lotto 2: Linea Orte – Falconara. Raddoppio - Castelplanio con by-pass di Albacina - Lotto 2 (Genga-Serra S. Quirico);
- NPP 0286 Quadruplicamento Tortona-Voghera.

Risultano invece concluse le seguenti procedure di dibattito pubblico:

- DIBATTITO PUBBLICO - RFI - NPP Lotto 3a Circonvallazione di Trento;



- DIBATTITO PUBBLICO - SS 693 Strada Scorrimento Veloce del Gargano - SS 89 'Garganica' - Collegamento Vico del Gargano – Mattinata.

Si rappresenta, infine, che l'articolo 46 del decreto-legge 31 marzo 2021, n.77 recante "Governance del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure", convertito, con modificazioni, con la legge 29 luglio 2021, n.108, ha previsto la facoltà di individuare, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in relazione agli interventi di cui all'articolo 44, comma 1, nonché a quelli finanziati in tutto o in parte con le risorse del PNRR e del PNC, soglie dimensionali delle opere da sottoporre obbligatoriamente a dibattito pubblico inferiori a quelle previste dall'Allegato 1 del sopra citato Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76.

In attuazione del citato articolo 46 del decreto-legge n. 77 del 2021 il decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 12 novembre 2021, n. 442 ha individuato le soglie dimensionali per interventi ex art. 44, comma 1, del decreto-legge 31 marzo 2021, n.77, e per quelli finanziati in tutto o in parte con risorse PNRR e PNC che sono sottoposti obbligatoriamente al dibattito pubblico.

Di seguito si riporta una tabella di confronto delle soglie dimensionali dell'Allegato 1 decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 12 novembre 2021, n. 442 con quelle di cui al citato Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n.76.

TIPOLOGIE DI OPERE	Allegato 1 decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 12 novembre 2021, n. 442	Allegato 1 Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76
	SOGLIE DIMENSIONALI	SOGLIE DIMENSIONALI
Autostrade e strade extraurbane principali. Strade extraurbane a quattro o più corsie o adeguamento di strade extraurbane esistenti a due corsie per renderle a quattro o più corsie.	Opere che comportano una lunghezza del tracciato superiore a 15 km e comunque con un valore di investimento pari o superiore a 400 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.	Opere che comportano una lunghezza del tracciato superiore a 15 km e comunque con un valore di investimento pari o superiore a 500 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.
Tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza.	Opere che comportano una lunghezza del tracciato superiore a 30 km e	Opere che comportano una lunghezza del tracciato superiore a 30 km e



	comunque con un valore di investimento pari o superiore a 400 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.	comunque con un valore di investimento superiore a 500 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.
Aeroporti.	Opere i cui lotti costruttivi o funzionali competano o riguardano nuovi terminali passeggeri o merci, o nuove piste di atterraggio e decollo superiori ai 1.500 metri di lunghezza e comunque con un valore di investimento complessivo superiore a 150 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti	Opere che riguardano nuovi terminali passeggeri o merci, o nuove piste di atterraggio e decollo superiori ai 1.500 metri di lunghezza e comunque con un valore di investimento complessivo superiore a 200 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.
Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1.350 tonnellate. Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei prodotti collegati con la terraferma e l'esterno dei porti, che possono accogliere navi di stazza superiore a 1.350 tonnellate, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse.	Opere che comportano una superficie interessata dall'intervento superiore a 150 ha e comunque con un valore di investimento complessivo superiore a 200 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.	Opere che comportano una superficie interessata dall'intervento superiore a 150 ha e comunque con un valore di investimento complessivo superiore a 200 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.
Interventi per la difesa del mare e delle coste.	Opere che comportano un valore di investimento complessivo superiore ai 50 milioni di euro del complesso dei contratti previsti.	Opere che comportano un valore di investimento complessivo superiore ai 50 milioni di euro del complesso dei contratti previsti.





Piattaforme di lavaggio delle acque di zavorra delle navi.	Opere off-shore che comportano un valore di investimento complessivo superiore ai 150 milioni di euro del complesso dei contratti previsti.	Opere off-shore che comportano un valore di investimento complessivo superiore ai 150 milioni di euro del complesso dei contratti previsti.
Interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità di cui alla legge 4 agosto 1990, n. 240 e successive modifiche, comunque comprendenti uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni   completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione.	Opere che comportano costi degli stabilimenti e delle infrastrutture superiori ai 200 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.	Opere che comportano costi degli stabilimenti e delle infrastrutture superiori ai 300 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.
Elettrodotti aerei.	Linee elettriche aeree di tensione pari o superiore a 380 kV e con tracciato di lunghezza superiore a 40 km.	Linee elettriche aeree di tensione pari o superiore a 380 kV e con tracciato di lunghezza superiore a 40 km.
Impianti destinati a trattenere, regolare o accumulare le acque in modo durevole.	Impianti con altezza superiore a 30 metri o che determinano un volume di invaso superiore a 30 milioni di metri cubi.	Impianti con altezza superiore a 30 metri o che determinano un volume di invaso superiore a 40 milioni di metri cubi.
Opere che prevedano o possano prevedere trasferimento d'acqua tra regioni diverse e ciò travalichi i comprensori di riferimento dei bacini idrografici istituiti a norma della legge 18 maggio 1989, n. 183.	Opere che prevedono trasferimenti di portata uguale o superiore a 3 m <sup>3</sup> /s.	Opere che prevedono trasferimenti di portata uguale o superiore a 4 m <sup>3</sup> /s.
Infrastrutture ad uso sociale, culturale, sportivo, scientifico o turistico.	Opere e infrastrutture che comportano investimenti complessivi superiori a 100 milioni di euro al netto di IVA, del complesso dei contratti previsti.	Opere e infrastrutture che comportano investimenti complessivi superiori a 300 milioni di euro al netto di IVA, del complesso dei contratti previsti.
Impianti insediamenti industriali e infrastrutture energetiche.	Opere che comportano investimenti complessivi superiori ai 300 milioni di	Opere che comportano investimenti complessivi superiori ai 300 milioni di



	euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.	euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.
--	------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------

Di talché, rispetto a quanto previsto dal citato Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76, ai sensi delle intervenute modifiche normative, il novero dei progetti sottoposti a dibattito pubblico risulta ampliato e, pertanto, allo scopo di garantire la funzionalità della Commissione nazionale per il dibattito pubblico, si prevede uno stanziamento aggiuntivo di euro 150.000 per l'anno 2022 e di 300.000 per l'anno 2023.

Si precisa che detto stanziamento aggiuntivo è limitato ai soli anni 2022 e 2023 in quanto il dibattito pubblico si svolge sui progetti di fattibilità tecnico – economica ovvero sui documenti di fattibilità delle alternative progettuali delle opere (giuste le previsioni di cui all'articolo 1 del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76) e, dunque, in una fase antecedente l'approvazione dei progetti sulla cui base individuare, secondo le modalità previste dal decreto legislativo n. 50 del 2016, il soggetto esecutore.

Orbene, tenuto conto di quanto previsto dal regolamento (UE) n. 2021/241 del 12 febbraio 2021 in relazione ai termini di assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti, si precisa che, nel corso del corrente anno e dell'anno 2023, si concentrerà l'attività della Commissione nazionale di cui al sopra menzionato articolo 22 e, pertanto, lo stanziamento è stato determinato in coerenza con l'incremento di attività atteso.

Il **comma 5** reca la copertura finanziaria degli oneri derivanti dai commi 2 e 4, pari a complessivi euro 1.750.000 per l'anno 2022 e euro 3.500.000 per l'anno 2023, a cui si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.

#### **Articolo 11 (Disposizioni urgenti sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie)**

Il **comma 1** estende al 30 settembre 2022 l'obbligo di utilizzo dei dispositivi di protezione delle vie respiratorie di cui all'articolo 10-*quater* del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, su tutti i mezzi di trasporto fatta eccezione per gli aeromobili adibiti a servizi commerciali di trasporto di persone, nonché per i lavoratori, gli utenti e i visitatori delle strutture sanitarie, socio-sanitarie e socio-assistenziali. La disposizione presenta carattere ordinamentale e non comporta, pertanto, nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al **comma 2**, viene soppresso, per lo svolgimento degli esami di Stato conclusivi del primo e del secondo ciclo di istruzione, nonché per gli esami conclusivi dei percorsi degli istituti tecnici superiori per l'anno scolastico 2021-2022, l'obbligo di utilizzo nelle istituzioni scolastiche dei dispositivi di protezione delle vie respiratorie previsto dall'art. 3, comma 5, lettera a), del decreto-legge n. 52 del



2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 87 del 2021. La disposizione ha carattere ordinamentale e non genera, pertanto, nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

**ART. 12 (Misure in materia di funzionamento Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC)**

La disposizione autorizza la spesa di 1,5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022, al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC.

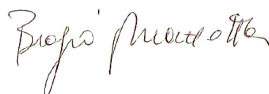
La disposizione comporta un onere pari a 1,5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022, cui si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della transizione ecologica.

**Articolo 13 (Entrata in vigore)**

La disposizione disciplina l'entrata in vigore del decreto.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi dell'art. 17 comma 3, della Legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito **positivo**  negativo

16/06/2022 Il Ragioniere Generale dello Stato  
Firmato digitalmente *Biagio Mazzotta*



## XVIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Decreto legge n. .../2022 - recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili."	Articolo	Comma	Lettera	descrizione	e/s	natura	Saldo netto da finanziare		Fabbisogno		Indebitamento				
							2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
	3	1		Istituzione di un Fondo per l'adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, dell'Arma dei Carabinieri e della Guardia di Finanza	s	k	1,3	0,5	6,4	1,3	0,5	6,4	1,3	0,5	6,4
	3	4	a)	Riduzione tabella B - MIMS	s	k	-0,5		-4,4	-0,5		-4,4	-0,5		-4,4
	3	4	b)	Riduzione del Fondo, per il riaccentramento dei residui passivi perenti di parte capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge n. 196/2009 - MIMS	s	k	-0,8	-0,5	-2,0	-0,8	-0,5	-2,0	-0,8	-0,5	-2,0
	4	1		Ulteriore punto di attracco temporaneo nell'area di Chioggia, destinato anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT per garantire lo svolgimento dell'attività crocieristica 2022 nella laguna di Venezia	s	k	1,0			1,0			1,0		
	4	2		Autorizzazione di spesa a favore dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale per l'adeguamento funzionale e strutturale delle banchine dei porti di Montalione e di Trieste	s	k	0,675	0,68		0,68	0,68		0,68	0,68	0,68
	4	3	a)	Riduzione tabella B - MIMS	s	k	-1,0			-1,0			-1,0		
	4	3	b)	Riduzione del Fondo, per il riaccentramento dei residui passivi perenti di parte capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge n. 196/2009 - MIMS	s	k	-0,68	-0,68		-0,68	-0,68		-0,68	-0,68	-0,68
	5	1		Modifiche all'articolo 94 bis del D.L.n. 18/2020 - Disposizioni per garantire la funzionalità dell'impianto della Funicola Savonar - San Giuseppe di Cairo	s	c	0,7			0,7			0,7		
	5	1		Riduzione del Fondo, per il riaccentramento dei residui passivi perenti di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge n. 196/2009 - MIMS	s	c	-0,7			-0,7			-0,7		
	8	12		Realizzazione di interventi immediatamente cantierabili previsti dal programma di ammodernamento delle ferrovie regionali, nonché l'acquisto di materiale rotabile	s	k		40,0	40,0		40,0	40,0		40,0	40,0
	8	12		Riduzione Finanziamento infrastrutture stradali sostenibili delle regioni, province e città metropolitane di cui all'articolo 1, comma 405 della legge n. 234/2021	s	k		-40,0	-40,0		-40,0	-40,0		-40,0	-40,0
	9	1	a)	Modifica all'articolo 1, comma 393 della legge n. 234/2021 - Estensione rete metropolitana e del trasporto rapido di massa delle città di Genova, Milano, Napoli, Roma e Torino	s	k	-10,0	-20,0		-10,0	-20,0		-10,0	-20,0	-20,0
	9	1	b)	Modifica all'articolo 1, comma 394 della legge n. 234 del 2021 - Alta velocità e alta capacità linea ferroviaria Adriatica	s	k	-10,0	-20,0		-10,0	-20,0		-10,0	-20,0	-20,0
	9	1	c)	Modifica all'articolo 1, comma 395 della legge n. 234 del 2021 - Finanziamento del contratto di programma RFI per le investimenti	s	k	20,0	40,0		20,0	40,0		20,0	40,0	40,0
	9	2		Rimodulazione Fondo, per il riaccentramento dei residui passivi perenti di parte capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge n. 196/2009 - MIMS	s	k	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7



## XVIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Articolo	Comma	lettera	descrizione	e/s	natura	Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indebitamento		
						2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
9	2		Rimodulazione risorse derivanti dal riparto del Fondo per gli investimenti pubblici, di cui all'articolo 1, comma 1072, lettera c), della legge n. 205/2017	s	k	2,7	2,0		2,7	2,0		2,7	2,0	
9	2		Rimodulazione risorse derivanti dal riparto del Fondo investimenti amministrazioni centrali, di cui all'art. 1, comma 95, lettera c), della legge 145/2018	s	k	7,5	7,6		7,5	7,6		7,5	7,6	
9	2		Rimodulazione risorse derivanti dal riparto del Fondo per gli investimenti pubblici, di cui all'articolo 1, comma 1072, lettera b), legge n.205/2017	s	k	24,5	64,3	27,2	24,5	64,3	27,2	24,5	64,3	27,2
9	2		Rimodulazione risorse derivanti dal riparto del Fondo investimenti amministrazioni centrali, di cui all'art. 1, comma 95, lettera b), della legge 145/2018	s	k	6,0	46,9	22,8	6,0	46,9	22,8	6,0	46,9	22,8
9	2		Rimodulazione risorse derivanti dal riparto del destinate alla realizzazione di completamenti delle opere in corso di realizzazione, di cui all'art. 1, comma 1016 della legge 295/2006	s	k	6,0	6,0	11,9	6,0	6,0	11,9	6,0	6,0	11,9
9	2		Rimodulazione risorse derivanti dal riparto del Fondo investimenti amministrazioni centrali, di cui all'art. 1, comma 95, lettera a), della legge 145/2018	s	k	-49,2	-129,3	-72,5	-49,2	-129,3	-72,5	-49,2	-129,3	-72,5
9	5		Incremento quota di entrata derivanti delle tariffe applicabili per le operazioni in materia di motorizzazione di cui all'articolo 18 della legge 1° dicembre 1986, n. 870 riassegnate al MIMS	e	e+rt	-3,6	-3,6							
9	5		Maggiore riassegnazione al MIMS derivante dall'incremento quota di entrata derivanti delle tariffe applicabili per le operazioni in materia di motorizzazione di cui all'articolo 18 della legge 1° dicembre 1986, n. 870	s	c				3,6	3,6		3,6	3,6	
9	4		Abrogazione autorizzazione di spesa di cui all'articolo 5 equisquis del D.L. n. 32/2019- Convenzioni di supporto tecnico-amministrativo in materia di programmi di spesa tra "Italia Infrastrutture s.p.a." e le strutture interessate del Ministero delle Infrastrutture e trasporti	s	c	-3,6	-3,6	-3,6	-3,6	-3,6	-3,6	-3,6	-3,6	-3,6
10	2		Maggiori risorse per garantire la funzionalità del Consiglio superiore dei lavori pubblici	s	c	1,6	3,2		1,6	3,2		1,6	3,2	
10	4		Finanziamento delle attività della Commissione nazionale per il dibattito pubblico di cui al comma 2 dell'articolo 22 del decreto legislativo n. 50 del 2016	s	c	0,2	0,3		0,2	0,3		0,2	0,3	
10	5		Riduzione del Fondo per il risarcimento dei residui passivi perenti di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge n. 196/2009- MIMS	s	c	-1,8	-3,5		-1,8	-3,5		-1,8	-3,5	
12	1		Integrazione delle risorse di cui all'articolo 8 comma 15 del d.lgs n. 152/2006 al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC	s	c	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
12	1		Riduzione tabella A MITE	s	c	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5
				e		-3,6	-3,6	-3,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
				s		-3,6	-3,6	-3,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
						0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00





**DISEGNO DI LEGGE**

---

## Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

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

*Decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 139 del 16 giugno 2022.*

**Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili**

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 »;

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

Visto il decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, recante « Misure urgenti in materia di dighe »;

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

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

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-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 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, recante « Misure urgenti per la graduale ripresa delle attività economiche e sociali nel rispetto delle esigenze di contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID-19 »;

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 »;

Visto il decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125, recante « Misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, nonché disposizioni urgenti per la tutela del lavoro »;

Considerata la necessità ed urgenza di adottare disposizioni finalizzate al rilancio del settore dei trasporti aerei, terrestri e marittimi, con la primaria finalità di ridurre l'inquinamento e di promuovere una mobilità sostenibile, anche nell'ottica di perseguire la decarbonizzazione dei trasporti e di migliorare la sicurezza della circolazione;

Considerata la necessità di introdurre disposizioni finalizzate alla realizzazione di investimenti relativi a grandi eventi, nonché alla realizzazione e messa in sicurezza delle dighe;

Considerata la necessità ed urgenza di prevedere ulteriori disposizioni sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 15 giugno 2022;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Ministro dell'economia e delle finanze;

EMANA

il seguente decreto-legge:

#### Articolo 1.

*(Misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e il Giubileo 2025)*

1. Al fine di assicurare la realizzazione dei lavori e delle opere funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma, in relazione agli interventi indicati nel programma dettagliato di cui all'articolo 1, comma 422, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, ferma restando l'applicazione delle disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale di cui alla Parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e della riduzione dei termini prevista dall'articolo 4, comma 2, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, le procedure di valutazione di impatto ambientale sono svolte nei tempi e secondo le modalità previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis, del citato decreto legislativo n. 152 del 2006.

2. Per le finalità di cui al comma 1, ai fini della verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'articolo 25 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile del 2016, n. 50, in relazione ai progetti di interventi di cui al comma 1, il termine di cui all'articolo 25, comma 3, secondo periodo, del citato codice dei contratti pubblici è ridotto a quarantacinque giorni.

3. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 427, sono aggiunti in fine i seguenti periodi: « In relazione agli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade previsti dal programma dettagliato degli interventi di cui al comma 422, la società "Giubileo 2025" può sottoscrivere, per l'affidamento di tali interventi, apposite convenzioni con la società ANAS S.p.a. in qualità di centrale di committenza. Limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS S.p.a. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice dei contratti pubblici, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6 del codice dei contratti pubblici. In relazione alle attività affidate ad ANAS S.p.a., la società "Giubileo 2025" è autorizzata a riconoscere, a valere sulle risorse di cui al comma 420 destinate alla realizzazione di interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria delle strade oggetto di convenzione, una quota, entro il limite di cui all'articolo 36, comma 3-bis, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sulla base delle risultanze della contabilità analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS S.p.a. per le attività di investimento. »;

b) dopo il comma 427, è inserito il seguente:

« 427-bis. Agli affidamenti relativi alla realizzazione degli interventi e all'approvvigionamento dei beni e dei servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 si applicano le disposizioni di cui all'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108. Al fine di ridurre i tempi di realizzazione degli interventi del programma di cui al comma 422, la conferenza di servizi prevista dall'articolo 48, comma 5, del citato decreto-legge n. 77 del 2021 fissa il cronoprogramma vincolante da rispettare da parte degli enti preposti alla risoluzione delle interferenze e alla realizzazione delle opere mitigatrici, prevedendo, in caso di ritardo nell'esecuzione delle lavorazioni rispetto al

predetto cronoprogramma, l'applicazione nei confronti dei citati enti di sanzioni commisurate alle penali di cui all'articolo 113-*bis*, comma 4, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. ».

4. Fermo quanto previsto dall'articolo 1, commi 422, 423, 426 e 427 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, al fine di assicurare la celere realizzazione degli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione delle strade comunali di Roma Capitale, nonché lo sviluppo e la riqualificazione funzionale delle strade di penetrazione e di grande collegamento di Roma Capitale e della Città metropolitana di Roma Capitale, rimuovendo le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità derivanti dalle condizioni delle strade in vista dei flussi di pellegrinaggio e turistici previsti in occasione delle celebrazioni per il Giubileo della Chiesa cattolica per l'anno 2025, Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale, anche tenendo conto di quanto previsto nel programma dettagliato degli interventi di cui al citato comma 422, sono autorizzati a sottoscrivere per l'affidamento di tali interventi, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato di cui all'articolo 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42, apposite convenzioni con la società ANAS S.p.a. in qualità di centrale di committenza. Per le finalità di cui al primo periodo, limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS S.p.a. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice dei contratti pubblici, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6 del codice dei contratti pubblici. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si provvede a valere sulle risorse assegnate alla Città metropolitana di Roma Capitale con il decreto di cui all'articolo 1, comma 406, della medesima legge n. 234 del 2021, nonché sulle risorse dei rispettivi bilanci che Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale intendano destinare a tale finalità.

5. In relazione alle attività affidate ad ANAS S.p.a. ai sensi del comma 4, Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale sono autorizzate a riconoscere a detta società, a valere sulle risorse di cui al medesimo comma 4, una quota, entro il limite di cui all'articolo 36, comma 3-*bis*, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sulla base delle risultanze della contabilità analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte della medesima ANAS S.p.a. per le attività di investimento.

6. Al fine di assicurare una celere e coordinata realizzazione degli interventi di viabilità comunale di competenza della Città metropolitana di Roma Capitale, le risorse relative agli interventi di competenza di que-



st'ultima possono essere utilizzate anche per l'esecuzione di interventi di viabilità comunale in continuità con quelli della medesima Città metropolitana.

## Articolo 2.

*(Misure urgenti in materia di costruzione, manutenzione e messa in sicurezza delle dighe, nonché di controllo sul loro esercizio)*

1. Al fine di ridurre i tempi di approvazione dei progetti relativi agli interventi afferenti alla costruzione, alla manutenzione e alla messa in sicurezza delle dighe, in coerenza con le previsioni del Piano nazionale di ripresa e resilienza, nonché di rafforzare l'attività di vigilanza sul loro esercizio, all'articolo 2 del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è adottato, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione, l'esercizio e la dismissione delle dighe, contenente, in particolare, disposizioni relative ai seguenti punti:

a) modalità e termini per la presentazione dei progetti e della relativa documentazione, per l'istruttoria e l'approvazione tecnica, nonché per l'acquisizione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

b) modalità, termini e contenuti dei provvedimenti dell'amministrazione relativamente a costruzione, esercizio sperimentale, collaudo speciale, esercizio ordinario e dismissione;

c) potere di emanare atti generali contenenti norme tecniche, anche con riferimento alle modalità di esercizio degli invasi, di riqualificazione della sicurezza e di manutenzione delle opere;

d) potere di prescrivere interventi di manutenzione, miglioramento e adeguamento finalizzati a migliorare le condizioni di sicurezza delle opere;

e) potere di limitazione dell'esercizio per motivi di sicurezza;

f) poteri ispettivi relativamente alla esecuzione, alla costruzione, all'esercizio e alla dismissione delle opere, alla conservazione e manutenzione degli impianti di ritenuta;

g) classificazione degli impianti di ritenuta e delle opere di derivazione funzionalmente connesse all'invaso in classi di attenzione ai fini della vigilanza e del controllo;

h) modalità e termini per la presentazione di una periodica perizia tecnica sullo stato di conservazione e di manutenzione delle opere;

i) termini e modalità di coordinamento tra procedimenti di approvazione tecnica di cui alla lettera a) e procedimenti relativi al rilascio delle concessioni di derivazione di acqua pubblica da parte delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano. ».

2. A decorrere dall'anno 2022, una quota fino al 15 per cento, e comunque entro il limite massimo di 800.000 euro annui, delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, confluiscono nel fondo risorse decentrate del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per essere destinate al riconoscimento di incentivi, con le modalità e i criteri previsti in sede di contrattazione decentrata integrativa e nei limiti delle risorse effettivamente confluite nel medesimo fondo, in favore dei dipendenti di livello non dirigenziale in servizio nelle articolazioni di cui all'articolo 2, comma 171, del citato decreto-legge n. 262 del 2006, per lo svolgimento di specifiche funzioni di vigilanza tecnica sui lavori e sull'esercizio delle dighe e delle opere di derivazione, nonché di istruttoria di progetti e di valutazione della sicurezza. Gli incentivi corrisposti nel corso dell'anno al personale di cui al primo periodo sono comprensivi anche degli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'amministrazione e non possono superare l'importo del 15 per cento del trattamento economico complessivo annuo lordo.

3. Una quota fino al 4 per cento e, comunque, entro il limite massimo di 200.000 euro annui, delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, sono destinate alle spese di missione del personale di cui al comma 2 impegnato nello svolgimento delle relative funzioni.

### Articolo 3.

*(Adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza)*

1. Per assicurare la funzionalità delle Capitanerie di Porto – Guardia costiera anche attraverso la realizzazione di interventi da eseguire in un arco temporale ultradecennale per la costruzione di nuove sedi e infrastrutture, la ristrutturazione, l'ampliamento, il completamento, l'esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico, l'acquisto dei relativi arredi e il miglioramento antisismico di quelle già esistenti, oltre che delle annesse pertinenze, comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito un fondo con una dotazione di 1,3 milioni di euro per l'anno 2022, di 500 mila euro per l'anno 2023, di 6,4

milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e di 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036. Sono esclusi dagli interventi di cui al presente comma gli immobili in locazione passiva alle Capitanerie di porto – Guardia costiera. Per l'utilizzo delle risorse del fondo si applicano:

a) per le opere di edilizia previste dall'elenco di interventi, considerate opere destinate alla difesa militare, le disposizioni di cui all'articolo 33, comma 1, della legge 1° agosto 2002, n. 166;

b) per le procedure di affidamento, le disposizioni di cui alla parte II, titoli III e IV, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;

c) le disposizioni di cui all'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241, in relazione alla funzione di stazione appaltante, svolta dai competenti Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, dall'Agenzia del demanio o dagli enti locali, sulla base di accordi stipulati tra le amministrazioni interessate.

2. L'approvazione dei progetti delle opere previste dal comma 1 equivale a tutti gli effetti a dichiarazione di pubblica utilità nonché di urgenza e indifferibilità delle opere stesse. L'elenco degli interventi, predisposto dal Comando generale delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera e relativo, tra l'altro, all'individuazione e alla localizzazione degli interventi da eseguire e ai parametri progettuali da rispettare, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentiti il Ministero della difesa e l'Agenzia del demanio, da adottare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto ed è comunicato alle competenti Commissioni parlamentari entro trenta giorni dalla sua approvazione. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili riferisce annualmente alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione degli interventi. Gli interventi sono realizzati ricorrendo preferibilmente a infrastrutture demaniali che possono essere abbattute e ricostruite sullo stesso sedime; alla rifunzionalizzazione degli immobili confiscati alla criminalità organizzata, ai sensi del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, anche attraverso il loro abbattimento e la successiva ricostruzione, laddove economicamente più vantaggioso; all'accasermamento nel medesimo stabile di comandi o uffici di diverse organizzazioni funzionali; all'acquisto, tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati tra cui quelli destinati a comandi o reparti delle Capitanerie di porto – guardia costiera in regime di locazione con conseguente adeguamento; ad aree o immobili di proprietà dei comuni interessati, acquisiti anche mediante permuta con aree o fabbricati di proprietà dello Stato.

3. L'elenco di cui al comma 2 riporta il codice unico di progetto (CUP) per ogni intervento. Il monitoraggio avviene attraverso il sistema previsto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

4. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 1,3 milioni di euro per l'anno 2022, a 500 mila euro per l'anno 2023, a 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036, si provvede:

a) quanto a 500.000 euro per l'anno 2022 e a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

b) quanto a 800.000 euro per l'anno 2022, a 500.000 euro per l'anno 2023 e a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.

5. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 475:

1) all'alinea, primo periodo:

1.1) le parole « dei servizi di istituto dell'organizzazione territoriale e del Comando unità forestali, ambientali e agroalimentari » sono soppresse;

1.2) le parole « di un programma ultradecennale » sono sostituite dalle seguenti: « , in un arco temporale ultradecennale, di interventi »;

1.3) le parole « l'adeguamento » sono sostituite dalle seguenti: « il miglioramento »;

2) alla lettera a), le parole « dal programma » sono sostituite dalle seguenti: « dall'elenco di interventi »;

3) alla lettera e):

3.1) le parole « il programma » sono sostituite dalle seguenti: « l'elenco di interventi »;

3.2) le parole « del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta » sono soppresse;

3.3) le parole « del programma » sono sostituite dalle seguenti: « degli interventi »;

4) alla lettera f):

4.1) le parole « del programma » sono soppresse;

4.2) dopo le parole « tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati » sono inserite le seguenti: « , tra cui quelli »;

b) al comma 476:

1) all'alinea, primo periodo:

1.1) le parole « dei servizi di istituto » sono soppresse;

1.2) le parole « di un programma ultradecennale » sono sostituite dalle seguenti: « , in un arco temporale ultradecennale, di interventi »;

1.3) le parole « l'adeguamento » sono sostituite dalle seguenti: « il miglioramento »;

2) alla lettera a), le parole « dal programma » sono sostituite dalle seguenti: « dall'elenco di interventi »;

3) alla lettera e):

3.1) le parole « il programma » sono sostituite dalle seguenti: « l'elenco di interventi »;

3.2) le parole « del programma » sono sostituite dalle seguenti: « degli interventi »;

4) alla lettera f):

4.1) le parole « del programma » sono soppresse;

4.2) dopo le parole « tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati » sono inserite le seguenti: « , tra cui quelli ».

#### Articolo 4.

*(Misure urgenti in materia di trasporto marittimo di passeggeri, di adeguamenti infrastrutturali portuali e per la laguna di Venezia)*

1. Al fine di garantire lo svolgimento dell'attività crocieristica 2022 nella laguna di Venezia, il Commissario straordinario di cui all'articolo 2 del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125, è autorizzato a realizzare, secondo le modalità previste dai commi 1 e 3 del medesimo articolo 2, un ulteriore punto di attracco temporaneo nell'area di Chioggia, destinato anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT, nel limite di spesa di 1 milione di euro per l'anno 2022. Il Commissario straordinario indica, nella relazione periodica prevista dal comma 2-bis del citato articolo 2 del decreto-legge n. 103 del 2021, lo stato di realizzazione dell'intervento di cui al primo periodo del presente comma e le iniziative adottate e da intraprendere, anche in funzione delle eventuali criticità rilevate nel corso del processo di realizzazione.



2. Al fine di garantire un'organizzazione efficace del traffico delle navi da crociera e migliorare i livelli di servizio ai passeggeri, è autorizzata la spesa, nel limite complessivo di euro 675 mila per ciascuno degli anni 2022 e 2023, in favore dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale per l'adeguamento funzionale e strutturale delle banchine dei porti di Monfalcone e di Trieste. Il trasferimento delle risorse è subordinato alla corretta alimentazione dei sistemi informativi della Ragioneria generale dello Stato e alla comunicazione al Ministero dell'economia e delle finanze del codice unico di progetto (CUP) di ciascun intervento e del relativo cronoprogramma procedurale.

3. Agli oneri derivanti dai commi 1 e 2, quantificati in euro 1.675.000 per l'anno 2022 e in euro 675.000 per l'anno 2023, si provvede:

a) quanto a 1 milione di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

b) quanto a 675.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2023, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.

4. All'articolo 95 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole « l'Autorità per la laguna di Venezia » sono inserite le seguenti: « - Nuovo Magistrato alle Acque »;

b) al comma 2:

1) all'alinea, dopo il primo periodo è inserito il seguente: « Per l'esercizio delle funzioni di cui al presente comma, l'Autorità può provvedere alla sottoscrizione di accordi ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241. »;

2) alla lettera c), le parole « e all'alta sorveglianza su tutti gli » sono sostituite dalle seguenti: « degli »;

3) alla lettera e), la parola « svolge » è sostituita dalle seguenti: « può svolgere »;

4) alla lettera i), dopo le parole « provvede » sono inserite le seguenti: « , in relazione alle attività di propria competenza, »;

5) la lettera *l*) è sostituita dalla seguente:

« *l*) provvede al rilascio delle concessioni e autorizzazioni allo scarico delle acque reflue e alla verifica della qualità degli scarichi in relazione ai limiti legali, nonché alla gestione dell'attività amministrativa, contabile e di riscossione dei canoni relativi agli scarichi industriali. Le autorizzazioni degli scarichi civili e di quelli relativi alle aziende artigiane produttive, agli enti assistenziali e alle aziende turistiche ricettive e della ristorazione, sono rilasciate previa approvazione dei progetti da parte del comune di Venezia e i relativi canoni, determinati in base al consumo idrico, sono introitati direttamente dal comune di Venezia; »;

6) alla lettera *q*), le parole « ed altre materie » sono sostituite dalle seguenti: « ed altri materiali »;

7) alla lettera *s*), le parole « valuta ed esprime i pareri » sono sostituite dalle seguenti: « esprime pareri obbligatori »;

*c*) al comma 5, secondo periodo, le parole « , sentiti la Regione Veneto e il Comune di Venezia, » sono sostituite dalle seguenti: « e d'intesa con il sindaco della Città metropolitana di Venezia, »;

*d*) al comma 6, quinto periodo, dopo le parole « Il Presidente sottopone alla » è inserita la seguente: « preventiva »;

*e*) al comma 7, primo periodo, dopo le parole « dotati di specifiche e comprovate competenze ed esperienza » è inserita la seguente: « anche »;

*f*) al comma 9:

1) al primo periodo, dopo le parole « dal Presidente dell'Autorità, » sono inserite le seguenti: « sentiti il Presidente della regione Veneto e il Sindaco della città metropolitana di Venezia, »;

2) al quinto periodo, le parole « può avvalersi » sono sostituite dalle seguenti: « si avvale »;

*g*) al comma 27-*bis*, le parole « di mare » sono soppresse;

*h*) al comma 27-*quinquies*, secondo periodo, le parole « sessanta giorni » sono sostituite dalle seguenti: « trenta giorni ».

5. All'articolo 4, comma 3, della legge 29 novembre 1984, n. 798, il secondo periodo è sostituito dal seguente: « Esso approva il piano degli interventi nell'ambito della Laguna di Venezia e decide sulla ripartizione delle risorse stanziare per la loro attuazione, nonché l'eventuale rimodulazione delle risorse ripartite. ».

## Articolo 5.

(Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'impianto funiviario di Savona)

1. All'articolo 94-*bis* del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, dopo il comma 7 sono aggiunti i seguenti:

« 7-*bis*. In caso di cessazione entro il 31 dicembre 2022 della concessione Funivia Savona – San Giuseppe di Cairo e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Ligure occidentale, 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, provvede, per un periodo massimo di ventiquattro mesi ad eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, nonché all'individuazione di un nuovo concessionario secondo le modalità previste dal codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Il termine di cui al primo periodo è prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili non oltre il 31 dicembre 2024, ove strettamente necessario al completamento delle procedure di individuazione del nuovo concessionario. Nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale provvede, altresì, alla gestione diretta dell'impianto funiviario.

7-*ter*. Qualora non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario all'esito della procedura di cui al comma 7-*bis*, la regione Liguria subentra allo Stato, quale titolare e 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 alla regione Liguria, a decorrere dalla data di effettivo trasferimento dell'impianto funiviario, delle risorse di cui al comma 7-*quater*.

7-*quater*. Per lo svolgimento delle attività di cui ai commi 7-*bis* e 7-*ter* e per l'eventuale supporto tecnico, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale può avvalersi, 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-*quinqüies* nel limite massimo di spesa di 70 mila euro per l'anno 2022 e di 200 mila euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024.

*7-quinquies*. Agli oneri derivanti dai commi *7-bis* e *7-ter*, quantificati nel limite massimo di euro 700.000 per l'anno 2022 e di euro 5.600.000 a decorrere dall'anno 2023, si provvede:

*a)* quanto ad euro 700.000 per l'anno 2022 mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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;

*b)* quanto ad euro 5.600.000 a decorrere dall'anno 2023 a valere sulle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili destinate alle sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, funivie e ascensori in servizio pubblico e autolinee non di competenza delle regioni ai sensi dell'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221. ».

2. All'articolo 16, comma 3-*sexies*, primo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, le parole: « 31 agosto 2022 » sono sostituite dalle seguenti: « 31 dicembre 2022 ».

## Articolo 6.

### *(Disposizioni in materia di trasporto aereo)*

1. Al fine di accelerare lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) e di aumentare l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico agli aeroporti, nonché di incrementare la rilevanza strategica e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali italiani:

*a)* le procedure di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 6, comma 3-*ter*, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nonché quelle relative alle opere inserite nei piani di sviluppo aeroportuali, ivi inclusi gli interventi di mitigazione e miglioramento ambientale, sono svolte nei tempi previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-*bis*, del decreto legislativo n. 152 del 2006;

*b)* il dibattito pubblico di cui all'articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, si svolge secondo i termini previsti dall'articolo 46, comma 1, secondo periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;

*c)* sono ridotti della metà i termini per l'accertamento di conformità di cui all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, relativamente ai piani di sviluppo aeroportuale e alle opere inserite in detti piani.

2. Le opere di cui al comma 1 che comportano un miglioramento dell'impatto ambientale sulle aree antropizzate sono recepite in via prioritaria all'interno degli strumenti di pianificazione urbanistica, naturalistica e paesaggistica vigenti.

3. In relazione ai piani di sviluppo aeroportuale degli aeroporti di interesse nazionale diversi da quelli di cui al comma 1, nonché alle opere inserite nei medesimi piani di sviluppo, i termini delle procedure di valutazione ambientale di cui alla Parte Seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006 sono ridotti della metà. Si applicano, altresì, le disposizioni di cui al comma 1, lettere *b*) e *c*).

#### Articolo 7.

*(Disposizioni urgenti in materia di sicurezza e circolazione stradale e di infrastrutture autostradali)*

1. Al fine di ridurre gli oneri amministrativi a carico dell'utenza, di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, nonché di incrementare la sicurezza della circolazione stradale, al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a*) all'articolo 24:

1) al comma 4, primo periodo, dopo le parole: « manufatti per il rifornimento » sono inserite le seguenti: « e la ricarica dei veicoli »;

2) al comma 5, dopo le parole: « da aree di servizio » sono inserite le seguenti: « , da aree per la ricarica dei veicoli, »;

3) al comma 5-*bis*, dopo le parole: « dei servizi di distribuzione di carbolubrificanti » sono inserite le seguenti: « , delle norme che disciplinano l'installazione e la gestione di stazioni di ricarica elettrica »;

*b*) all'articolo 47, al comma 2, lettera *a*), i capoversi categoria L1e, categoria L2e, categoria L3e e categoria L4e sono sostituiti dai seguenti:

« - categoria L1e: veicoli a due ruote la cilindrata del cui motore non supera i 50 cc per i motori a combustione interna ad accensione comandata, la cui potenza del motore elettrico non supera i 4 kW e la cui velocità massima di costruzione non supera i 45 km/h;

- categoria L2e: veicoli a tre ruote la cilindrata del cui motore non supera i 50 cc per i motori a combustione interna ad accensione comandata o non supera i 500 cc per i motori a combustione interna ad accensione spontanea, la cui potenza del motore elettrico non supera i 4 kW, la cui massa in ordine di marcia non supera i 270 kg e la cui velocità massima di costruzione non supera i 45 km/h;

- categoria L3e: veicoli a due ruote che non possono essere classificati come appartenenti alla categoria;

- categoria L4e: veicoli a tre ruote asimmetriche rispetto all'asse longitudinale mediano, costituiti da veicoli di categoria L3e dotati di sidecar, con un numero massimo di quattro posti a sedere incluso il conducente e con un numero massimo di due posti per passeggeri nel sidecar; »;

c) all'articolo 50:

1) al comma 1, dopo le parole « potenza nominale continua massima di 0,25 KW » sono inserite le seguenti: « , o di 0,5 KW se adibiti al trasporto di merci, »;

2) al comma 2 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « I velocipedi adibiti al trasporto di merci devono avere un piano di carico approssimativamente piano e orizzontale, aperto o chiuso, corrispondente al seguente criterio: lunghezza del piano di carico  $\times$  larghezza del piano di carico  $\geq$  0,3  $\times$  lunghezza del veicolo  $\times$  larghezza massima del veicolo. »;

3) dopo il comma 2 sono aggiunti i seguenti:

« 2-bis. I velocipedi a pedalata assistita non rispondenti ad una o più delle caratteristiche o prescrizioni indicate nel comma 1 sono considerati ciclomotori ai sensi e per gli effetti dell'articolo 97.

2-ter. Chiunque fabbrica, produce, pone in commercio o vende velocipedi a pedalata assistita che sviluppino una velocità superiore a quella prevista dal comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.084 a euro 4.339. Alla sanzione da euro 845 ad euro 3.382 è soggetto chi effettua sui velocipedi a pedalata assistita modifiche idonee ad aumentare la potenza nominale continua massima del motore ausiliario elettrico o la velocità oltre i limiti previsti dal comma 1. ».

d) all'articolo 97, dopo il comma 3 è inserito il seguente:

« 3-bis. In caso di trasferimento di residenza delle persone fisiche intestatarie di certificati di circolazione, l'ufficio competente del Dipartimento per la mobilità sostenibile procede all'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli (ANV), di cui agli articoli 225 e 226. A tal fine, i comuni danno notizia dell'avvenuto trasferimento di residenza per il tramite dell'archivio nazionale della popolazione residente (ANPR) non appena eseguita la registrazione della variazione anagrafica. In caso di trasferimento della sede delle persone giuridiche intestatarie di certificati di circolazione, l'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli è richiesto dalle medesime persone giuridiche all'ufficio competente del Dipartimento per la mobilità sostenibile o a uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, abilitati al collegamento telematico con il centro ela-



borazione dati del Dipartimento stesso entro trenta giorni dal trasferimento. »;

e) all'articolo 116, comma 3, la lettera f) è sostituita dalla seguente:

«f) B:

1) autoveicoli la cui massa massima autorizzata non supera 3500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto persone oltre al conducente; ai veicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio avente una massa massima autorizzata non superiore a 750 kg. Agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg, purché la massa massima autorizzata di tale combinazione non superi 4250 kg. Qualora tale combinazione superi 3500 chilogrammi, è richiesto il superamento di una prova di capacità e comportamento su veicolo specifico. In caso di esito positivo, è rilasciata una patente di guida che, con un apposito codice comunitario, indica che il titolare può condurre tali complessi di veicoli;

2) veicoli senza rimorchio adibiti al trasporto di merci, alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 2 della direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 e con una massa autorizzata massima superiore a 3500 kg ma non superiore a 4250 kg, a condizione che la massa superiore ai 3500 kg non determini aumento della capacità di carico in relazione allo stesso veicolo e sia dovuta esclusivamente all'eccesso di massa del sistema di propulsione in relazione al sistema di propulsione di un veicolo delle stesse dimensioni dotato di un motore convenzionale a combustione interna ad accensione comandata o ad accensione a compressione. In tali casi, la patente di guida deve essere conseguita da almeno due anni; »;

f) all'articolo 117, comma 2-bis, dopo il secondo periodo è inserito il seguente: «Per le autovetture elettriche o ibride *plug-in*, il limite di potenza specifica è di 65 kW/t compreso il peso della batteria. »;

g) all'articolo 120:

1) la rubrica è sostituita dalla seguente: «Requisiti morali per ottenere il rilascio della patente di guida e disposizioni sull'interdizione alla conduzione di velocipedi a pedalata assistita »;

2) dopo il comma 6 è aggiunto il seguente:

«6-bis. Nei confronti dei soggetti indicati dal comma 1, il giudice con la sentenza di condanna o con l'applicazione di una misura di sicurezza o di prevenzione, ovvero il prefetto con l'irrogazione dei divieti di cui agli articoli 75, comma 1, lettera a), e 75-bis, comma 1, lettera f), del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 309 del 1990, può disporre l'interdizione dalla conduzione dei velocipedi a pedalata assistita di cui all'articolo 50, comma 1, fatti salvi gli effetti di provvedimenti riabilitativi e, per i soggetti destinatari dei predetti divieti, per

tutta la loro durata. Nell'ipotesi di cui al comma 2, il prefetto con il provvedimento di revoca della patente di guida può disporre l'applicazione dell'ulteriore misura dell'interdizione dalla conduzione dei predetti velocipedi. Avverso il provvedimento interdittivo del prefetto è ammesso ricorso ai sensi del comma 4. La violazione della misura interdittiva di cui al presente comma è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.000 a euro 7.000 ed è disposta la confisca del mezzo.»;

h) all'articolo 126:

1) al comma 8, le parole « La validità » sono sostituite dalle seguenti: « Fatto salvo quanto previsto dal comma 8-ter, la validità » e le parole « Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici », ovunque ricorrano, sono sostituite dalle seguenti « Dipartimento per la mobilità sostenibile »;

2) dopo il comma 8-bis è inserito il seguente:

« 8-ter. Qualora una patente di guida sia scaduta da più di cinque anni, la conferma della validità è subordinata anche all'esito positivo di un esperimento di guida finalizzato a comprovare il permanere dell'idoneità tecnica alla guida del titolare. A tal fine, gli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile rilasciano, previa acquisizione della certificazione medica di cui al comma 8 e su richiesta del conducente, una ricevuta di prenotazione dell'esperimento di guida, valida per condurre il veicolo fino al giorno della prova. L'esperimento di guida consiste nell'esecuzione di almeno una delle manovre e almeno tre dei comportamenti di guida nel traffico previsti per la prova di verifica delle capacità e dei comportamenti per il conseguimento della patente della medesima categoria di quella posseduta. Se, il giorno della prova, il conducente che deve sottoporsi all'esperimento di guida è assente, o nel caso di esito negativo dell'esperimento, la patente è revocata. »;

3) al comma 9 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Si applicano le disposizioni di cui al comma 8-ter. »;

4) al comma 10, dopo le parole: « Direzione generale per la motorizzazione » sono inserite le seguenti: « per i servizi ai cittadini ed alle imprese in materia di trasporti e di navigazione » e le parole « Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici » sono sostituite dalle seguenti: « Dipartimento per la mobilità sostenibile »;

5) al comma 10-bis, le parole: « Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici » sono sostituite dalle seguenti: « Dipartimento per la mobilità sostenibile » e le parole « Ministero delle infrastrutture e dei trasporti » sono sostituite dalle seguenti: « Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili »;

i) all'articolo 190, comma 7, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Le macchine per uso di persone con disabilità possono, altresì, circolare

sui percorsi ciclabili e sugli itinerari ciclopedonali, nonché, se asservite da motore, sulle piste ciclabili, sulle corsie ciclabili, sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile e sulle strade urbane ciclabili. ».

2. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, sono definite le modalità di annotazione sul documento unico dell'eccesso di massa connesso al sistema di propulsione installato, nonché di aggiornamento del documento unico già rilasciato. L'efficacia della disposizione di cui al comma 1, lettera e), è subordinata alla definizione della procedura di consultazione della Commissione europea ai sensi della direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 e la medesima disposizione di cui al comma 1, lettera e), si applica ai veicoli per i quali il documento di circolazione riporta le indicazioni di cui al primo periodo.

3. All'articolo 33-*bis*, comma 1, primo periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, le parole « di dodici mesi » sono sostituite dalle seguenti: « di ventiquattro mesi ».

4. Al fine di contenere gli oneri finanziari a carico dell'utenza, dal 1° luglio 2022 al 31 dicembre 2022 e comunque non oltre la conclusione della verifica della sussistenza delle condizioni per la prosecuzione dell'attuale rapporto concessorio delle autostrade A24 e A25, ove tale conclusione sia anteriore alla data del 31 dicembre 2022, è sospeso l'incremento delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25. Per la durata del periodo di sospensione, si applicano le tariffe di pedaggio vigenti alla data del 31 dicembre 2017.

#### Articolo 8.

*(Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale)*

1. Al fine di migliorare la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, nonché della mobilità locale nelle sue diverse modalità, in coerenza con gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, le parole « Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale » sono sostituite dalle seguenti: « Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile ».

2. L'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007, provvede, altresì:

a) alla predisposizione periodica di modelli di elaborazione dei dati trasportistici, economici e ambientali per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale integrata, ove possibile, con programmi di mobilità attiva, di soluzioni innovative di mobilità sostenibile nelle aree urbane, ivi compresi i servizi di noleggio senza conducente di cui all'ar-

ticolo 84, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con la possibilità di effettuare noleggi anche per pochi minuti senza interazione con personale dedicato (*sharing mobility*);

b) all'acquisizione di dati e alla predisposizione di modelli di elaborazione digitale utili ad assicurare un'attività minima uniforme dei *mobility manager* d'area e dei *mobility manager* aziendali e scolastici;

c) all'acquisizione di dati e alla predisposizione di modelli di elaborazione digitale utili a definire gli elementi minimi per la predisposizione dei Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS);

d) all'acquisizione periodica e alla predisposizione, anche d'intesa con il Ministero dello sviluppo economico, di modelli di elaborazione di dati utili a valutare le proposte di investimento nel settore della mobilità locale coordinandole con gli indirizzi di politica industriale che riguardano le filiere produttive interessate;

e) all'acquisizione di dati statistici e analitici utili a predisporre modelli minimi di integrazione dello sviluppo urbano e metropolitano con lo sviluppo della programmazione della mobilità pubblica.

3. Per lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, l'Osservatorio può stipulare apposite convenzioni con le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con l'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con le aziende di trasporto pubblico locale, nonché con i *mobility manager* d'area, i *mobility manager* aziendali e i *mobility manager* scolastici, finalizzate a favorire l'acquisizione e lo scambio dei dati e delle informazioni, anche con modalità automatizzate e mediante l'interoperabilità tra le banche dati esistenti secondo le modalità individuate dall'Agenzia per l'Italia digitale (AgID) con le linee guida in materia.

4. Per le medesime attività di cui al comma 2, l'Osservatorio si può avvalere, oltretutto del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e di quello messo a disposizione dalle pubbliche amministrazioni e dagli enti di cui al comma 3 mediante le convenzioni ivi previste, anche di esperti di particolare e comprovata specializzazione, nel numero massimo di 8 unità, cui il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile è autorizzato a conferire appositi incarichi ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo n. 165 del 2001, a valere sulle risorse destinate all'Osservatorio ai sensi dell'articolo 27, comma 2, lettera *e-bis*), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, come modificato dal comma 5 del presente articolo, nel limite massimo di spesa di complessivi euro 200.000 nell'anno 2022 e di euro 400.000 annui a decorrere dall'anno 2023.

5. Per lo svolgimento delle attività di cui al comma 3, per l'implementazione e lo sviluppo della banca dati dell'Osservatorio, nonché per il conferimento degli incarichi di cui al comma 4, all'articolo 27, comma 2, lettera *e-bis*), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, le parole: « dello 0,025 per cento dell'ammontare del Fondo » sono sostituite dalle seguenti: « dello 0,105 per cento dell'ammontare del Fondo e, comunque, nel limite massimo di euro 5,2 milioni annui ».

6. Per promuovere la sperimentazione di servizi di *sharing mobility*, limitatamente agli anni 2022, 2023 e 2024, lo 0,3 per cento della dotazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, è destinato al finanziamento di specifici progetti individuati con uno o più decreti adottati dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

7. Al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico anche a seguito degli effetti negativi derivanti dalla crisi internazionale in atto in Ucraina, la ripartizione delle risorse stanziare per l'esercizio 2022 sul Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale di cui all'articolo 16-*bis*, comma 1, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012, è effettuata:

a) quanto a euro 4.879.079.381 e fermo restando quanto previsto dall'articolo 27, comma 2-*bis*, del decreto-legge n. 50 del 2017, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 96 del 2017, senza l'applicazione di penalità e applicando le modalità stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 148 del 26 giugno 2013;

b) quanto a euro 75.350.957, secondo modalità e criteri che tengono conto dei costi *standard* di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147 e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 ottobre 2022;

c) quanto a euro 14.923.662 per le finalità di cui al comma 6;

d) quanto a euro 5.200.000 per le finalità di cui all'articolo 27, comma 2, lettera *e-bis*), del decreto-legge n. 50 del 2017, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 96 del 2017.

8. Per le medesime finalità di cui al comma 7, l'erogazione alle regioni a statuto ordinario dell'anticipazione prevista dall'articolo 27, comma 4, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e relativa all'anno 2022, e da calcolarsi sulle risorse di cui alla lettera *a*) del predetto comma 7, è effettuata in un'unica soluzione entro la data del 31 luglio 2022, per la parte relativa ai pagamenti non già avvenuti alla data di entrata in vigore del presente decreto.

9. Al fine di garantire la continuità e la regolarità dei servizi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi, le aziende esercenti tali servizi e le aziende che gestiscono le infrastrutture dedicate su cui essi sono eserciti, trasmettono entro il 30 settembre 2022 e, successivamente, con cadenza mensile, ai sensi dell'articolo 16-*bis*, comma 7, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012, all'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007, i dati delle manutenzioni programmate dei sottosistemi dei sistemi di trasporto utilizzati nonché, per ciascun sottosistema, le date di prevista effettuazione dell'attività manutentiva, secondo le modalità indicate dal decreto di cui al comma 10. In caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad effettuare gli interventi manutentivi in danno dell'azienda inadempiente, nonché ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata, tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, nonché dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi. Nei casi di cui al presente comma si applicano in quanto compatibili le disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689. Le somme derivanti dal pagamento delle sanzioni sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e sono destinate, nella misura del 50 per cento, all'implementazione e allo sviluppo della banca dati del predetto Osservatorio e, nella misura del 50 per cento, al finanziamento di iniziative dirette al miglioramento dei servizi erogati all'utenza.

10. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 luglio 2022, sono individuati e, successivamente, aggiornati almeno ogni tre anni:

*a*) i sottosistemi e i livelli manutentivi per i quali è obbligatoria la trasmissione dei dati ai sensi del comma 9;

*b*) la modulistica uniforme per l'acquisizione e la comunicazione dei dati;



c) ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 9, le modalità di contestazione dell'inadempimento, nonché i criteri di quantificazione delle sanzioni.

11. Nelle more dell'effettuazione degli interventi manutentivi programmati, nonché durante lo svolgimento degli stessi, al fine di evitare interruzioni o limitazioni nell'erogazione dei servizi di trasporto in ambito metropolitano, l'ente concedente o committente, sulla base delle indicazioni fornite da una Commissione tecnica indipendente, dallo stesso appositamente costituita e composta da soggetti di comprovata esperienza in materia di trasporti e di sicurezza delle relative infrastrutture, all'esito della valutazione dell'effettivo stato di manutenzione del sistema di trasporto interessato dall'intervento ed acquisite le valutazioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e, ove necessario, del costruttore, può autorizzare l'esercizio del predetto sistema di trasporto, prescrivendo le necessarie misure di mitigazione, nonché le modalità di controllo e delle periodiche verifiche di sicurezza. Tale autorizzazione all'esercizio del sistema di trasporto non può comunque superare il periodo di sei mesi, prorogabile, una sola volta, e per non più di sei mesi. Al funzionamento della Commissione tecnica di cui al primo periodo, nonché agli oneri necessari all'acquisizione delle valutazioni in ordine alla possibilità di proseguire l'esercizio del sistema di trasporto, si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'ente concedente o committente disponibili a legislazione vigente. Le disposizioni di cui al presente comma non si applicano ai sottosistemi delle reti ferroviarie, nonché agli impianti a fune.

12. Al fine di consentire la realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili previsti dal programma di ammodernamento delle ferrovie regionali, nonché l'acquisto di materiale rotabile, è autorizzata la spesa di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e di 70 milioni di euro per l'anno 2025. All'assegnazione dei contributi ai singoli interventi si provvede mediante decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Gli interventi devono essere identificati dal Codice unico di progetto (CUP) ai sensi dell'articolo 11, comma 1, della legge 16 gennaio 2003, n. 3, e monitorati attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Con il decreto di cui al secondo periodo sono definiti altresì l'entità massima dei contributi riconoscibili, tenendo conto di eventuali ulteriori fonti di finanziamento, il cronoprogramma degli interventi, nonché le ipotesi e le modalità di revoca dei contributi riconosciuti. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e a 70 milioni di euro per l'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

## Articolo 9.

*(Interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili)*

1. Al fine di realizzare gli investimenti di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, all'articolo 1, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 393, primo periodo, le parole: « è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, 100 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per il 2025, 250 milioni di euro per l'anno 2026 e 300 milioni di euro per l'anno 2027, 350 milioni di euro per l'anno 2028 e 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2029 al 2036 » sono sostituite dalle seguenti: « è autorizzata la spesa di 40 milioni di euro per l'anno 2022, 30 milioni di euro per l'anno 2023, 100 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per il 2025, 250 milioni di euro per l'anno 2026, 300 milioni di euro per l'anno 2027, 350 milioni di euro per l'anno 2028, 310 milioni di euro per l'anno 2029, 320 milioni di euro per l'anno 2030 e 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2031 al 2036 »;

b) al comma 394, primo periodo, le parole: « la spesa complessiva di 5.000 milioni di euro, di cui 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, 150 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per l'anno 2025, 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2027, 400 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2028 al 2030, 450 milioni di euro per l'anno 2031, 650 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2032 al 2034, 450 milioni di euro per l'anno 2035 » sono sostituite dalle seguenti: « la spesa complessiva di 5.000 milioni di euro, di cui 40 milioni di euro per l'anno 2022, 30 milioni di euro per l'anno 2023, 150 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per l'anno 2025, 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2027, 400 milioni di euro per l'anno 2028, 410 milioni di euro per l'anno 2029, 420 milioni di euro per l'anno 2030, 450 milioni di euro per l'anno 2031, 650 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2032 al 2034, 450 milioni di euro per l'anno 2035 »;

c) al comma 395, le parole: « la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2024, 230 milioni di euro per l'anno 2025, di 300 milioni di euro per l'anno 2026, 500 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2032 e 550 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2033 al 2036 » sono sostituite dalle seguenti: « la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2022, di 40 milioni di euro per l'anno 2023, di 20 milioni di euro per l'anno 2024, di 230 milioni di euro per l'anno 2025, di 300 milioni di euro per l'anno 2026, di 500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028, di 480 milioni di euro per l'anno 2029, di 460 milioni di euro per l'anno 2030, di 500 milioni di euro per ciascuno degli anni

2031 e 2032 e di 550 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2033 al 2036 ».

2. Sono autorizzate le variazioni delle dotazioni finanziarie relative alle autorizzazioni di spesa indicate nell'allegato I annesso al presente decreto.

3. All'articolo 5 del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo il terzo periodo è inserito il seguente: « Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può essere riconosciuta al coordinatore del Cismi un'indennità di funzione nel limite dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 3 e a valere sulle risorse ivi previste e comunque non superiore a 25.000 euro. »;

b) dopo il comma 1, è inserito il seguente:

« *1-bis.* In deroga alle previsioni di cui al comma 1, terzo periodo, e fermo restando il limite di spesa di cui al comma 3, l'incarico di coordinatore del Cismi può essere conferito con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ad un professore universitario di I fascia, che viene collocato in aspettativa per l'intera durata dell'incarico ai sensi dell'articolo 13 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 382, con conservazione del trattamento economico in godimento, che è posto integralmente a carico del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. L'incarico di coordinatore ha una durata non inferiore a tre anni ed è rinnovabile una sola volta. Al fine di assicurare il rispetto del limite di spesa di cui al comma 3, per l'intera durata dell'incarico è reso contestualmente indisponibile all'interno del contingente di cui al comma 1 il posto destinato al dirigente di ricerca. ».

4. L'articolo 5-*quinquies* del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, è abrogato.

5. All'articolo 1, comma 238, terzo periodo, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, le parole: « e all'importo di euro 7.309.900 annui a decorrere dall'anno 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « , all'importo di 7.309.900 euro per l'anno 2021 e all'importo di 10.883.900 euro a decorrere dall'anno 2022 ».

6. Agli oneri derivanti dal comma 5 si provvede mediante utilizzo delle risorse rinvenienti dall'abrogazione di cui al comma 4.

7. All'articolo 12, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, dopo il secondo periodo è inserito il seguente: « Qualora l'importo dei lavori risultanti inferiore a 100.000 euro, l'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria ovvero di manutenzione straordinaria, di cui alle lettere a) e b) del comma 2, può essere curata direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici degli immobili. ».

8. All'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) ai commi 3 e 4, le parole « Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici » sono sostituite dalle seguenti: « Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili »;

b) al comma 5, le parole « Ministro delle infrastrutture e dei trasporti » sono sostituite dalle seguenti: « Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili »;

c) al comma 5-bis, le parole « Ministro delle infrastrutture e dei trasporti » sono sostituite dalle seguenti: « Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili » e l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: « La Direzione generale del personale, del bilancio, degli affari generali e della gestione sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede a un controllo di qualità sul predetto personale e a una formazione periodica dello stesso, secondo modalità e programmi indicati dal Dipartimento per la mobilità sostenibile. ».

9. Al fine di semplificare le procedure per digitalizzazione e la pubblicità degli atti mediante trascrizione nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto e per l'annotazione sulla licenza di navigazione, al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 17, comma 2, le parole: « venti giorni » sono sostituite dalle seguenti: « sessanta giorni »;

b) all'articolo 24, comma 2, le parole: « venti giorni », ovunque ricorrano, sono sostituite dalle seguenti: « sessanta giorni »;

c) all'articolo 58, comma 1, le parole: « venti giorni » sono sostituite dalle seguenti: « sessanta giorni ».

10. All'allegato A, punto 10), della legge 28 gennaio 1994, n. 84, le parole « e Monopoli » sono sostituite dalle seguenti: « , Monopoli e Termini ».

#### Articolo 10.

*(Disposizioni urgenti in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, nonché per la funzionalità del Consiglio superiore dei lavori pubblici)*

1. Al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 44, comma 3, quarto periodo, le parole « degli interventi » sono sostituite dalle seguenti: « di tutti gli interventi » ed è ag-

giunto, in fine, il seguente periodo: « In relazione agli interventi di cui all'Allegato IV del presente decreto, per la cui realizzazione è nominato un 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 quanto previsto dal quarto periodo del presente comma, si applica, altresì, la riduzione dei termini prevista dal medesimo articolo 4, comma 2, secondo periodo, del decreto-legge n. 32 del 2019, compatibilmente con i vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli previsti dalla direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 dicembre 2011. »;

b) all'articolo 44, al comma 4, secondo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , tenuto conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR ovvero, in relazione agli interventi finanziati con le risorse del PNC dal decreto di cui al comma 7 dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, »;

c) all'articolo 46, comma 1, quinto periodo, dopo le parole « all'articolo 44, comma 4 » sono inserite le seguenti: « , tenuto conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR ovvero, in relazione agli interventi finanziati con le risorse del PNC dal decreto di cui al comma 7 dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101. ».

2. In considerazione degli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, in relazione ai progetti di fattibilità tecnica ed economica di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro da sottoporre obbligatoriamente, in base alle vigenti disposizioni, al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, non si applica, per gli anni 2022 e 2023, quanto previsto dall'articolo 1, comma 5, secondo periodo, del decreto-legge 30 novembre 2005, n. 245, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 gennaio 2006, n. 21, e, al fine di assicurare la funzionalità del medesimo Consiglio è autorizzata la spesa di euro 1.600.000 per l'anno 2022 e di euro 3.200.000 per l'anno 2023, a valere sulle risorse di cui al comma 5.

3. La disposizione di cui al comma 2 si applica esclusivamente ai progetti sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto. È escluso il rimborso delle somme già versate, alla data di entrata in vigore del presente decreto, ai sensi dell'articolo 1, comma 5, secondo periodo, del decreto-legge 30 novembre 2005, n. 245, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 gennaio 2006, n. 21, in relazione ai progetti di cui al comma 2.

4. In considerazione dell'esigenza di garantire che lo svolgimento delle procedure di dibattito pubblico di cui articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, risulti coerente con i tempi di realizzazione degli investimenti pubblici di cui all'articolo 46 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è autorizzata, per il finanziamento delle attività della Commissione nazionale per il dibattito pubblico di cui al comma 2 dell'articolo 22 del decreto legislativo n. 50 del 2016, la spesa di euro 150.000 per l'anno 2022 e di euro 300.000 per l'anno 2023.

5. Agli oneri derivanti dai commi 2 e 4, quantificati in complessivi euro 1.750.000 per l'anno 2022 e di euro 3.500.000 per l'anno 2023 mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.

#### Articolo 11.

*(Disposizioni urgenti sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie)*

1. All'articolo 10-*quater* del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera a):

1) all'alinea, le parole « 15 giugno 2022 » sono sostituite dalle seguenti: « 30 settembre 2022 »;

2) il numero 1 è abrogato;

b) al comma 2, secondo periodo, le parole « 15 giugno 2022 » sono sostituite dalle seguenti: « 30 settembre 2022 ».

2. Per lo svolgimento degli esami di Stato conclusivi del primo e del secondo ciclo di istruzione, nonché degli esami conclusivi dei percorsi degli istituti tecnici superiori, per l'anno scolastico 2021-2022, non si applica la misura di sicurezza di cui all'articolo 3, comma 5, lettera a), del decreto-legge n. 52 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 87 del 2021.

#### Articolo 12.

*(Misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC)*

1. Al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC, ad integrazione delle risorse



di cui all'articolo 8 comma 5 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è autorizzata la spesa di 1,5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 1,5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della transizione ecologica.

### Articolo 13.

*(Entrata in vigore)*

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso 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 Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 giugno 2022

MATTARELLA

DRAGHI, *Presidente del Consiglio dei ministri*

GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*

FRANCO, *Ministro dell'economia e delle finanze*

Visto, *il Guardasigilli*: CARTABIA

ALLEGATO I  
(articolo 9, comma 2)

capitolo	PE	AutORIZZAZIONE	Descrizione	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
	2	articolo 34 sub articolo ter comma 5 della legge 31 dicembre 2009, n. 196 articolo 1 comma 140 punto B sub punto primum della legge 11 dicembre 2016, n. 232	Infrastrutture portuali	2.680	2.680	2.680	5.360											
	3	articolo 1 comma 1072 punto C sub punto decies della legge 27 dicembre 2017, n. 205	Infrastrutture portuali	2.720	2.010													
	4	articolo 1 comma 95 punto C sub punto decies della legge 30 dicembre 2016, n. 145	Infrastrutture portuali	7.470	7.560	7.910	8.090											
	3	articolo 1 comma 1072 punto B sub punto decies della legge 27 dicembre 2017, n. 205	Trasporto rapido di massa	24.460	64.260	27.190	14.540	6.233	6.233	724.460	764.260	727.190	714.540	76.233	76.233			
	4	articolo 1 comma 95 punto B sub punto decies della legge 30 dicembre 2016, n. 145	Trasporto rapido di massa	5.950	46.850	22.820	32.840	32.843	30.230	75.950	746.850	722.820	732.840	732.843	730.230			
	1	articolo 1 comma 1016, della legge 27 dicembre 2006, n. 296	Trasporto rapido di massa	5.950	5.950	11.880	14.870	17.860	17.860	75.950	75.950	111.880	114.870	78.930	78.930			
7400	48	articolo 1 comma 95 punto A sub punto decies legge 30 dicembre 2018, n. 145	CdP ANAS	749.230	7129.310	7724.880	775.700	756.996	745.453	44.610	123.650	68.590	66.960	53.376	52.063	8.930	8.930	