

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3278

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

(DRAGHI)

DAL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI

(GIOVANNINI)

DAL MINISTRO DELLA GIUSTIZIA

(CARTABIA)

DAL MINISTRO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

(GIORGETTI)

DAL MINISTRO PER IL SUD E LA COESIONE TERRITORIALE

(CARFAGNA)

DAL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

(FRANCO)

DAL MINISTRO PER GLI AFFARI REGIONALI E LE AUTONOMIE

(GELMINI)

E DAL MINISTRO PER L'INNOVAZIONE TECNOLOGICA E LA TRANSIZIONE DIGITALE

(COLAO)

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

zia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e
autostradali

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

ONOREVOLI DEPUTATI! — Con il presente disegno di legge il Governo sottopone alle Camere, per la conversione in legge, il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali. Di seguito è illustrato il contenuto degli articoli del decreto-legge.

Articolo 1 – Disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti.

L’articolo 1 introduce misure urgenti finalizzate a modificare la disciplina in materia di riservazione della sosta per categorie specifiche di veicoli, nonché per le verifiche ed i controlli di sicurezza sui veicoli.

In particolare, il comma 1, lettera *a*), introduce puntuali modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al fine di addivenire ad una disciplina organica ed esaustiva in materia di riservazione della sosta, volta a renderla coerente con le recenti modifiche in tema di « stalli rosa » e « stalli per veicoli elettrici ». Viene sostituita la lettera *d*) dell’articolo 7 (Regolamentazione della circolazione nei centri abitati), comma 1, del codice della strada, introducendo, in aggiunta a quelle attualmente consentite (veicoli degli organi di polizia, di emergenza, di soccorso, e altri servizi essenziali), la facoltà per i comuni di riservazione degli stalli rosa (donne in gravidanza e genitori con bambini fino a due anni) e della sosta per carico/scarico merci e dei veicoli elettrici. Inoltre, la modifica introduce un’ulteriore possibilità di riservazione della sosta, che risulta non solo importante sotto il

profilo della mobilità sostenibile, ma anche di forte interesse per le amministrazioni comunali: stalli per veicoli adibiti al trasporto scolastico. Si evidenzia che la previsione del carattere non solo permanente, ma anche temporaneo, della sosta, oppure anche solo per determinati periodi, giorni e orari, è motivata dalla necessità di consentire alle amministrazioni comunali, che hanno l’esigenza di riservare alcune aree limitatamente ad alcune fasce orarie (ad esempio per il carico/scarico delle merci), di poter disciplinare la sosta nelle fasce complementari, regolamentandola in modo diverso, anche a pagamento.

Il comma 1, lettera *b*), numero 1), modifica l’articolo 61, comma 2, del codice della strada, portando la lunghezza totale degli autoarticolati e degli autosnodati da 16.50 metri a 18 metri.

Il comma 1, lettera *b*), numero 2), inserisce il comma *2-bis* dell’articolo 61 del codice della strada, disponendo che gli autosnodati e i filosnodati, destinati a sistemi di trasporto rapido di massa, possono raggiungere la lunghezza massima di 24 metri su itinerari autorizzati, su corsia riservata, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Si tratta degli stessi autosnodati e autoarticolati previsti dal comma 2, per i quali la lunghezza massima è fissata a 18 metri ma che può arrivare a 24 metri ove i predetti mezzi fossero destinati al cosiddetto « trasporto rapido di massa ».

Si intende per trasporto rapido di massa il trasporto il servizio di trasporto caratterizzato da un’elevata domanda, per il quale, a mezzo della modifica di cui alla lettera *b*), numero 2), si consente l’utilizzo di mezzi con lunghezza massima di 24 metri qualora autorizzati dal Ministero, a seguito di specifica istruttoria finalizzata a verificare lo svolgimento del servizio nel rispetto degli *standard* e delle condizioni di sicurezza previsti dalla normativa vigente. Tali mezzi sono, infatti, utilizzati su percorsi predefi-

niti e autorizzati, caso per caso, a seguito di specifiche verifiche e prove funzionali condotte dagli uffici periferici del Ministero volte a valutare preventivamente la compatibilità delle dimensioni del veicolo con il tracciato.

Il comma 1, lettera *c*), introduce modifiche all'articolo 80 del codice della strada, in materia di revisione dei veicoli. In relazione alla modifica apportata si evidenzia che l'articolo 1, comma 1049, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (legge di bilancio 2019), ha modificato l'articolo 80, comma 8, del codice della strada, prevedendo la possibilità di effettuare, presso officine esterne autorizzate, anche le revisioni periodiche dei veicoli a motore con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP), al pari di quanto già avviene per le autovetture. Tale intervento normativo si è reso necessario al fine di sopperire ai tempi eccessivamente lunghi di attesa, determinatisi presso gli uffici territoriali della Motorizzazione civile, per l'effettuazione delle revisioni periodiche dei veicoli a motore capaci di contenere al massimo 16 persone compreso il conducente, o con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, ovvero superiore a 3,5 t, se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP). Orbene, con la norma in esame, modificando il citato comma 8 dell'articolo 80 del codice della strada, si estende la possibilità per le officine autorizzate di effettuare le revisioni anche per i rimorchi e semirimorchi riferiti ai mezzi pesanti.

Il comma 1, lettera *d*), novella il comma 9 dell'articolo 116 (Patente e abilitazioni professionali per la guida di veicoli a motore) del codice della strada, in materia di certificati di abilitazione professionale ai fini del servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone e di servizio di piazza con autovetture con conducente (KA e KB).

In particolare, viene previsto che, ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KA è neces-

sario che il conducente abbia la patente di categoria A1, A2 o A, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso, mentre, ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KB, è necessario che il conducente abbia almeno la patente di categoria B1, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso.

Il comma 1, lettera *e*), introduce modifiche all'articolo 158 (Divieto di fermata e di sosta dei veicoli), comma 2, del codice della strada, prevedendo nuove fattispecie di divieto di sosta e di fermata dei veicoli, in armonia con la modifica all'articolo 7.

Inoltre, viene inserito il comma *4-bis*, che prevede una sanzione più severa per la violazione della riservazione degli stalli per le persone con disabilità, e viene modificato il comma 5 al fine di incrementare la sanzione della sosta nelle aree pedonali urbane, eliminando il riferimento alla violazione per chi occupa abusivamente gli stalli dedicati a veicoli in uso a persone con disabilità per la quale è stata prevista una specifica sanzione con l'inserimento del comma aggiuntivo *4-bis*.

Al comma 1, lettera *f*), si interviene sull'articolo 188 (Circolazione e sosta dei veicoli al servizio di persone invalide), modificando i commi 4 e 5 al fine di inasprire le sanzioni per chi utilizza gli stalli riservati alle persone disabili senza avere l'autorizzazione prescritta o ne faccia uso improprio, ovvero per chi, pur avendone diritto, non osserva le condizioni e i limiti indicati nell'autorizzazione.

Al comma 1, lettera *g*), si introduce la disciplina relativa agli stalli rosa, in analogia alla disciplina degli stalli riservati alle persone con disabilità, mediante l'inserimento dell'articolo 188-*bis* (Sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni) del codice della strada.

Alla luce delle modifiche introdotte al comma 1, con particolare riguardo a quelle relative alla regolazione della sosta di cui al comma 1, lettere *e*), *f*) e *g*), il comma 2 introduce modifiche all'articolo 1, commi

819 e 820, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, che, al fine di favorire la mobilità urbana ed extraurbana, anche con riferimento alla mobilità delle persone con disabilità, ha istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione di 3 milioni di euro per l'anno 2021 e di 6 milioni di euro per l'anno 2022.

Tale fondo è destinato all'erogazione, nei limiti delle risorse disponibili per ciascuno degli anni 2021 e 2022, di contributi in favore dei comuni che, con ordinanza adottata entro il 30 giugno 2021 ai sensi dell'articolo 7 del codice della strada, provvedono a istituire spazi riservati destinati alla sosta gratuita dei veicoli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria muniti di contrassegno speciale ovvero delle donne in stato di gravidanza.

Orbene con le modifiche apportate con il comma 2, lettera *a*), da un lato si proroga al 15 ottobre 2021 il termine per l'adozione da parte dei comuni dell'ordinanza ai sensi dell'articolo 7 del codice della strada, per l'istituzione di spazi riservati destinati alla sosta gratuita e, dall'altro, si prevede che, nella sopra richiamata ordinanza, siano istituiti spazi riservati destinati alla sosta gratuita dei veicoli adibiti al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni ovvero si preveda la gratuità della sosta dei veicoli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria muniti di contrassegno speciale, nelle aree di sosta o di parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati.

Al riguardo si ricorda che il regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, in materia di strutture, contrassegno e segnaletica per la mobilità delle persone invalide, all'articolo 381, comma 5, prevede che «Nei casi in cui ricorrono particolari condizioni di invalidità della persona interessata, il comune può, con propria ordinanza, assegnare a titolo gratuito un adeguato spazio di sosta

individuato da apposita segnaletica indicante gli estremi del “contrassegno di parcheggio per disabili” del soggetto autorizzato ad usufruirne (fig. II.79/a). Tale agevolazione, se l'interessato non ha disponibilità di uno spazio di sosta privato accessibile, nonché fruibile, può essere concessa nelle zone ad alta densità di traffico, dietro specifica richiesta da parte del detentore del “contrassegno di parcheggio per disabili”. Il comune inoltre stabilisce, anche nell'ambito delle aree destinate a parcheggio a pagamento gestite in concessione, un numero di posti destinati alla sosta gratuita degli invalidi muniti di contrassegno superiore al limite minimo previsto dall'articolo 11, comma 5, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503, e può prevedere, altresì, la gratuità della sosta per gli invalidi nei parcheggi a pagamento qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati».

L'articolo 11 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503, stabilisce che, nell'ambito dei parcheggi o delle attrezzature per la sosta, muniti di dispositivi di controllo della durata della sosta ovvero con custodia dei veicoli, devono essere riservati gratuitamente ai detentori del contrassegno almeno 1 posto ogni 50 o frazione di 50 posti disponibili.

Infine, appare utile sottolineare che, alla luce delle disposizioni introdotte al comma 1, che prevede anche il contestuale incremento delle sanzioni in caso di occupazione senza autorizzazione degli spazi, l'aumento del gettito compenserà l'eventuale gratuità della sosta per le persone con disabilità.

Con le modifiche apportate con il comma 2, lettera *b*), al comma 820 dell'articolo 1 della citata legge n. 178 del 2020 si prevede che il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con cui sono definiti i criteri di determinazione dell'importo del contributo riconoscibile a ciascun comune a valere sulle risorse di cui al sopra richiamato comma 819, nonché le modalità di presentazione delle domande di accesso al contributo, nonché di erogazione del contributo stesso, sia adottato, di concerto oltre che con il Ministro dell'economia e delle

finanze anche con il Ministro per la disabilità.

Il comma 3 dispone che, nel caso di veicoli che circolano su strada per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento, muniti della carta o del certificato di autorizzazione, l'autorizzazione alla circolazione di prova può essere utilizzata anche in deroga a quanto disposto dall'articolo 80 del codice della strada riguardante le revisioni. È comunque indispensabile la copertura assicurativa ai fini della circolazione da parte del titolare dell'autorizzazione alla circolazione di prova ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di responsabilità civile. Dei danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova, anche se munito della carta o del certificato di circolazione, risponde, ove ne ricorrono i presupposti, l'assicuratore dell'autorizzazione alla circolazione di prova.

Il comma 4 prevede che si proceda all'aggiornamento del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, recante la semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli, anche al fine di stabilire le condizioni e il numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili ad ogni titolare in ragione del tipo di attività esercitata e del numero di addetti.

Il comma 5 modifica il decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, recante « Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore ». In particolare, la lettera *a*) modifica l'articolo 14 del predetto decreto legislativo e scaturisce dall'esigenza di meglio calibrare, *in parte qua*, il recepimento della direttiva (UE) 2018/645 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 aprile 2018, che ha modificato la direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, da cui sono derivati problemi di applicazione pratica. Al riguardo, si rappresenta come, in fase di recepimento della citata direttiva, sia stato omissso il riferimento all'attività di trasporto professionale

di persone e cose quale presupposto per acquisire la Carta di qualificazione del conducente (CQC).

Ciò ha indotto ad una applicazione distorta della suddetta previsione in forza della quale sarebbe richiesta sempre la CQC per la guida di veicoli di categoria C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE (di seguito « veicoli di categoria superiore ») anche ove non si eserciti attività di trasporto professionale. Si richiama a tale riguardo il disposto dell'articolo 1 della direttiva 2003/59/CE, che fa evidentemente riferimento a « conducenti che effettuano trasporti su strada »: aver omissso tale precisazione ha, di fatto, stravolto l'ambito di applicazione della direttiva stessa, richiedendo per la guida di veicoli di categoria C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE (di seguito « veicoli di categoria superiore ») non solo la patente di corrispondente categoria, ma anche la qualificazione CQC in parola.

Ma, oltre al dato letterale e a quello connesso all'incertezza dell'ambito di applicazione, l'attuale testo dell'articolo 14 in commento appare inadeguato anche sotto il profilo del « principio di proporzionalità », che le direttive 2003/59/CE e (UE) 2018/645 richiamano nelle proprie premesse: « la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tale obiettivo ». Sotto tale profilo, leggendo anche i « considerando », emerge con chiarezza come l'obiettivo sia quello di assicurare una formazione a conducenti che effettuano trasporti su strada di merci o persone, corrette condizioni di concorrenza del mercato, professionalità dei conducenti, eccetera: il che rimanda sempre e necessariamente al caso di un conducente che effettua trasporto su strada di cose o persone.

Quanto alle modifiche all'articolo 22 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, di cui al comma 5, lettera *b*), esse sono preordinate a tenere ben distinte e chiare le casistiche relative alla comprova della qualificazione CQC in commento:

da parte di chi è titolare di una patente di guida italiana (comma 5, lettera *b*), numero 1): in tal caso sarà possibile apporre sulla stessa il codice 95, come da indica-

zioni dei commi 2 e 3 del predetto articolo 22 del decreto legislativo n. 286 del 2005, a seconda che si tratti di qualificazione per il trasporto di cose o persone;

da parte di chi è titolare di patente rilasciata da altro Stato e, a seguito di un corso di qualificazione iniziale o formazione periodica frequentato in Italia (comma 5, lettera *b*), numero 2), secondo la disciplina posta dall'articolo 21 del decreto legislativo n. 286 del 2005, consegue una CQC formato *card* sulla quale è apposto il codice « 95 » (è evidente che in questo caso non si può apporre il codice 95 sulla patente rilasciata da altro Stato);

da parte di un titolare di patente rilasciata da Stato extra UE o extra SEE (spazio economico europeo). Ai sensi dell'articolo 10 della direttiva 2003/59/CE, come modificata dalla direttiva (UE) 2018/645, la qualificazione per il trasporto di cose può essere comprovata mediante l'attestato di conducente, ma uno Stato membro può decidere di rilasciare comunque la carta di qualificazione del conducente apponendovi il codice comunitario 95 (ovviamente trattasi di CQC formato *card*, non potendo apporre un codice 95 sulla patente rilasciata da altro Stato). Nel caso in cui l'impresa sia stabilita in Italia (comma 5, lettera *b*), numero 3) le modalità di rilascio della carta di qualificazione del conducente e di apposizione del codice unionale « 95 » sono disciplinate con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero del lavoro e delle politiche sociali. La disposizione di cui al comma 5, lettera *b*), numero 4, uniforma a livello eurounitario la disciplina relativa ai titoli comprovanti la qualificazione iniziale e la formazione periodica per l'esercizio dell'attività professionale del trasporto di persone di conducenti dipendenti, in qualità di autista, da un'impresa stabilita in uno Stato membro.

Il comma 6, in relazione alle attività svolte dagli ispettori in materia di controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, introduce i commi aggiuntivi 4-*octies*, 4-*nonies*, 4-*decies* e 4-*undecies* all'articolo 92 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18.

Il comma 4-*octies* prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono individuati il numero e la composizione delle commissioni di esame, nonché i requisiti e le modalità di nomina dei relativi componenti ai fini degli esami di abilitazione degli ispettori che svolgono gli accertamenti tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi di cui al comma 4-*septies*. Per la determinazione della misura dei compensi a favore dei componenti delle commissioni si applica la disciplina prevista dal decreto di cui all'articolo 3, comma 13, della legge 19 giugno 2019, n. 56.

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

Infine, al comma 4-*decies* si prevede che gli importi e le modalità di versamento dei diritti in parola sono determinati secondo le modalità previste dai provvedimenti adottati in attuazione dell'articolo 11, commi 12 e 13, del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35. Il medesimo comma 4-*decies* stabilisce, altresì, che le relative somme sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ad apposito capitolo istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

In considerazione di quanto sopra rappresentato, pertanto, in relazione all'anno 2021, il comma 4-*undecies* prevede, al fine di consentire l'avvio delle attività delle commissioni esaminatrici di cui al comma 4-*nonies*, l'autorizzazione di spesa di euro 200.000, cui si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva

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

Articolo 2 – Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche.

Il comma 1, in considerazione dei provvedimenti di regolazione e limitazione della circolazione stradale adottati nel periodo emergenziale da COVID 19 e della conseguente incidenza sulla dinamica dei transiti sulla rete autostradale, dispone la proroga al 31 dicembre 2021 del termine previsto dal comma 3 dell'articolo 13 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, per il perfezionamento dell'aggiornamento dei piani economici finanziari dei concessionari autostradali presentati nel termine del 30 marzo 2020. In particolare, la disposizione di cui si disciplina la proroga prevede che, per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza, il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2020 e all'anno 2021 è differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari predisposti in conformità alle delibere adottate, ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del decreto-legge n. 109 del 2018, dall'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. Entro il 30 marzo 2020 i concessionari presentano al Concedente le proposte di aggiornamento dei piani economico-finanziari, riformulate ai sensi della predetta normativa, che annullano e sostituiscono ogni precedente proposta di aggiornamento. Orbene, la disposizione di cui al comma 1 prevede che l'aggiornamento dei piani economico-finanziari presentati nel termine del 30 marzo 2020 venga perfezionato entro e non oltre

il 31 dicembre 2021, anziché entro il 31 luglio 2021.

Tale disposizione si rende necessaria in ragione del dilatamento delle tempistiche delle procedure di aggiornamento dei piani economici finanziari alla luce della situazione di incertezza nella determinazione della dinamica dei transiti sulla rete autostradale a causa dell'emergenza sanitaria da COVID-19 tuttora in corso che non ha consentito la predisposizione di proposte di piani finanziari sulla base di previsioni attendibili.

Il comma 2, in considerazione del calo di traffico registrato nelle autostrade italiane derivante dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 e dalle relative misure di limitazione del contagio adottate dallo Stato e dalle regioni, prevede che, al fine di contenere i conseguenti effetti economici e di salvaguardare i livelli occupazionali, è prorogata di due anni la durata delle concessioni, in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto, relative ai servizi di distribuzione di carbolubrificanti e ai servizi di ristoro sulla rete autostradale. La proroga non si applica in presenza di procedure di evidenza pubblica finalizzate al nuovo affidamento delle concessioni già definite con l'aggiudicazione alla data di entrata in vigore del presente decreto.

Al comma 3 si provvede a modificare l'articolo 2, comma 171, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, che ha previsto che i compiti e le attribuzioni in materia di vigilanza sulle dighe facenti capo al Registro italiano dighe, ai sensi dell'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 della mobilità sostenibili. In particolare, con la modifica si prevede che tali funzioni di vigilanza in capo al Ministero siano svolte fermi restando 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.

Al comma 4 si introduce una modifica all'articolo 114, comma 4, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in materia di piano di gestione ai fini delle operazioni di svaso, sghiaimento e sfangamento delle dighe.

L'articolo 114 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante « Norme in materia ambientale » prevede, al comma 2, che: « Al fine di assicurare il mantenimento della capacità di invaso e la salvaguardia sia della qualità dell'acqua invasata sia del corpo ricettore, le operazioni di svaso, sghiaimento e sfangamento delle dighe sono effettuate sulla base di un progetto di gestione di ciascun invaso. 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 ».

Al comma 3 del medesimo articolo si prevede 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. Restano valide in ogni caso le disposizioni fissate dal decreto del Presidente della Repubblica 1° novembre 1959, n. 1363, volte a garantire la sicurezza di persone e cose », mentre al successivo comma 4 si stabilisce che: « Il progetto di gestione è predisposto dal gestore sulla base dei criteri fissati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare di concerto con il Ministro delle attività produttive e con quello delle politiche agricole e forestali, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, da emanarsi entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della parte terza del presente decreto ».

Orbene, con la disposizione in commento si modifica il comma 4 del citato articolo 114 del decreto legislativo n. 152 del 2006, stabilendo che il regolamento ivi

previsto definisca i criteri per la redazione per gli invasi realizzati da sbarramenti aventi le caratteristiche di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, (ovvero le grandi dighe) e che, per gli invasi di cui all'articolo dell'articolo 89 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, su cui le regioni esercitano i compiti e le funzioni di vigilanza, le regioni, in conformità ai propri ordinamenti, adeguano la disciplina regionale agli obiettivi di cui ai commi 2, 3 e 9, anche tenuto conto delle specifiche caratteristiche degli sbarramenti e dei corpi idrici interessati. Tale modifica si rende necessaria al fine di semplificare le operazioni di svaso, sghiaimento e sfangamento per le « piccole dighe » di competenza regionale e di consentire che i criteri per la redazione del piano di gestione degli invasi di piccole dimensioni siano definiti dalle regioni, nel rispetto degli obiettivi ambientali e di sicurezza di cui ai commi 2, 3 e 9 del citato articolo 114 del decreto legislativo n. 152 del 2006, attribuendo, pertanto, alle regioni, oltre alla competenza già prevista dal comma 5 del medesimo articolo 114, e relativa all'approvazione dei progetti di gestione di tutti gli invasi (sia di quelli aventi le caratteristiche di cui al citato articolo 1, comma 1, del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, sia di quelli di cui al citato articolo dell'articolo 89 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112), anche la possibilità di individuare, in funzione delle specifiche caratteristiche degli sbarramenti e dei corpi idrici interessati, le modalità di redazione dei progetti di gestione per le cosiddette « piccole dighe ».

Articolo 3 – Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore dei trasporti e delle infrastrutture ferroviarie e impianti fissi.

I commi da 1 a 4 introducono disposizioni finalizzate ad accelerare l'attuazione del Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, *European Rail Traffic Management System* (di seguito « ERTMS ») e a garantire un efficace coordinamento tra la

dismissione del sistema di segnalamento nazionale (classe B) e l'attrezzaggio dei sottosistemi di bordo dei veicoli con il sistema ERTMS, prevedendo l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di un fondo con una dotazione di 60 milioni di euro, per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, per finanziare i costi di implementazione del sotto sistema ERTMS di bordo dei veicoli, precisandosi che tali risorse non sono destinate al finanziamento dei costi di sviluppo, certificazione, omologazione ed eventuali riomologazioni su reti estere dei cosiddetti « veicoli tipo », fermi macchina o sostituzione operativa dei mezzi di trazione.

La quantificazione dei costi pari a 300 milioni di euro è stata stimata dal gestore dell'infrastruttura, con il supporto di un *advisor* indipendente, prendendo in considerazione la necessità di adeguare i sistemi di bordo di 5.000 cabine di guida ad un costo di 60.000 euro ciascuna. È stimabile che tale fabbisogno si ripartisca in maniera uniforme nel quinquennio in quanto la capacità industriale degli operatori di settore consente di attrezzare un massimo di 1.000 cabine annue.

La disposizione non comporta oneri a carico della finanza pubblica in quanto l'istituzione di un fondo per complessivi 300 milioni di euro per il periodo 2022-2026 trova copertura mediante corrispondente riduzione di spesa di cui all'articolo 1, comma 86, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, relativa al capitolo 7122 del Ministero dell'economia e delle finanze, recante « Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato spa per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie ».

Al comma 2 si prevede che le risorse del comma 1 sono destinate al finanziamento degli interventi di rinnovo o ristrutturazione dei veicoli, per l'adeguamento del relativo sottosistema di bordo di classe « B » al sistema ERTMS rispondente alle specifiche tecniche di interoperabilità indicate nella tabella A2.3 dell'allegato A del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione,

del 27 maggio 2016, come modificato dal regolamento (UE) 2019/776 della Commissione, del 16 maggio 2019, e alle norme tecniche previste al punto 12.2 dell'allegato 1a al decreto dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie n. 1/2016 del 13 dicembre 2016. Si prevede, inoltre, che fermo quanto previsto dal successivo comma 3, possono beneficiare del finanziamento gli interventi realizzati a partire dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto ed entro il 31 dicembre 2026, sui veicoli che risultino iscritti in un registro di immatricolazione istituito presso uno Stato membro dell'Unione europea, che circolano sul territorio nazionale e soltanto nel caso che detti interventi non risultino già finanziati dai contratti di servizio in essere con lo Stato o le regioni.

Il comma 3 stabilisce che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definite le modalità attuative di erogazione del contributo alle imprese ferroviarie o ai proprietari dei veicoli per gli interventi sui veicoli di cui al comma 2, nei limiti della effettiva disponibilità del fondo. Nell'ambito delle dotazioni del fondo, il citato decreto definisce i costi sostenuti che possono essere considerati ammissibili, l'entità del contributo massimo riconoscibile per ciascun veicolo oggetto di intervento in caso di effettuazione di una determinata percorrenza sulla rete ferroviaria interconnessa insistente sul territorio nazionale, l'entità della riduzione proporzionale del contributo riconoscibile in caso di effettuazione di percorrenze inferiori a quella richiesta ai fini dell'attribuzione del contributo nella misura massima, nonché i criteri di priorità di accoglimento delle istanze in coerenza con le tempistiche previste nel piano nazionale di sviluppo del sistema ERTMS di terra. La disposizione subordina l'efficacia del citato decreto all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Il comma 4 reca la copertura finanziaria degli oneri derivanti dal comma 1 pre-

vedendo che si provvede, nei limiti di 60 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, mediante utilizzo delle risorse di cui all'articolo 1, comma 86, della legge 23 dicembre 2005, n. 266.

Il comma 5 prevede la proroga al 2021 del termine di operatività del fondo istituito dall'articolo 47, comma 11-*quinquies*, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, con una dotazione di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017, 2018, 2019 e 2020, destinato alla formazione del personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria, con particolare riferimento alla figura professionale dei macchinisti del settore del trasporto ferroviario di merci. Al relativo onere, pari a complessivi 2 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 12, comma 18, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

I commi da 6 a 8 introducono disposizioni finalizzate ad assicurare la continuità del servizio di trasporto ferroviario lungo la linea Tirano (Italia) – Campocologno (Svizzera). In particolare, il comma 6 autorizza la circolazione nel territorio italiano dei rotabili ferroviari a tal fine impiegati per l'intera durata della concessione rilasciata al gestore di detto servizio di trasporto dall'ufficio governativo della Confederazione elvetica. Il comma 7 prevede che nel territorio italiano, l'esercizio del suddetto servizio di trasporto ferroviario deve avvenire in conformità alle previsioni di cui all'articolo 2, comma 4, e all'articolo 16, comma 2, lettera *bb*), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, per le reti ferroviarie funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario.

Al riguardo, si evidenzia che il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, recante « Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie », ha introdotto disposizioni finalizzate a definire requisiti di sicurezza del sistema ferroviario nel suo complesso, compresa la

gestione sicura dell'infrastruttura e del traffico, nonché l'interazione fra imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura e altri soggetti nel sistema ferroviario.

In particolare, gli articoli 2, comma 4, e 16, comma 2, lettera *bb*), del citato decreto legislativo n. 50 del 2019, richiamati dalla norma in esame, prevedono una disciplina specifica per le reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario applicabile alla tratta ferroviaria in questione Tirano – Campocologno.

Le reti ferroviarie isolate sono quelle concesse dallo Stato e quelle per le quali sono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione ai sensi del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, adibite a servizi ferroviari locali ordinariamente espletati con distanziamento regolato da segnali, individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 2 agosto 2019, n. 347.

L'articolo 16, comma 2, lettera *bb*), del citato decreto legislativo n. 50 del 2019, prevede che per le sopra richiamate reti funzionalmente isolate sia l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali a rilasciare i certificati e le autorizzazioni anche valutando le più opportune misure mitigative o compensative proposte dai richiedenti sulla base di un'analisi del rischio che tenga conto delle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei veicoli e del tipo di esercizio.

Infine, il comma 8 stabilisce che, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto-legge, il comune di Tirano e il gestore della linea ferroviaria devono definire il disciplinare di esercizio relativo alla parte del tracciato che, in ambito urbano, si interseca con il traffico veicolare e con i passaggi pedonali. Agli eventuali oneri derivanti dal disciplinare di esercizio il comune di Tirano provvede con le risorse disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La linea da Tirano in Italia fino a Campocologno in Svizzera è stata costruita a

seguito di una concessione di costruzione di una tranvia elettrica a scartamento ridotto sulla quale, dopo il subentro della Ferrovia Retica nella titolarità della concessione in argomento, intervenuto nell'anno 1950, il relativo servizio è stato effettuato – sino ad oggi – con materiale rotabile di tipo ferroviario e con modalità di esercizio parimenti assimilabili al trasporto ferroviario.

Orbene la disposizione in commento è finalizzata ad autorizzare l'utilizzo dei rotabili ferroviari sulla sede esistente, assoggettando il relativo esercizio al rispetto delle norme di sicurezza previste dall'articolo 2, comma 4, e dall'articolo 16, comma 2, lettera *bb*), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, per le reti ferroviarie funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario, e demandando alla sottoscrizione di un apposito protocollo tecnico, concordato tra il comune di Tirano e il gestore della Ferrovia Retica la regolamentazione dell'esercizio sulla parte di tratta urbana, caratterizzata dal percorso promiscuo con veicoli e pedoni. Ad oggi la continuità del servizio viene assicurata mediante un'ordinanza del sindaco, emessa per scongiurare il fermo dell'impianto, in considerazione della rilevanza socio-economica dei relativi servizi di trasporto per la comunità locale e nelle more della definizione delle procedure di rilascio del titolo permissivo all'esercizio che, stante la natura di provvedimento contingibile e urgente, ha necessariamente una durata predeterminata. La circolazione dei rotabili avviene lungo la tratta attualmente esistente e non comporta oneri finanziari per lo Stato, trattandosi di un servizio di trasporto non contribuito con risorse pubbliche.

Il precedente titolo amministrativo che ne consentiva l'esercizio è scaduto in data 31 dicembre 2020. Anche dal provvedimento legislativo attuale non deriveranno oneri finanziari per lo Stato, ed eventualmente, neppure per il comune di Tirano in quanto il disciplinare di esercizio riguarderà in via principale le modalità tecniche di conduzione del servizio all'interno del sedime urbano.

Eventuali interventi di adeguamento della segnaletica stradale e della sede stradale, rientreranno nelle spese ordinarie del comune.

A completamento di quanto sopra si specifica che l'esercizio lungo la tratta nel territorio italiano è avvenuto in base al decreto ministeriale n. 664 del 20 maggio 1987, la cui vigenza è scaduta in data 31 dicembre 2020.

Al comma 9 si provvede ad introdurre una modifica all'articolo 51, comma 6, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, in materia di trasporto pubblico locale. Il citato articolo 51, in considerazione del perdurare dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, ha incrementato la dotazione del fondo di cui all'articolo 1, comma 816, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, di ulteriori 450 milioni di euro per l'anno 2021 al fine di finanziare i servizi aggiuntivi programmati per il trasporto pubblico locale per far fronte agli effetti derivanti dalle limitazioni poste al coefficiente di riempimento dei mezzi di trasporto, anche in coerenza con gli esiti dei tavoli prefettizi di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri adottato ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35.

Con la disposizione in esame si novella il comma 6 dell'articolo 51 del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, al fine di prevedere che eventuali risorse residue dallo stanziamento di cui al comma 1 del medesimo articolo 51 siano destinate, oltre che per le finalità previste dall'articolo 200, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, anche al potenziamento delle attività di controllo finalizzate ad assicurare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale avvenga in conformità alle misure di contenimento e di contrasto dei rischi sanitari derivanti dalla diffusione del COVID-19.

Al riguardo si evidenzia che l'articolo 200, comma 1, del citato decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, ha istituito, presso il

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 gennaio 2021 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio. Tali risorse sono finalizzate a sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico a seguito degli effetti negativi derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19.

Articolo 4 – Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo.

Il comma 1 modifica alcune disposizioni del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, recante «Attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri» al fine di:

1) aggiornare talune disposizioni, armonizzando il contenuto del decreto legislativo alla recepita direttiva 2009/16/CE;

2) aggiornare le previsioni concernenti la formazione del personale ispettivo del Corpo delle Capitanerie di porto, i cui requisiti sono indicati, per quanto di interesse ai fini della presente relazione, alla lettera *d*), punto 2, dell'allegato I annesso al citato decreto legislativo n. 53 del 2011, concernente «criteri minimi per i requisiti professionali degli ispettori» (come citati nell'articolo 5, commi 1 e 7, del decreto legislativo medesimo).

In merito, si evidenzia che l'attuazione pratica di alcune disposizioni del decreto legislativo n. 53 del 2011, nella quotidiana attività svolta dagli ispettori specializzati del Corpo delle Capitanerie di porto, ha fatto emergere alcuni elementi di criticità dovuti, sostanzialmente, a rilevati disalli-

neamenti tra i contenuti del decreto legislativo e quelli della direttiva 2009/16/CE in materia di «controllo dello Stato di approdo». Da tali rilevate criticità è derivata la necessità di prevedere le modifiche di seguito descritte.

La lettera *a*) apporta modifiche all'articolo 14 del decreto legislativo n. 53 del 2011, che traspone nell'ordinamento l'articolo 23 della direttiva 2009/16/CE, concernente le segnalazioni di apparenti anomalie a bordo delle navi. La norma nazionale prevede, attualmente, che dette segnalazioni possono essere effettuate dai «piloti del porto» che, sicuramente, costituiscono la prima interfaccia con il porto di approdo della nave e sono quindi in grado, anche sulla scorta delle competenze tecniche, di segnalare all'autorità competente locale qualsiasi anomalia rilevata durante le operazioni di pilotaggio. Tuttavia, la norma europea non limita la possibilità di segnalazione di apparenti anomalie esclusivamente ai «piloti del porto», ma fa riferimento alle cosiddette «*port authorities or bodies*», ossia alle autorità o enti portuali di cui i piloti sono solo una delle componenti. Si ritiene necessario, pertanto, integrare il comma 1 dell'articolo 14 del decreto legislativo n. 53 del 2011 con riferimento anche agli altri soggetti che, come i piloti, possono interagire con la nave, quali i comandanti dei rimorchiatori, gli ormeggiatori, i battellieri e le autorità sanitarie. Conseguentemente, si rende necessario allineare la rubrica dell'articolo e il comma 4, dove si espunge il riferimento ai soli piloti.

La lettera *b*) apporta modifiche all'articolo 16 del decreto legislativo n. 53 del 2011, che traspone nell'ordinamento l'articolo 19, paragrafo 5, della direttiva 2009/16/CE, relativo alla sospensione delle ispezioni, in casi eccezionali, quando la nave è evidentemente «*sub-standard*» rispetto ai requisiti internazionali ad essa applicabili. La norma europea specifica che l'ispezione della nave può essere ripresa solo quando le cosiddette «*responsible parties*» hanno assicurato che la stessa è conforme ai requisiti internazionali applicabili. La responsabilità di garantire tale conformità ricade

sotto lo « Stato di bandiera » o la « organizzazione riconosciuta » cui sono state delegate le funzioni certificative della nave. Tuttavia, tale disposizione europea è stata trasposta nell'articolo 16, comma 4, del decreto legislativo di recepimento, individuando quale « *responsible parties* » la « compagnia » che gestisce la nave, indicando pertanto un soggetto non completamente coerente con le specifiche previsioni contenute nella direttiva. Si rende necessario, pertanto, sostituire il riferimento alla « compagnia » con quello ai « soggetti responsabili in base all'ordinamento dello Stato di bandiera ».

La lettera *c*) apporta modifiche all'articolo 18 del decreto legislativo n. 53 del 2011, che traspone l'articolo 15 della direttiva relativo alle « *Safety and Security guidelines and procedures* ».

La rubrica dell'articolo 18 fa riferimento alle « Ispezioni ai sensi del Regolamento (CE) n.725/2004 », provvedimento questo adottato esclusivamente al fine di regolamentare la « *security* » a livello unionale. Tuttavia, detta rubrica non è coerente con la rubrica dell'articolo 15 della direttiva, che fa riferimento sia alla « *safety* » che alla « *security* », termini che, seppur entrambi tradotti come « sicurezza », fanno tuttavia riferimento a due aspetti ben distinti di essa, ossia alla sicurezza della navigazione con riferimento al bene « nave » e alla sicurezza in termini di misure preventive per proteggere il trasporto marittimo e gli impianti portuali contro le minacce di azioni illecite intenzionali. Si rende pertanto necessario rendere maggiormente coerente la rubrica dell'articolo 18 alla direttiva e al contenuto dell'articolo 18 medesimo.

La lettera *d*) abroga i commi 1-*bis* e 1-*ter* dell'articolo 20 del decreto legislativo n. 53 del 2011. Detti commi, inseriti dal decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37, in realtà riproducono, in maniera analoga, le disposizioni di cui al comma 2 del medesimo articolo 20. Al fine di un miglior coordinamento normativo, si ritiene pertanto necessario procedere all'abrogazione delle citate disposizioni, di fatto superflue e ripetitive.

La lettera *e*) apporta modifiche all'allegato I al decreto legislativo n. 53 del 2011, concernente gli ispettori. L'attuale percorso di laurea degli ufficiali dei corsi normali del Corpo delle Capitanerie di porto prevede, al termine dei cinque anni di formazione accademica, il conseguimento del diploma di laurea in « Scienza del governo e dell'amministrazione del mare ». Ancorché l'attuale percorso formativo abbia contribuito a consolidare la preparazione militare e professionale degli ufficiali dei corsi normali, l'esperienza maturata con l'impiego degli ufficiali provenienti dall'attuale corso di laurea e il mutare degli scenari nazionali e internazionali in cui il Corpo opera prevalentemente per garantire l'esercizio delle funzioni dipendenti da altri Ministeri ha posto in evidenza la necessità di propendere per la formazione degli ufficiali verso un complessivo e totale accrescimento delle conoscenze giuridiche con il corso di laurea magistrale in giurisprudenza (Corso di laurea quinquennale a ciclo unico). Quanto precede fermo restando il mantenimento, nel nuovo percorso didattico definito, delle materie tecnico-professionali e nautico-scientifiche strettamente connesse ai compiti d'istituto del Corpo (navigazione, meteorologia, architettura e impianti, elementi di chimica generale e dell'ambiente, sistemi statistici, ecc.) e a quelle militari, previste dall'articolo 132 del codice dell'ordinamento militare. In materia di formazione, in linea con le previsioni di cui al decreto legislativo n. 53 del 2011 e con la direttiva 2009/16/CE, il nuovo piano di studi del percorso di laurea magistrale in giurisprudenza approvato prevede l'incremento di ore/periodi di insegnamento dedicati alla disciplina della sicurezza della navigazione (da 48 a 59), pur mantenendo la maggiore caratterizzazione a stampo giuridico del piano studi. Per quanto precede, si rende necessario aggiornare la lettera *d*) del punto 1 dell'allegato I al decreto legislativo n. 53 del 2011, che prevede che gli ispettori siano in possesso del titolo di studio di laurea in scienze del governo e dell'amministrazione del mare, sostituendo detta laurea con il « diploma di laurea magistrale conseguito

al termine dell'*iter* di formazione degli ufficiali dei corsi ». Detta previsione consente di evitare, anche per il futuro, il ricorso ad una nuova modifica dell'allegato 1, qualora si dovesse rendere nuovamente necessario modificare l'*iter* di formazione degli ufficiali in Accademia.

Il comma 2 apporta modifiche all'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, prevedendo l'inserimento del Porto di Arbatax e del Porto Rifugio e del Porto Isola di Gela nella circoscrizione di competenza, rispettivamente, dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna e dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale.

Per il porto di Arbatax, la regione Sardegna ha rappresentato l'esigenza del suo inserimento nella circoscrizione dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna al fine di ricondurlo all'interno di un corretto quadro normativo e gestionale di riferimento rispetto alle funzioni e alle attività di fatto svolte dallo stesso porto. In particolare, la gestione delle rotte verso i porti nazionali di Genova e Civitavecchia (esercitate tutto l'anno) necessita di una stretta azione di coordinamento ed integrazione con gli altri scali della Sardegna dai quali partono gli altri collegamenti (Cagliari, Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres), al fine di integrare fra loro i servizi con lo scopo, per un verso, di migliorare l'offerta marittima e, per l'altro, di limitare la percorrenza dei veicoli (soprattutto quelli pesanti) su strada a favore dell'uso del vettore marittimo. Infatti, la Sardegna non può prescindere da una *governance* condivisa e unitaria dei propri scali portuali, al fine di ottimizzarne funzioni ed integrarne servizi ed attività. La condizione di insularità della regione impone l'adozione di un modello di pianificazione, programmazione, attuazione e gestione unitario e sinergico, che coinvolga tutti gli scali regionali che, a vari livelli, ne consentano il collegamento con la parte continentale dell'Italia e con il resto del mondo. Fra tutti i porti sardi che svolgono queste funzioni di collegamento, Arbatax è l'unico rimasto fuori da tale governo unitario, garantito invece, per i rimanenti porti dall'Autorità di sistema por-

tuale del Mare di Sardegna. L'attuale stato giuridico del porto di Arbatax, escluso dalla *governance* della suddetta Autorità di sistema portuale, genera inoltre difficoltà procedurali per l'inserimento del porto nel sistema di depositi costieri di GNL (Gas naturale liquefatto), previsto dal progetto di metanizzazione della Sardegna secondo la « Strategia Energetica Nazionale », approvata con decreto dei Ministri dello sviluppo economico e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare in data 10 novembre 2017. Sempre per l'assenza dalla *governance* dell'Autorità di sistema portuale, non è attualmente possibile garantire in maniera efficiente ed efficace i servizi portuali necessari, e talvolta obbligatori, a favore delle navi in porto e degli stessi impianti portuali. Tra questi, per esempio, occorre rappresentare l'anomala situazione relativa ai servizi di *security* obbligatori ai sensi del codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (ISPS CODE). Dall'entrata in vigore dell'obbligatorietà di tali servizi per le navi passeggeri operanti sui collegamenti nazionali (luglio 2005), in assenza di una *governance* che possa imporre tariffe portuali specifiche rivolte all'utenza (come avviene in tutti gli altri porti), la regione Sardegna è dovuta intervenire annualmente con proprie risorse a copertura dei costi sostenuti dagli operatori portuali che assicurano detti servizi obbligatori, mentre quest'ultimi dovrebbero essere pagati dall'utenza. L'intervento regionale, giustificato dalla necessità di supplire all'assenza di un ente portuale di governo, ha sinora assicurato l'operatività di tali servizi a garanzia della sicurezza dei passeggeri e della salvaguardia degli stessi collegamenti di linea esistenti. La norma, prevedendo l'inclusione del Porto di Arbatax nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna è finalizzata al superamento delle descritte criticità correlate all'impossibilità di attuare una programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Sardegna. Si valuta, inoltre, che tale inserimento possa comportare la crescita dell'intero tessuto economico-industriale che gravita intorno

all'attività del porto, compresa l'attrazione di nuove realtà produttive o la riconversione di quelle ormai in crisi. Il porto di Arbatax è, infatti, un porto artificiale che dista circa 73 miglia marine dal porto di Olbia e circa 80 da quello di Cagliari, localizzato in posizione strategica nella costa orientale che si affaccia sul mar Tirreno. In definitiva, l'inserimento del porto di Arbatax all'interno del sistema portuale del Mare di Sardegna 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. Tra gli obiettivi di breve periodo vi è anche l'eliminazione dell'apparato amministrativo di supporto al porto di Arbatax, con attribuzione delle competenze alla già esistente, e strutturata, Autorità di sistema portuale.

Relativamente ai porti Rifugio e Isola di Gela, la disposizione in esame ne prevede l'inserimento nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale al fine di ricondurli all'interno di un corretto quadro normativo e gestionale di riferimento in coerenza alle funzioni e alle attività già da essi concretamente esercitate. In virtù di tale inserimento, Gela potrebbe configurarsi quale la prima piattaforma *multipurpose* che s'incontra dopo il canale di Suez, non solo destinata al traffico di *transshipment*, ma anche al rifornimento di LNG (*liquefied natural gas*), considerata la presenza importantissima al suo interno di un polo dell'ENI al servizio del mercato dello *shipping* internazionale. Inoltre, grazie alle ZES (zone economiche speciali) ed alla connessa politica fiscale, nei pressi del polo di Gela si creerà un'area industriale fortemente interconnessa con le altre aree del Mezzogiorno. Tutte le predette finalità verrebbero realizzate in modo più efficace ed efficiente, attraverso una *governance* più agile, realizzabile solo all'interno di una strategia governata da un'Autorità di sistema portuale.

Al comma 3, al fine di migliorare e rendere più sostenibile la mobilità di passeggeri e merci tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina, nonché la con-

tinuità territoriale da e per la Sicilia si assegnano all'Autorità di sistema portuale dello Stretto 2 milioni di euro per il 2021, 30 milioni di euro per il 2022 e 5 milioni di euro per il 2023 al fine di realizzare gli interventi infrastrutturali necessari per aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina, nonché i servizi ai pendolari. Alla copertura degli oneri per tali interventi si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, relativo ai residui annuali passivi, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I relativi interventi sono monitorati dalla predetta Autorità portuale ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, classificando gli interventi sotto la voce « Interventi portuali infrastrutturali DL MIMS 2021 ».

Al fine di descrivere l'ambito di operatività della disposizione di cui al comma 3, si rappresenta che tra i Porti di Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria transitano ogni anno, prendendo come riferimento il dato 2019 pre-emergenza COVID-19, circa 10.000.000 passeggeri, circa 1.800.000 autovetture e 400.000 mezzi pesanti; circa 1.500.000 passeggeri e 700.000 tra mezzi pesanti ed autovetture, transitano invece sulle tratte Tremestieri-Villa San Giovanni/Reggio Calabria.

Per questi trasferimenti vengono effettuate circa 110.000 corse annue con una media giornaliera di una nave in partenza ogni 5 minuti. Mediamente, quindi, nello Stretto di Messina, al netto del traffico merci, giornalmente transitano non meno di 20.000 passeggeri di cui almeno un quarto pendolari che si spostano per esigenze lavorative tra le città di Messina e Reggio Calabria. Nei periodi estivi, in corrispondenza ai massicci spostamenti turistici verso la Sicilia, i flussi di passeggeri e mezzi possono anche raddoppiare.

I collegamenti nello Stretto di Messina sono assicurati con traghetti messi a disposizione da vettori privati in regime di libero mercato (Caronte&Tourist, Blufferries e Meridiano Lines) e da RFI, con proprie navi

ferroviarie e con mezzi veloci tramite la controllata Blujet che opera in regime di continuità territoriale sotto il controllo del MIMS. La modalità è assimilabile a quella del trasporto pubblico locale e, cioè, liberamente e senza alcun tipo di regolamentazione, salvo il controllo del numero massimo di passeggeri imbarcati sulle navi. La situazione descritta, gestita in maniera ordinaria anche grazie ad una adeguata programmazione oraria delle corse, entra normalmente in crisi durante i picchi di traffico del periodo estivo, allorquando anche l'aumento della frequenza dei collegamenti determina a Villa San Giovanni (durante la fase di esodo da nord a sud) e a Messina (durante il controesodo di rientro) importanti intasamenti sulla viabilità di accesso ai porti con attese che possono raggiungere anche 3 o 4 ore. L'appartenenza dei porti a due regioni differenti e la frammentazione amministrativa – con i porti di Messina e Milazzo amministrati in passato dalla Autorità Portuale di Messina, quello di Villa San Giovanni appartenente alla circoscrizione dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro e quello di Reggio Calabria sotto il controllo dell'Autorità Marittima – non hanno certo facilitato una programmazione condivisa, ragion per cui gli interventi infrastrutturali nel tempo realizzati sono rimasti avulsi da un progetto unitario di sviluppo. Di ciò ne hanno risentito maggiormente i passeggeri ed il sistema dell'autotrasporto, soprattutto nel porto di Villa San Giovanni, che è collegato alla rete autostradale in assenza, però, di un raccordo di *ultimo miglio* dedicato. Ne consegue che la fase di bigliettazione e quella di preimbarco dei mezzi (autovetture e mezzi pesanti) si svolgono in aree interessate anche dal traffico urbano, con conseguente grande disagio, soprattutto nei momenti di intenso traffico, per la cittadinanza villese.

In relazione, poi, al posizionamento dei porti all'interno del sistema della portualità nazionale, si rileva come l'assenza di dedicate infrastrutture, sia portuali che retroportuali, abbia impedito di cogliere appieno le opportunità nate negli ultimi anni con lo sviluppo delle autostrade del mare che avrebbe potuto determinare l'indivi-

duazione nei porti dell'attuale sistema portuale dello Stretto di ambiti assolutamente privilegiati rispetto ad altri porti siciliani, viste le minori distanze delle rotte marittime con i porti del centro e nord Italia e i collegamenti autostradali interni sulle direttrici Messina-Catania e Messina-Palermo. A queste ricorrenti criticità si sono aggiunte, da ultimo, quelle correlate all'emergenza da COVID-19 che hanno evidenziato le fragilità del sistema e messo ulteriormente in evidenza le carenze infrastrutturali e di servizi. Il sistema deve, quindi, essere improntato ad una maggiore sostenibilità sociale dei servizi di trasporto offerti a favore della mobilità dei cittadini di Reggio Calabria e di Messina, tenuto anche conto che l'assenza di strumenti di tutela per queste tipologie di spostamenti ed i relativi costi elevati costituiscono un forte disincentivo alla integrazione territoriale e sociale delle due sponde dello Stretto ed un grosso freno allo sviluppo di iniziative di carattere imprenditoriale nel settore del turismo e dei servizi che ben potrebbero contribuire al rilancio di un'economia che – seppur in presenza di grandi potenzialità – risulta asfittica ed ancor più in sofferenza in tempi di emergenza sanitaria. In tale contesto, si rendono, pertanto, necessari alcuni interventi infrastrutturali atti a migliorare i collegamenti di traghettamento, ed esattamente:

a) Creazione del terzo scivolo presso l'approdo di Messina-Tremestieri.

A sud del porto storico di Messina, in località Tremestieri, è presente l'approdo dedicato al collegamento con il continente per il traffico pesante. L'approdo è allacciato direttamente alla rete autostradale e consente collegamenti multipli quotidiani sia con Villa San Giovanni che con Reggio Calabria. In adiacenza ad esso, è in corso di realizzazione – a cura del comune di Messina con fondi statali e della Regione siciliana – un nuovo porto la cui amministrazione farà capo alla Autorità di sistema portuale e che, una volta ultimato, metterà a disposizione un maggior numero di accosti. Ciò, però, potrebbe non essere risolutivo in termini di miglioramento del servizio, considerato che, contestualmente, è

prevista l'eliminazione dei collegamenti tra Villa San Giovanni e il porto di Messina, attualmente effettuati nel porto storico ed in località Rada San Francesco per il traghettamento di passeggeri ed auto. L'attuale fragilità del sistema degli approdi a Tremestieri, spesso inutilizzabili a causa dello spostamento di ingenti quantità di sedimenti trasportati dalle mareggiate, si riflette gravemente sui traffici delle merci e comporta l'attivazione di sistemi alternativi e/o integrativi nel Porto storico e nella Rada San Francesco, con significativi impatti negativi sulla viabilità del centro città di Messina che fanno insorgere reiterate proteste da parte dell'amministrazione comunale e dei cittadini. Infatti, quando si verifica il parziale insabbiamento dell'approdo occorre mettere fuori servizio uno dei due scivoli operativi (quello lato mare), con riduzione del numero delle corse delle navi e lunghe attese per gli autotrasportatori, soprattutto nel caso in cui il comune non conceda la deroga al divieto di transito in città per l'utilizzo degli ormeggi dei predetti Porto storico e Rada San Francesco. Alla luce delle suddette considerazioni, al fine di garantire il massimo livello di esercizio dell'approdo di Tremestieri, si rende necessario procedere alla realizzazione di un ulteriore accosto, lato monte, che potrebbe aumentare la disponibilità ordinaria di attracco per i traghetti. Il nuovo accosto consentirebbe, altresì, di mantenere il livello di operatività dell'infrastruttura portuale nell'evenienza in cui uno degli attuali scivoli dovesse risultare impegnato per interventi di ripristino dei fondali soggetti a mutamenti batimetrici a causa dell'apporto di sabbia da moto ondoso. L'allestimento di un nuovo scivolo, servito da apposite bricole di accosto, non comporterebbe particolare difficoltà di realizzazione e rappresenta la soluzione più efficace e veloce per garantire la continuità dell'esercizio del porto di Tremestieri, con almeno due scivoli sempre disponibili. Esso consentirebbe, inoltre, di ottenere i seguenti benefici:

1) aumento dell'offerta di accosti, in presenza contemporanea di tre navi, con-

siderato che ogni scivolo permette almeno 30-35 accosti giornalieri;

2) disponibilità di un accosto alternativo nel caso in cui uno dei due attuali scivoli dovesse essere indisponibile per operazioni di manutenzione dei fondali o per interventi strutturali;

3) disponibilità di un accosto alternativo in caso di potenziali incidenti che dovessero pregiudicare l'utilizzo degli altri scivoli presenti.

b) Riorganizzazione degli ormeggi traghetti e mezzi veloci nel bacino interno del porto di Messina.

Relativamente al potenziamento del porto di Messina si rende, altresì, necessario migliorare la logistica delle banchine Peloro e Rizzo del porto storico al fine anche di incrementare i servizi offerti ai pendolari dello Stretto. In tale ottica, l'Autorità di sistema portuale ha programmato la riqualificazione degli spazi portuali per spostare tutti gli ormeggi dei mezzi veloci a ridosso della Stazione Ferrovia FS, così da attivare un'unica stazione marittima passeggeri integrata con la Stazione FS e realizzare una vera interoperabilità passeggeri tra rete ferroviaria e collegamenti marittimi. In questo modo, saranno anche posti in essere dei percorsi pedonali protetti dalla Stazione marittima alle banchine, eliminando i disagi attualmente sofferti dai passeggeri durante le attese per l'imbarco. Per i mezzi veloci, asserviti soprattutto al traffico dei pendolari dello Stretto e dei passeggeri che devono raggiungere la Stazione FS di Villa San Giovanni per i collegamenti ferroviari con il centro e nord Italia, sarà poi necessario realizzare, presso la banchina Rizzo (una volta delocalizzato l'attuale terminal galleggiante), due pennelli di accosto e procedere all'adeguamento del *lay-out* dell'invassatura RFI utilizzata attualmente dalle navi traghetto. Per il completamento delle dotazioni infrastrutturali adibite ai servizi offerti ai pendolari, è stata inoltre prevista la ristrutturazione della storica stazione marittima di interscambio treno-mezzo veloce realizzata negli anni '40 su progetto

costituente esempio di architettura razionalista. Infine, si prevede presso la banchina Peloro la rifunzionalizzazione degli ormeggi dedicati al servizio di traghetti (in caso di necessità per inoperatività dell'approdo di Tremestieri e per il potenziamento dei servizi di collegamento estivi per auto, passeggeri e mezzi leggeri). Potranno essere agevolmente resi disponibili tre accosti per l'ormeggio « in andana » di cui due serviti da un galleggiante di servizio per l'ormeggio in sicurezza durante le fasi di non operatività (ormeggi S1 ed S2). Nei pressi dei predetti nuovi accosti saranno realizzati dei manufatti di modeste dimensioni per il servizio biglietteria e verranno sistemati i piazzali delle banchine Peloro e Marconi per creare adeguate aree di preimbarco oltre che un'adeguata viabilità di uscita dal porto.

c) Realizzazione di nuovi ormeggi per navi traghetto e mezzi veloci e della Stazione marittima passeggeri nel porto di Villa San Giovanni.

Per quanto concernente il potenziamento delle infrastrutture portuali sul versante calabrese, viene interessato il porto di Villa San Giovanni, ubicato in adiacenza alla omonima stazione ferroviaria ed oggi pressoché interamente dedicato al traghettamento da e per la Sicilia di treni e mezzi gommati pesanti e leggeri. Le attuali dotazioni del porto sono costituite da tre invasature a sud, riservate al traghettamento di passeggeri, automezzi e convogli ferroviari da/e per la Sicilia, oltre che da uno scivolo destinato all'attracco di navi Ro-Ro, in aree RFI, mentre a nord sono situati gli approdi destinati al trasporto dei mezzi gommati e dei passeggeri tra le sponde della Calabria e della Sicilia gestiti da società privata in regime di concessione (quattro scivoli per navi Ro-Ro). Stante la ristrettezza della dotazione infrastrutturale sopra citata, l'Autorità di sistema portuale dello Stretto ha programmato la realizzazione di nuove banchine nell'attuale porto di Villa San Giovanni ai fini del miglioramento e del potenziamento dei servizi offerti all'utenza. Nello specifico, si prevede la costruzione di nuovi scivoli Ro-Ro, ricavati ampliando l'attuale banchinamento del porto di Villa San

Giovanni, ai fini dell'ormeggio in contemporanea di due navi traghetto e di quattro mezzi veloci, con riduzione degli attuali tempi d'attesa. Presso i nuovi banchinamenti è, inoltre, prevista la realizzazione di una stazione marittima in adiacenza agli attracchi che consentirà una migliore gestione dei flussi passeggeri dei pendolari dello Stretto e favorirà un agevole collegamento diretto con la stazione ferroviaria.

Il comma 4 modifica l'articolo 89 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126. Al riguardo, si premette che tale norma ha istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione iniziale di 50 milioni di euro per l'anno 2020 e di 20 milioni di euro per l'anno 2021, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio, a favore delle imprese armatoriali che operano con navi di bandiera italiana, iscritte nei registri alla data del 31 gennaio 2020, impiegate nei trasporti di passeggeri e combinati di passeggeri e merci via mare, anche in via non esclusiva, per l'intero anno. Il limite posto nella stessa norma di ammettere al godimento del beneficio le sole navi battenti bandiera italiana, non includendo quelle iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero battenti bandiera di altri Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, rischierebbe di essere in contrasto con le norme europee in tema di aiuti di Stato e di regolazione del mercato interno, con conseguente possibile non approvazione della misura in sede di notifica alla Commissione europea che potrebbe giudicare la suddetta previsione normativa una restrizione (*cd. hard-core*) fondata sulla nazionalità della nave (*cf.* artt. 45, 49 e 63 del TFUE).

Il comma 5 apporta modifiche all'articolo 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla

legge 17 luglio 2020, n. 77, prevedendo alla lettera *a*), che le Autorità di sistema portuale e l'Autorità portuale di Gioia Tauro, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio, possano continuare a disporre la riduzione dell'importo dei canoni concessori di cui agli articoli 36 del codice della navigazione, e 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, dovuti in relazione agli anni 2020 e 2021, utilizzando a tal fine anche il proprio avanzo di amministrazione limitatamente all'anno 2020. Detta misura, già prevista per l'anno 2020, viene pertanto estesa anche al 2021, proprio in considerazione della mancata cessazione dell'emergenza epidemiologica in atto. Analogamente e per le medesime motivazioni, si prevede, altresì, che la riduzione dei canoni sopra richiamata possa essere riconosciuta per i canoni dovuti fino alla data del 31 luglio 2021, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il 31 luglio 2021, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019. Si estende, pertanto, sino al 31 luglio 2021 la misura sinora vigente per i canoni dovuti sino al 31 dicembre 2020.

Con le lettere *b*) e *c*) si modificano, rispettivamente, i commi 10-*bis* e 10-*quinquies* dell'articolo 199, ridefinendo in senso riduttivo la tipologia di introiti da prendere in considerazione ai fini della determinazione dei contributi riconoscibili in favore delle Autorità di sistema portuale (lettera *b*)) e, al contempo, escludendo la preventiva autorizzazione da parte della Commissione europea ai fini dell'erogazione degli stessi, dal momento che, come chiarito dalla comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (2016/C 262/01), il finanziamento delle infrastrutture non intese ad essere sfruttate a fini commerciali – ossia, infrastrutture non economiche, quali, ad esempio quelle utilizzate per le attività dello Stato nell'esercizio dei

suoi pubblici poteri (impianti militari, controllo del traffico aereo, polizia, dogane, eccetera), o che non sono utilizzate per offrire beni o servizi su un determinato mercato (ad esempio, le strade pubbliche) – è, in linea di principio, escluso dall'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato.

Con la lettera *d*) si prevede che le eventuali risorse residue di cui alla lettera *a*) del comma 7 dell'articolo 199 del richiamato decreto-legge n. 34 del 2020, non assegnate con il decreto di cui al comma 8, siano destinate alle imprese titolari di concessioni demaniali di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché alle imprese concessionarie per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, a titolo di indennizzo per le ridotte prestazioni rese da dette società conseguenti alla riduzione dei volumi di traffico dal 1° gennaio 2021 al 31 luglio 2021, rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno 2019, secondo criteri e le modalità da stabilire con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Il comma 6 modifica l'articolo 103-*bis* del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, prorogando fino al 31 dicembre 2021 le procedure semplificate di stipula dei contratti di arruolamento dei membri dell'equipaggio o del personale dei servizi ausiliari di bordo (ad opera del comandante della nave ovvero dall'armatore o da un suo procuratore nelle forme di cui all'articolo 329 del codice della navigazione, fermo restando l'obbligo di procedere alle annotazioni ed alle convalide previste dall'articolo 357, comma 3, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328), in deroga all'articolo 328 del codice della navigazione.

Articolo 5 – Disposizioni urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Consiglio superiore dei lavori pubblici e in materia di incentivi per funzioni tecniche.

Al comma 1, al fine di garantire la realizzazione degli interventi di titolarità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari, in coerenza con i relativi cronoprogrammi, per la quale si rende necessario promuovere e incrementare le attività di studio, di ricerca e di sviluppo nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità, dell'innovazione tecnologica, organizzativa e dei materiali, assicurando, al contempo, nuove forme di intermodalità e di servizi di rete anche attraverso lo svolgimento di specifiche attività di natura formativa, si prevede l'istituzione presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di una struttura di missione, denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI).

Il CISMI non costituisce struttura dirigenziale e opera alle dirette dipendenze del Ministro ed alla stessa è assegnato un contingente complessivo di venti unità di personale, da individuarsi, nella misura di cinque ricercatori, di cinque tecnologi, di quattro primi ricercatori, di quattro primi tecnologi, di un dirigente tecnologo e di un dirigente di ricerca, tra il personale degli enti pubblici di ricerca collocato in posizione di fuori ruolo, con mantenimento del trattamento economico in godimento presso l'amministrazione di appartenenza che è posto integralmente a carico del medesimo Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Al coordinamento del CISMI è preposto un dirigente di ricerca, individuato secondo le modalità disciplinate dal medesimo comma 1. In aggiunta a detto personale, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi altresì di un numero massimo di quattro esperti o consulenti incaricati ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, nel limite di spesa di 47.000 euro per l'anno 2021 e di euro 140.000 a decorrere dall'anno 2022.

Al comma 2, si prevede che, nello svolgimento della propria attività, il CISMI

possa stipulare, per conto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, apposite convenzioni con enti ed istituti di ricerca specializzati, pubblici e privati, e curi i rapporti con organismi internazionali europei e nazionali nelle materie di competenza del medesimo Ministero.

Al comma 3 si provvede a quantificare gli oneri e a individuare la relativa copertura economica delle disposizioni di cui al comma 1.

Il comma 4 modifica l'articolo 45 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, introducendo disposizioni finalizzate a prevedere:

a) l'integrazione del Comitato speciale istituito dall'articolo 45, comma 1, del citato decreto-legge n. 77 del 2021 presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici con un rappresentante del Ministero della difesa, in coerenza con le previsioni del comma 1-bis dell'articolo 52 del medesimo decreto-legge che ha previsto, in caso di comprovate necessità correlate alla funzionalità delle Forze armate, anche connesse all'emergenza sanitaria, l'applicazione delle misure di semplificazione procedurale di cui all'articolo 44 dello stesso decreto-legge, anche per le opere destinate alla difesa nazionale, di cui all'articolo 233, comma 1, lettere a), i), m), o), e r), del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, individuate, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro della difesa, sentito il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

b) per la partecipazione alle attività del Comitato, il riconoscimento del rimborso delle spese nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente e di quanto previsto per i componenti e gli esperti del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Il comma 5 reca la copertura finanziaria dei maggiori oneri derivanti dall'inserimento, ad opera del comma 4, di un ulteriore componente all'interno del Comitato speciale.

Il comma 6 modifica l'articolo 22, comma 2, terzo periodo, del codice dei contratti

pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, in materia di funzionamento della commissione per il dibattito pubblico, riconoscendo ai componenti della stessa il rimborso delle spese effettivamente sostenute e documentate nei limiti previsti per il personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con oneri complessivi non superiori a 18.000 euro per l'anno 2021 e a 36.000 euro a decorrere dall'anno 2022.

Per il personale in servizio al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, diverso da quello appartenente al ruolo dirigenziale, i commi 7 e 8 prevedono, a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto-legge, l'incremento dell'indennità di amministrazione e del fondo risorse decentrate del personale non dirigenziale di cui all'articolo 76 del contratto collettivo nazionale di lavoro del comparto funzioni centrali 2016-2018 e, con riferimento al personale dirigenziale, l'incremento dei fondi per la retribuzione di posizione e la retribuzione di risultato del medesimo personale.

Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili gestisce circa il 40 per cento degli investimenti pubblici in Italia e gestisce servizi che riguardano la maggior parte della popolazione (circa 40 milioni di titolari di patente di guida, circa 50 milioni di veicoli circolanti). A fronte di ciò si riscontra, anche in ragione della mancanza di personale, una sempre crescente difficoltà di soddisfare la domanda dell'utenza, sia in relazione alle competenze del settore delle infrastrutture che per quelle del settore dei trasporti e della motorizzazione.

In considerazione delle specifiche professionalità, anche di natura tecnica, del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e tenuto conto della necessità di remunerare adeguatamente le attività di controllo svolte da detto personale, nonché delle peculiari responsabilità facenti capo al personale appartenente ai ruoli dirigenziali, l'incremento dei fondi risulta essenziale al fine di assicurare il rafforzamento delle capacità tecniche del Dicastero al fine di evitare la mobilità delle competenze professionali più elevate verso

altre Amministrazioni, determinata prevalentemente da ragioni economiche come fondatamente ipotizzabile in ragione del differente trattamento retributivo. In proposito, si precisa che i fondi relativi alla retribuzione accessoria riconosciuti dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono di gran lunga inferiori a quelli previsti presso tutte le altre Amministrazioni centrali. Per evidenziare e dare conto del divario esistente si riportano alcuni dati relativi ad altre Amministrazioni centrali:

relativamente al fondo risorse decentrate del personale sono riconosciuti circa 4.000 euro lordi annui *pro capite* ai dipendenti del Ministero dell'economia e delle finanze rispetto ai 309,15 euro lordi annui *pro capite* spettanti al personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

analogo divario si riscontra relativamente alla retribuzione parte variabile dei dirigenti non generali (circa euro 31.737,00 lordi annui per il personale dirigente non generale del Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali rispetto a circa euro 17.220,19 lordi annui riconosciuta al corrispondente dirigente del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili);

situazione simile si registra rispetto al personale dirigenziale generale (un dirigente generale presso il Ministero della salute percepisce mediamente una retribuzione annua lorda di parte variabile di euro 76.111,39 e una retribuzione di risultato di circa euro 20.919,00, mentre presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili tali retribuzioni risultano pari rispettivamente a circa euro 72.000,00 e a euro 7.000,00).

All'uopo si rappresenta che già con la legge di bilancio 2019 alcuni Ministeri hanno incrementato le dotazioni dei fondi per le retribuzioni accessorie sia di posizione che di risultato.

Le disposizioni di cui ai commi 7 e 8 prevedono:

l'incremento delle risorse del fondo risorse decentrate al fine di riconoscere al

personale non dirigenziale l'importo di 1.100 lordi annui *pro capite* in luogo degli attuali euro 309,25;

l'incremento del 20 per cento dell'indennità di amministrazione del personale non dirigenziale;

l'incremento del 20 per cento dei fondi per la retribuzione di posizione e di risultato del personale dirigenziale non generale;

l'incremento del 5 per cento dei fondi per la retribuzione di posizione e di risultato del medesimo personale dirigenziale generale.

Il comma 9 reca la copertura finanziaria degli oneri previsti dai commi da 6 a 8.

La disposizione di cui al comma 10 prevede la retroattività dei regolamenti di cui all'articolo 113, comma 3, del decreto legislativo n. 50 del 2016 (codice dei contratti pubblici), che disciplinano la ripartizione degli incentivi per le funzioni tecniche dei dipendenti delle amministrazioni aggiudicatrici, con riguardo ad un periodo temporale rispetto al quale il Consiglio di Stato ha evidenziato l'esistenza di un « vuoto normativo ». Infatti, con pareri rilasciati al Ministero dei beni e delle attività culturali e al Ministero della giustizia, il menzionato Consesso ha evidenziato che i regolamenti delle amministrazioni aggiudicatrici sono stati abrogati a seguito dell'entrata in vigore del nuovo codice dei contratti pubblici del 2016 e ha rappresentato la necessità di un intervento legislativo finalizzato a regolamentare il periodo transitorio tra l'abrogazione del vecchio regolamento e l'entrata in vigore di quello previsto dall'articolo 113, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. La disposizione normativa proposta, pertanto, prevede che il regolamento di cui all'articolo 113, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, si applica agli appalti di lavori, servizi e forniture le cui procedure poste a base di gara sono state avviate successivamente alla data di entrata in vigore del decreto legislativo n. 50 del 2016, anche se eseguite prima dell'entrata in vigore del predetto regolamento. Si stabilisce, inoltre, che gli

oneri per la ripartizione delle risorse finanziarie di cui al citato articolo 113, comma 2, fanno carico agli stanziamenti già previsti per i singoli appalti di lavori, servizi e forniture di cui al primo periodo negli stati di previsione della spesa o nei bilanci delle stazioni appaltanti.

Il comma 11 introduce disposizioni relative al funzionamento del Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di merci per conto di terzi che opera nell'ambito del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. La disciplina relativa alla composizione, all'organizzazione e al funzionamento del citato Comitato centrale si rinviene nella legge istitutiva 6 giugno 1974, n. 298 e nel decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284.

Il Comitato svolge rilevanti compiti in relazione al settore dell'autotrasporto e, in particolare, è tenuto a:

1) curare la formazione, la tenuta e la pubblicazione dell'Albo;

2) effettuare studi preordinati alla formulazione delle strategie di governo del settore dell'autotrasporto, realizzare iniziative di formazione del personale addetto ai controlli sui veicoli pesanti e partecipare al finanziamento delle connesse operazioni, attuare iniziative di assistenza e di sostegno alle imprese di autotrasporto, esprimere il proprio avviso su progetti di provvedimenti amministrativi in materia di autotrasporto, formulare indirizzi in materia di certificazione di qualità delle imprese che effettuano trasporti di merci pericolose, di derivate deperibili, di rifiuti industriali e di prodotti farmaceutici;

3) verificare l'adeguatezza e la regolarità delle imprese iscritte all'Albo, in relazione alle modalità concrete di svolgimento dell'attività economica, e svolgere attività di controllo sulle imprese iscritte.

Sotto il profilo finanziario, al Comitato centrale sono, tra l'altro, assegnati i fondi stanziati sul capitolo 1294 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che deri-

vano dalle quote annualmente corrisposte dagli autotrasportatori per l'iscrizione all'Albo medesimo. Tali risorse economiche sono ordinariamente utilizzate dal Comitato per lo svolgimento delle attività istituzionali con particolare riferimento a quelle destinate alla produzione di servizi per la categoria degli autotrasportatori (interventi a favore delle imprese iscritte, informazione, comunicazione, formazione, studi, ricerche, pubblicazioni, servizi telematici, eccetera) e al funzionamento del Comitato stesso.

Nel maggio 2018, con apposito decreto ministeriale, si è provveduto alla ricostituzione per un triennio del Comitato centrale.

Attualmente, oltre ai soggetti istituzionali previsti dall'articolo 10 del citato decreto legislativo n. 284 del 2005, fanno parte del Comitato ben 13 associazioni di categoria degli autotrasportatori, ivi compresi i rappresentanti del movimento cooperativo.

È di tutta evidenza che una tale parcelizzazione della rappresentanza di categoria porta spesso ad uno stallo nelle attività del Comitato essendo necessario, per definire le azioni con la dovuta maggioranza, un defaticante lavoro di coordinamento e contemperamento delle diverse istanze provenienti dal variegato mondo associativo.

Pur preservando una ampia rappresentanza da parte sia del mondo delle imprese artigiane che delle imprese più strutturate, e quindi una articolazione della rappresentanza che garantisca la pluralità degli interessi coinvolti, la proposta normativa – tenuto conto dell'attuale stato delle associazioni di categoria esistenti ed aderenti alla Confederazione rappresentata in seno al Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro – andrebbe a ridurre a 7 il numero delle associazioni di categoria presenti nel Comitato Centrale in quanto espressione di:

1. Movimento cooperativo;
2. Confartigianato;
3. CNA;
4. Casartigiani;

5. Confcommercio;
6. Confetra;
7. Confindustria.

Alla luce delle modifiche introdotte dalla norma in commento la composizione del Comitato prevede pertanto:

un solo rappresentante delle cooperative e, quindi, un rappresentante di LEGACOOP o di CONFCOOPERATIVE;

ove l'associazione sia rappresentata per il tramite della Confederazione, tale Confederazione deve aver fatto parte dell'Assemblea generale del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro almeno per tre mandati negli ultimi cinque e può indicare una sola associazione di categoria: da ciò consegue che delle associazioni aderenti alle varie Confederazioni resterebbe solo la più rappresentativa. Si avrebbe dunque la presenza nel Comitato delle sole associazioni FITA-CNA, SNA-CASARTIGIANI, CONFARTIGIANATO TRASPORTI, ANITA, FAI (quest'ultima sarebbe la sola aderente a CONFTRASPORTO a restare dentro mentre uscirebbero FIAP UNITAI e ASSOTIR) e FEDIT (quest'ultima sarebbe la sola aderente a CONFETRA a restare dentro mentre uscirebbero AITI e TRASPORTO UNITO).

La struttura del Comitato così delineata, senza incidere sulla reale rappresentanza della categoria, garantirà una maggiore efficacia ed efficienza dell'azione dello stesso.

L'adozione della modifica normativa si appalesa urgente essendo necessario a breve, in vista della scadenza dell'attuale mandato del Comitato centrale, avviare il procedimento per il rinnovo del Comitato stesso.

Articolo 6 – Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.

Il comma 1 apporta modifiche all'articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, istitutivo dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle

ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA).

In particolare, la lettera *a*) modifica la lettera *a*) del comma 4 del citato articolo 12, con la finalità di eliminare un adempimento della citata Agenzia che consiste nella comunicazione alla Commissione permanente per le gallerie di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, circa l'attività volta alla verifica dell'attività di manutenzione svolta dai gestori, dei relativi risultati e della corretta organizzazione dei processi di manutenzione, nonché l'attività ispettiva e di verifica a campione sulle infrastrutture, obbligando i gestori, in quanto responsabili dell'utilizzo sicuro delle stesse, a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, nonché all'esecuzione dei necessari interventi di messa in sicurezza. Sempre in relazione al comma 4, si apporta una modifica di *drafting* alla lettera *g*) e si modifica la lettera *l*), prevedendo che le tariffe previste dall'articolo 10 del decreto legislativo n. 35 del 2011 siano destinate all'Agenzia per lo svolgimento delle attività di cui agli articoli 5 (Classificazione e gestione della sicurezza della rete stradale aperta al traffico articolo 5, direttiva 2008/96/CE) e 6 (Ispezioni di sicurezza articolo 6, direttiva 2008/96/CE) del medesimo decreto legislativo.

Si provvede, inoltre, con la lettera *b*) a sostituire il comma 4-*quater* del richiamato articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, al fine di trasferire all'Agenzia le funzioni esercitate dagli USTIF del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Si provvede, inoltre, con la lettera *c*), a modificare il comma 5 del richiamato articolo 12 per correggere un refuso. Si modifica, con la lettera *d*), il comma 5-*bis* per eliminare la comunicazione un adempimento dell'Agenzia che consiste nella comunicazione alla Commissione permanente per le gallerie di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, del programma delle attività di vigilanza diretta dell'Agenzia sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e auto-

stradali, da espletarsi nel corso dell'anno successivo.

Si provvede, con le lettere *e*) e *f*), a modificare, rispettivamente, i commi 9 e 13 dell'articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, con la finalità di prevedere un aumento delle dotazioni organiche complessive del personale dell'Agenzia per effetto del trasferimento all'Agenzia, a decorrere dalla data di adozione del decreto previsto, degli USTIF, con la relativa dotazione organica. Pertanto, la dotazione organica dell'Agenzia è incrementata di ulteriori 99 unità di personale passando dalle attuali 569 unità, di cui 42 di livello dirigenziale non generale e 2 uffici di livello dirigenziale generale, a 668 unità, di cui 48 di livello dirigenziale non generale e 3 uffici di livello dirigenziale generale.

Il comma 2 apporta modifiche all'articolo 12, comma 3, lettera *a*), del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, stabilendo che in materia di espletamento dei servizi di polizia stradale, la prevenzione e l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale e la tutela e il controllo sull'uso delle strade possono, inoltre, essere effettuati, previo superamento di un esame di qualificazione secondo quanto stabilito dal regolamento di esecuzione, anche dal personale, con compiti ispettivi o di vigilanza sulle infrastrutture stradali o autostradali, dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.

Si evidenzia, al riguardo, che l'articolo 12 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introduce disposizioni finalizzate a disciplinare l'espletamento dei servizi di polizia stradale, individuando puntualmente i soggetti cui spetta lo svolgimento di tali funzioni.

In particolare, oltre ai soggetti cui spetta l'espletamento dei servizi di polizia stradale, individuati dal relativo comma 1 (specialità Polizia stradale della Polizia di Stato in via principale, nonché Polizia di Stato, Arma dei carabinieri, Corpo della guardia di finanza, agli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria indicati al comma 2 dell'articolo 12 e individuati ai sensi dell'articolo 57,

commi 1 e 2, del codice di procedura penale), l'articolo 12 prevede, al comma 3, che le attività di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale e per la tutela e il controllo sull'uso delle strade possono essere effettuati, previo superamento di un esame di qualificazione secondo quanto stabilito dal regolamento di esecuzione del codice della strada anche dal personale:

a) dell'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, dell'Amministrazione centrale e periferica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Dipartimento per i trasporti terrestri appartenente al Ministero dei trasporti e dal personale dell'ANAS;

b) degli uffici competenti in materia di viabilità delle regioni, delle province e dei comuni, limitatamente alle violazioni commesse sulle strade di proprietà degli enti da cui dipendono;

c) dipendenti dello Stato, delle province e dei comuni aventi la qualifica o le funzioni di cantoniere, limitatamente alle violazioni commesse sulle strade o sui tratti di strade affidate alla loro sorveglianza;

d) dell'ente ferrovie dello Stato e delle ferrovie e tramvie in concessione, che espletano mansioni ispettive o di vigilanza, nell'esercizio delle proprie funzioni e limitatamente alle violazioni commesse nell'ambito dei passaggi a livello dell'amministrazione di appartenenza;

e) delle circoscrizioni aeroportuali dipendenti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito delle aree di cui all'articolo 6, comma 7, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

f) dai militari del Corpo delle capitanerie di porto, dipendenti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito delle aree di cui all'articolo 6, comma 7, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Con la disposizione in esame si prevede, pertanto, che le funzioni inerenti la prevenzione e l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, la tu-

tela e il controllo sull'uso delle strade di cui all'articolo 12 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, possano essere svolte, con le medesime modalità, anche dal personale dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.

Il comma 3 prevede che fino al 31 dicembre 2023, ai fini dell'ammissione all'esame di qualificazione per l'espletamento dei servizi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, non è richiesto per il personale dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali il possesso del requisito dell'anzianità di inquadramento previsto dall'articolo 23, comma 2, secondo periodo, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (inquadramento organico nei ruoli dell'amministrazione interessata da almeno tre anni).

L'articolo 23 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, in attuazione di quanto previsto dal citato articolo 12, comma 3, del codice della strada, prevede, al comma 1, che le amministrazioni cui appartiene il personale di cui all'articolo 12, comma 3, del codice, stabiliscono l'organizzazione e le procedure per lo svolgimento di corsi di preparazione e qualificazione per sostenere i prescritti esami di idoneità per l'espletamento dei servizi di polizia stradale di cui all'articolo 11, comma 1, lettere a) ed e), del codice. Il relativo comma 2 prevede che le amministrazioni citate stabiliscano i requisiti per l'espletamento dei corsi di polizia stradale, le modalità e i tempi per l'espletamento dei servizi stessi ed il contingente di personale da qualificare, richiedendo in ogni caso il possesso della patente di guida di categoria B ordinaria, l'effettivo servizio e l'inquadramento organico nei ruoli dell'amministrazione interessata da almeno tre anni.

Il comma 4 dispone che, entro novanta giorni dalla data di entrata della legge di conversione del decreto-legge, si provvede all'adeguamento dello statuto, del regolamento di amministrazione e dei regola-

menti che disciplinano il funzionamento dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali secondo le modalità previste dall’articolo 12, commi da 8 a 10, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

Al comma 5 si stabilisce che gli USTIF del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e il relativo personale, pari a 6 unità di livello dirigenziale non generale e 92 unità di personale delle aree funzionali, di cui 48 di Area III, 38 di Area II e 6 di Area I, sono trasferiti all’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, a decorrere dal 1° gennaio 2022. Conseguentemente, la dotazione organica del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ferme restando le 38 posizioni di livello dirigenziale generale, è rideterminata in 189 posizioni di livello dirigenziale non generale e 7.674 unità di personale delle Aree funzionali di cui 2.966 di Area III, 4.497 di Area II e 211 di Area I.

Le risorse umane trasferite includono il personale di ruolo dirigenziale e non dirigenziale, nonché il personale a tempo determinato con incarico dirigenziale ai sensi dell’articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che risulta in servizio alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge presso gli USTIF.

La disposizione prevede, altresì, che al personale non dirigenziale trasferito si applica il trattamento economico, compreso quello accessorio, previsto nell’amministrazione di destinazione e viene corrisposto un assegno *ad personam* riassorbibile pari all’eventuale differenza fra le voci fisse e continuative del trattamento economico dell’amministrazione di provenienza, ove superiore, e quelle riconosciute presso l’amministrazione di destinazione. Al personale dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi i contratti individuali di lavoro stipulati ai sensi dell’articolo 19, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, vigenti alla

data di entrata in vigore della presente disposizione nelle more dell’entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4. Inoltre è disposto che, fino alla data di adozione del decreto del Ministro dell’economia e delle finanze con cui verranno effettuate le occorrenti variazioni di bilancio, in termini di residui, di competenza e di cassa, tra gli stati di previsione interessati, ivi comprese l’istituzione, la modifica e la soppressione di missioni e programmi, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla corresponsione del trattamento economico spettante al personale trasferito nella misura già corrisposta; eventuali differenze sono a carico dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. A partire dalla medesima data, le risorse finanziarie sono allocate sul pertinente capitolo di spesa del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per essere trasferite all’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Tale importo considera i costi del trattamento economico corrisposto al personale trasferito e tiene conto delle voci retributive fisse e continuative, del costo dei buoni pasto, della remunerazione del lavoro straordinario e del trattamento economico di cui al Fondo risorse decentrate.

Fino all’adeguamento del regolamento di amministrazione dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali di cui al comma 4, l’attività facente capo agli USTIF continua ad essere esercitata presso le sedi e gli uffici già individuati dal decreto ministeriale 4 agosto 2014, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 297 del 23 dicembre 2014.

Al comma 6 si prevede che il Ministro dell’economia e delle finanze provvede, con proprio decreto, ad effettuare le occorrenti variazioni di bilancio, in termini di residui, di competenza e di cassa, ivi comprese l’istituzione, la modifica e la soppressione di missioni e programmi, e che a decorrere dalla data di adozione del suddetto decreto del Ministro dell’economia e delle finanze

transitano all’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali i rapporti giuridici attivi e passivi relativi alle funzioni trasferite. Inoltre si stabilisce che a decorrere dalla medesima data, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e l’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali provvedono al trasferimento delle corrispondenti risorse strumentali tramite protocolli d’intesa.

Il comma 7 reca la copertura finanziaria degli oneri derivanti dai commi 1, lettere e) e f), e 5, pari a 1.355.309 euro annui a decorrere dal 2022, cui si provvede a valere sulle risorse disponibili nel bilancio dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.

Il comma 8 apporta modifiche all’articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, concernente la Commissione permanente per le gallerie, prevista in attuazione della direttiva 2004/54/CEE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea, allocandola presso l’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali in luogo del Consiglio superiore dei lavori pubblici e stabilendo che la stessa è composta dal direttore dell’Agenzia medesima o da un suo delegato, che la presiede, da quattro esperti tecnici designati dal direttore della stessa Agenzia, da tre esperti tecnici designati dal presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Inoltre si prevede che la stessa sia nominata con provvedimento del direttore dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali anziché del presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici e, conseguentemente, in coerenza alle modifiche apportate, si prevede che la Commissione si avvale delle competenze e dell’organizzazione della medesima Agenzia in luogo del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Il comma 9 stabilisce che, con provvedimento adottato dal direttore dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali

entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge, è rinnovata la composizione della Commissione permanente. Inoltre, al fine di disporre di un periodo transitorio, si prevede che fino alla data di adozione del predetto provvedimento continua ad operare la Commissione permanente nella composizione esistente alla data di entrata in vigore del decreto-legge.

Articolo 7 – Disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo.

La distribuzione del traffico aereo sul sistema aeroportuale milanese è regolata dall’articolo 4 del decreto ministeriale 3 marzo 2000, n. 15, cosiddetto « decreto Bersani », come modificato dall’articolo 1 del decreto ministeriale 18 novembre 2016. In base a tale decreto l’aeroporto di Milano Linate è aperto al solo traffico intra-UE, operato da vettori comunitari con l’utilizzazione di una determinata tipologia di aeromobili con unico corridoio (cosiddetto « *narrow body* ») e con collegamenti *point to point*, cioè collegamenti diretti senza scalo.

L’articolo 17-*quater* del decreto-legge 25 marzo 2019, n. 22, convertito, con modificazioni, dalla 20 maggio 2019, n. 41, ha consentito il proseguimento dei collegamenti diretti tra Milano Linate e gli aeroporti del Regno Unito non oltre diciotto mesi dalla data di recesso di tale Paese dall’Unione europea (31 gennaio 2020), collegamenti che altrimenti non sarebbero stati possibili ai sensi della vigente disciplina di ripartizione del traffico aereo su tale scalo, limitata, come detto, alle tratte intra-UE.

Nelle more della scadenza dei previsti diciotto mesi è intervenuta anche l’emergenza epidemiologica da COVID-19, ancora in atto, che ha inciso negativamente sul mercato del trasporto aereo, rendendo necessario estendere gli effetti della disposizione sino al 30 ottobre 2022.

Infatti, la crisi del trasporto aereo, dovuta all’andamento della pandemia da COVID-19, è tuttora esistente e imprevedibile nei futuri sviluppi, tanto che attualmente si registra una profonda e generalizzata incertezza che interessa sia gli operatori del settore, sia i passeggeri, con i noti effetti

sull'andamento del mercato che ad oggi registra ancora un decremento, rispetto allo stesso periodo del 2019, del 50 per cento circa.

Al comma 1, si prevede quindi l'applicazione della disposizione di cui articolo 17-*quater* del decreto-legge n. 22 del 2019 fino al 30 ottobre 2022 al fine di garantire la stabilità al sistema aeroportuale milanese per almeno due stagioni di traffico, di cui la prima risulta già operativa, *Winter 2021/2022*, e la seconda, *Summer 2022*, è in corso di programmazione. Ciò anche al fine di agevolare la pianificazione e la conseguente assegnazione delle bande orarie.

La disposizione, al comma 2, apporta modifiche all'articolo 11-*quater*, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, recante la disciplina dei poteri dei Commissari straordinari in ordine al trasferimento dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia – Società aerea italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria e alle altre società del medesimo gruppo anch'esse in amministrazione straordinaria. La novella di cui alla lettera *a*) modifica il comma 4 del predetto articolo 11-*quater* ed è diretta ad adeguare la procedura di cessione alle sopravvenute esigenze conseguenti al protrarsi dei termini per l'emanazione della decisione della Commissione europea, al cui contenuto già la vigente normativa impone di attenersi.

In particolare la tempistica programmata e annunciata (15 ottobre 2021), non dilazionabile in ragione della carenza di risorse finanziarie da parte dell'amministrazione straordinaria, non potrebbe essere in alcun modo rispettata qualora si seguisse l'*iter* autorizzatorio ordinariamente previsto dal decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, peraltro non del tutto coerente con le norme speciali già introdotte dal decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, che impongono l'adeguamento alla decisione della Commissione.

La disposizione va pertanto a sostituire il comma 4 del citato articolo 11-*quater*, prevedendo, con finalità acceleratoria, che il programma della procedura di amministrazione straordinaria è immediatamente

adeguato dai commissari straordinari alla decisione della Commissione europea e che lo stesso, in quanto predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale di cui all'articolo 79, comma 4-*bis*, e, alla decisione della Commissione, si intende ad ogni effetto autorizzato. La medesima finalità acceleratoria è alla base della immediata autorizzazione alla cessione diretta di compendi aziendali del ramo *aviation*, come individuati dall'offerta vincolante predisposta in conformità alla decisione della Commissione. Viene anche chiarito che, a seguito della decisione della Commissione, il Ministero dell'economia e delle finanze sottoscrive l'aumento di capitale della società, già previsto dalle norme vigenti, al fine di consentire la celere chiusura delle operazioni.

Le ulteriori modifiche all'articolo 11-*quater* del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, chiariscono che la cessione può avere ad oggetto non solo rami di azienda, ma anche singoli beni o parte di essi, per rendere le operazioni coerenti con le valutazioni della Commissione. Con la medesima novella legislativa si intende poi disciplinare la cessione del marchio «Alitalia», autorizzando la relativa cessione nei confronti di titolari di concessioni o licenze di trasporto aereo individuati tramite procedura di gara. Si è infine voluto allineare la norma interna a quella comunitaria prevedendo che, a seguito della cessione totale o parziale dei compendi aziendali del ramo *aviation*, gli *slot* aeroportuali non trasferiti all'acquirente siano restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti individuato ai sensi del regolamento (CEE) 95/93.

La lettera *b*) modifica il comma 9 del suddetto articolo 11-*quater* che ha istituito, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, un fondo con una dotazione di 100 milioni di euro per l'anno 2021, ampliando le garanzie dei titolari di titoli di viaggio e *voucher* o titoli analoghi emessi dall'amministrazione straordinaria in conseguenza delle misure di contenimento previste per l'emergenza epidemiologica da COVID-19 e non utilizzati alla data del trasferimento dei compendi azien-

dali. La disposizione prevede che l'indennizzo, quantificato in misura pari all'importo del titolo di viaggio, sia erogato dall'amministrazione straordinaria, cui sono trasferite le necessarie risorse, esclusivamente nell'ipotesi in cui non sia garantito al contraente analogo servizio di trasporto conformemente alla disciplina europea, e che gli stessi devono provvedere mensilmente alla rendicontazione dell'utilizzo delle risorse trasferite.

Articolo 8 – Disposizioni in materia di incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti e per i veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L.

L'articolo 8, al comma 1, interviene sulla disciplina di cui all'articolo 1, comma 1031, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (legge di bilancio 2019), che prevede l'erogazione di contributi per l'acquisto di veicoli meno inquinanti. La novità consiste nella possibilità di erogare il contributo a chi acquista nel periodo di riferimento (dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021) mentre l'immatricolazione in Italia può avvenire anche successivamente a tale periodo. Attualmente, invece, il contributo è riconosciuto « a chi acquista e immatricula in Italia, dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021 ». Tale modifica si rende necessaria in considerazione degli effetti prodotti dall'emergenza epidemiologica e in particolare, di quelli legati ai ritardi nella produzione e al notevole allungamento dei tempi di consegna dei veicoli, nonché alle difficoltà di poter procedere, una volta concluso l'ordine di acquisto, alla consegna e all'immatricolazione del veicolo con le tempistiche ordinarie. Resta comunque fermo l'obbligo di concludere l'acquisto entro i limiti temporali di operatività della misura agevolativa previsti dal richiamato comma 1031 dell'articolo 1 della legge n. 145 del 2018 (31 dicembre 2021). La novella è coerente con quanto previsto dalle analoghe disposizioni in materia di *ecobonus* introdotte dalla legge n. 178 del 2020 (legge di bilancio 2021), che collegano (cfr. comma 657) la concessione del beneficio al momento dell'acquisto del veicolo e non alla sua imma-

tricolazione, inevitabilmente legata ai tempi di consegna del medesimo.

Inoltre, al comma 2, in considerazione della natura non sostanziale della modifica di cui al comma 1, e della necessità – viste le ridotte tempistiche residue di operatività delle misure in questione – di garantire immediata applicazione alla novella, si prevede che continuino a trovare applicazione, in quanto compatibili, le disposizioni attuative di cui al decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 82 del 6 aprile 2019, con un termine ultimo, per la conclusione della procedura prevista dallo stesso decreto ministeriale di conferma della prenotazione dei contributi nell'apposita piattaforma informatica, del 31 dicembre 2021 per le prenotazioni inserite, anche se in fase di completamento, entro il 30 giugno 2021 e del 30 giugno 2022 per quelle inserite successivamente ed entro il 31 dicembre 2021. I medesimi termini si applicano, alle medesime condizioni, alle prenotazioni dei contributi relativi ai veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L.

Il comma 3 dispone che le risorse di cui all'articolo 73-*quinquies*, comma 2, lettera a), del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, (i.e. « euro 60 milioni ai contributi per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, di autoveicoli le cui emissioni sono comprese nella fascia 0-60 grammi (g) di anidride carbonica (CO₂) per chilometro (km) ») disponibili alla data di entrata in vigore del decreto-legge, sono destinate all'erogazione dei contributi, per i medesimi veicoli, previsti dall'articolo 1, comma 1031, della legge n. 145 del 2018 (« In via sperimentale, a chi acquista, anche in locazione finanziaria, e immatricula in Italia, dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, un veicolo di categoria M1 nuovo di fabbrica, con prezzo risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice inferiore a 50.000 euro IVA esclusa, è riconosciuto » un contributo parametrato al numero dei grammi di biossido di carbonio emessi per chilometro). Con provvedimento del Ministero dello sviluppo economico possono essere destinate, ai fini di cui sopra, le risorse del richiamato articolo 73-*quinquies*, comma

2, lettera *a*), del decreto-legge n. 73 del 2021 che si rendano disponibili successivamente alla data di entrata in vigore del provvedimento.

Al riguardo, occorre precisare che l'articolo 1, comma 652, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, ha previsto, con riferimento all'acquisto delle medesime categorie di veicoli e nel medesimo arco temporale, l'erogazione di contributi aggiuntivi (cfr. comma 659 della medesima legge) pari, sia per i veicoli con emissioni comprese tra 0-20 Co₂ g/Km che per quelli con emissioni comprese tra 21-60 CO₂ g/Km, a euro 2.000 o ad euro 1.000 in assenza di rottamazione.

La dotazione per l'erogazione di tali contributi aggiuntivi è stata rifinanziata, per 60 milioni di euro per l'anno 2021, dall'articolo 73-*quinquies*, comma 2, lettera *a*), del decreto-legge n. 73 del 2021.

La disposizione normativa muove dalla considerazione che, successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge n. 73 del 2021, si sono esaurite le risorse per l'erogazione dei contributi ordinari di cui al comma 1031 dell'articolo 1 della legge n. 145 del 2018, cui i contributi di cui al richiamato comma 652 della legge n. 178 del 2020 accedono, e si rende quindi necessario riallocare le risorse non utilizzate alla data di entrata in vigore del decreto in illustrazione, pari a circa 57 milioni di euro. Coerentemente con la riallocazione disposta dalla disposizione in esame si prevede che le risorse prenotate per l'erogazione dei contributi aggiuntivi che non vengano successivamente confermate secondo il sistema attuativo previsto dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019 possano essere riallocate, con provvedimento del Ministero dello sviluppo economico, per l'erogazione dei contributi ordinari.

Articolo 9 – Disposizioni urgenti in materia di efficientamento funzionale degli edifici adibiti a uffici giudiziari.

La norma prevede l'introduzione di misure semplificative per la rapida realizzazione del « Parco della Giustizia di Bari ».

In particolare, al comma 1, si prevede che il Commissario straordinario del Parco della Giustizia di Bari, nominato ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, approvi il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23, commi 5 e 6, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, convocando la conferenza di servizi istruttoria, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, della legge 7 agosto 1990, n. 241, alla quale partecipa, fermo restando quanto previsto dall'articolo 14-*ter*, comma 4, della citata legge n. 241 del 1990 circa il rappresentante unico delle amministrazioni statali, anche un rappresentante del Ministero della giustizia. Nella medesima conferenza dei servizi, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 215 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, esprime il parere sul progetto di fattibilità tecnica ed economica trasmesso a cura del Commissario. Il parere reso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, in deroga a quanto previsto dall'articolo 1, comma 9, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, non riguarda anche la valutazione di congruità del costo.

Al fine di consentire la celere realizzazione degli interventi si prevede, al comma 2, che il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui al comma 1, predisposto in conformità a quanto previsto dall'articolo 48, comma 7, quarto periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è trasmesso, a cura del Commissario altresì, all'autorità competente ai fini dell'espressione del provvedimento di valutazione ambientale di cui alla parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, unitamente alla documentazione di cui agli articoli 13, comma 3, e 22, comma 1, del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006. Gli esiti della valutazione ambientale sono trasmessi e comunicati dall'autorità competente alle altre amministrazioni che partecipano alla conferenza di servizi di cui al comma 1. Qualora si sia svolto il dibattito pubblico è escluso il ri-

corso all'inchiesta pubblica di cui all'articolo 24-bis del predetto decreto legislativo n. 152 del 2006.

Il comma 3 stabilisce che la determinazione conclusiva della conferenza tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative. La determinazione conclusiva della conferenza perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato e regione, in ordine alla localizzazione dell'opera, ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti e comprende il parere reso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici di cui dell'articolo 215 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, i provvedimenti di valutazione ambientale e i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita. La variante urbanistica, conseguente all'approvazione del progetto, comporta l'assoggettamento dell'area a vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e le comunicazioni agli interessati di cui all'articolo 14, comma 5, della legge n. 241 del 1990 tengono luogo della fase partecipativa di cui all'articolo 11 del predetto decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001. Gli enti locali provvedono alle necessarie misure di salvaguardia delle aree interessate e delle relative fasce di rispetto e non possono autorizzare interventi edilizi incompatibili con la localizzazione dell'opera.

In deroga all'articolo 27 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, il comma 4 stabilisce inoltre che la verifica del progetto definitivo e del progetto esecutivo condotta ai sensi dell'articolo 26, comma 6, del predetto decreto accerta altresì l'ottemperanza alle prescrizioni impartite dal Consiglio superiore dei lavori pubblici ai sensi dell'articolo 215 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nonché di quelle impartite in sede di conferenza di servizi e di valutazione ambientale e di quelle impartite ad esito della procedura di cui all'articolo 14-

quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241. All'esito della verifica, il Commissario straordinario procede direttamente all'approvazione del progetto definitivo ovvero del progetto esecutivo.

Al comma 5, si prevede che il Commissario straordinario possa procedere all'affidamento congiunto della progettazione e dell'esecuzione dei relativi lavori anche sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica mediante acquisizione del progetto definitivo in sede di offerta ovvero mediante l'acquisizione di offerte aventi a oggetto la realizzazione in maniera integrata del progetto definitivo, del progetto esecutivo e il prezzo dell'opera. In entrambi i casi, l'offerta relativa al prezzo indica distintamente il corrispettivo richiesto per la progettazione definitiva, per la progettazione esecutiva e per l'esecuzione dei lavori. È previsto, inoltre che, ove si rendano necessarie modifiche sostanziali, il Commissario possa indire una nuova conferenza di servizi ai fini dell'approvazione del progetto definitivo e alla stessa sia chiamato a partecipare anche l'affidatario dell'appalto che provvede, ove necessario, ad adeguare il progetto alle eventuali prescrizioni susseguenti ai pareri resi in sede di conferenza di servizi.

Al comma 6, sempre al fine di consentire la più rapida realizzazione dell'opera, si prevede l'estensione a tutti gli interventi riferibili al Parco della Giustizia di Bari delle previsioni recate dall'articolo 125 del codice del processo amministrativo. In base a tale norma, in caso di impugnazione degli atti connessi alle procedure di affidamento della progettazione ed esecuzione di taluni interventi, la decisione da parte del giudice sulla richiesta cautelare deve tener conto del preminente interesse nazionale alla sollecita realizzazione dell'opera ed in ipotesi di sospensione o annullamento dell'affidamento lo stesso non comporta, salvo il caso di gravi violazioni normative, la caducazione del contratto già stipulato, e il risarcimento del danno eventualmente dovuto avviene solo per equivalente.

Articolo 10 – Procedure di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

e modalità di accesso ai servizi erogati in rete dalle pubbliche amministrazioni.

Al comma 1 si prevede la sostituzione dell'articolo 1, comma 1039, della legge 30 dicembre 2020, n. 178. In base al nuovo comma, le risorse Next Generation UE (NgUE) sono attribuite alle amministrazioni od organismi titolari e/o attuatori di progetti in relazione al fabbisogno finanziario di ciascuno di essi con le procedure definite con il decreto di cui al comma 1042 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178. Al riguardo, si evidenzia che la modifica riguarda esclusivamente le modalità operative per l'erogazione delle risorse finanziarie del Fondo di bilancio « Next Generation UE », istituito dalla legge n. 178 del 2020, e non comporta alcuna modifica dei contenuti del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).

Il comma 2 prevede che il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze con cui sono state individuate le risorse finanziarie, come determinate nella decisione di esecuzione del Consiglio UE – ECOFIN recante « Approvazione della Valutazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dell'Italia », venga aggiornato sulla base di eventuali riprogrammazioni del PNRR adottate secondo quanto previsto dalla normativa dell'Unione, e che le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione necessarie all'attuazione del Piano siano assegnate annualmente sulla base del cronoprogramma finanziario degli interventi cui esse sono destinate.

Il comma 3 individua la base giuridica dell'attivazione, da parte delle Amministrazioni responsabili, delle procedure di attuazione dei singoli interventi previsti dal PNRR (anche ai fini dell'assunzione dei relativi impegni di spesa). Il fondamento normativo è dunque costituito dalla notifica della decisione di esecuzione del Consiglio UE – ECOFIN recante « Approvazione della Valutazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dell'Italia », e dal decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al precedente comma 2.

Inoltre, ai sensi del comma 4, le amministrazioni responsabili dell'attuazione possono utilizzare le « opzioni di costo sem-

plificate » previste dagli articoli 52 e seguenti del regolamento (UE) 2021/1060 ai fini della contabilizzazione e rendicontazione delle spese, salvo che sia diversamente previsto nel PNRR.

Ai sensi del comma 5, le amministrazioni responsabili, in sede di definizione dei provvedimenti recanti le procedure di attuazione degli interventi del PNRR, sono tenute a stabilire criteri di assegnazione delle risorse ulteriori rispetto agli ordinari criteri previsti dalla disciplina di settore e idonei ad assicurare il rispetto delle condizionalità, degli obiettivi iniziali, intermedi e finali e dei cronoprogrammi previsti dal PNRR, nonché i relativi obblighi di monitoraggio, rendicontazione e controllo previsti dal regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza (regolamento RRF). Il comma 6 prevede che in caso di recupero delle somme nei confronti delle regioni, delle province autonome di Trento e di Bolzano e degli enti locali, trovano applicazione le procedure di cui al comma 7-bis dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, che prevedono che il recupero per gli enti locali delle regioni a statuto ordinario, della Regione siciliana e della regione Sardegna è operato con le procedure di cui all'articolo 1, commi 128 e 129, della legge 24 dicembre 2012, n. 228. Per gli enti locali delle regioni Friuli Venezia Giulia e Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano, in caso di mancato versamento, le predette regioni e province autonome assoggettano i propri enti ad una riduzione in corrispondente misura dei trasferimenti correnti erogati dalle medesime regioni o province autonome che provvedono, conseguentemente, a riversare all'entrata del bilancio dello Stato le somme recuperate. In caso di mancato versamento si procede al recupero delle somme dovute a valere sulle giacenze depositate a qualsiasi titolo nei conti aperti presso la tesoreria statale.

Infine, la disposizione di cui al comma 7 intende ripristinare con urgenza le previsioni di cui all'articolo 64, comma 3-bis, del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82

(CAD), abrogato dall'articolo 66-*bis*, comma 2, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, inserito in sede di conversione dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 (disposizione, quest'ultima, volta a modificare o abrogare disposizioni ritenute superate).

La norma ripristina l'obbligo per i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera *a*), del CAD di utilizzare, a decorrere dal 28 febbraio 2021, esclusivamente SPID, CIE e CNS per l'accesso dei cittadini ai propri servizi *on line*; l'adozione di un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri per determinare la data a decorrere dalla quale anche i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettere *b*) e *c*), del CAD avrebbero dovuto utilizzare esclusivamente SPID, CIE e CNS per l'accesso dei cittadini ai propri servizi *on line*; l'adozione di un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri per determinare la data a decorrere dalla quale – raggiunta una sufficiente diffusione del cosiddetto SPID *professional* di cui alle linee guida AgID pubblicate a novembre del 2019 – i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera *a*), del CAD avrebbero dovuto utilizzare esclusivamente le identità digitali per consentire tale accesso di imprese e professionisti ai propri servizi *on line*.

La disposizione appare strumentale a numerose progettualità del PNRR (*cfr.* la componente M1C1) e, in generale, è funzionale ai più importanti interventi di trasformazione digitale del Paese, da ultimo disposti e rafforzati anche dal medesimo decreto-legge n. 77 del 2021. Ciò è dimostrato, ad esempio, dalla scelta del legislatore – al medesimo decreto-legge n. 77 del 2021 – di inserire, all'articolo 18-*bis*, comma 5, del CAD, la violazione dell'articolo 64, comma 3-*bis*, del CAD, tra quelle idonee a determinare l'irrogazione di una sanzione amministrativa pecuniaria pari nel minimo ad euro 10.000 e nel massimo ad euro 100.000. Tale articolo 18-*bis* è stato inserito nel CAD, dallo stesso decreto-legge n. 77 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 108 del 2021, con l'obiettivo di rafforzare la disciplina sanzionatoria in caso di violazione degli obblighi di transizione digitale al fine di assicurare l'attuazione dell'Agenda digitale italiana ed euro-

pea, la digitalizzazione dei cittadini, delle pubbliche amministrazioni e delle imprese, anche in relazione agli obiettivi fissati dal PNRR, nonché garantire il coordinamento informativo statistico e informatico dei dati dell'amministrazione statale, regionale e locale e la tutela dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali su tutto il territorio nazionale nelle materie di cui all'articolo 5, comma 3, lettera *b-bis*), della legge 23 agosto 1988, n. 400.

Inoltre, tale disposizione si lega a quella, già prevista dall'articolo 24, comma 4, del decreto-legge n. 76 del 2020, che fa divieto alle amministrazioni di rilasciare o utilizzare credenziali diverse da SPID, CIE o CNS per l'accesso ai servizi *on line* della pubblica amministrazione a partire dal 30 settembre 2021.

Articolo 11 – Rifinanziamento della componente prestiti e contributi del Fondo 394/81.

La presente disposizione normativa viene emanata per dare attuazione alla submisura « Rifinanziamento e ridefinizione del Fondo 394/81 gestito da SIMEST » relativa al sostegno all'internazionalizzazione in particolare delle PMI, di cui alla Missione 1, Componente 2, Investimento 5 del PNRR. Essa si conforma ai requisiti richiesti per tale sub-misura dal PNRR e dall'allegato della decisione di esecuzione del Consiglio relativa all'approvazione del PNRR dell'Italia, che richiede espressamente l'emanazione di una norma per il rifinanziamento della componente « contributi e prestiti » del Fondo 394/81, da adottare entro il 30 settembre 2021.

In particolare, per la finalità di attuazione del PNRR:

il comma 1 prevede l'istituzione di due distinte sezioni nell'ambito del Fondo rotativo gestito da Simest, la sezione Prestiti e la sezione Contributi; la sezione Prestiti per la concessione di finanziamenti a tasso agevolato ai sensi dell'articolo 6 del decreto-legge n. 112 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 133 del 2008 con una dotazione finanziaria pari a

800 milioni di euro per il 2021, e la sezione Contributi per la concessione dei cofinanziamenti a fondo perduto fino al 50 per cento dei finanziamenti a tasso agevolato concessi a valere sullo stanziamento della sezione Prestiti, con una dotazione finanziaria pari a 400 milioni di euro per il 2021;

il comma 2 dispone che le imprese richiedenti i finanziamenti agevolati possano domandare di essere esentate dalla prestazione della garanzia, in deroga alla vigente disciplina relativa al Fondo 394/81. Questa norma ha lo scopo di rendere più rapido e privo di costi l'accesso delle imprese alla misura, in linea con quanto già stabilito in precedenza dall'articolo 48, comma 2, lettera *d*), del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 7 (cosidetto « decreto Rilancio »). Tale norma aveva disposto – nell'ambito delle misure di sostegno alle imprese adottate per fare fronte alla situazione straordinaria connessa all'emergenza epidemiologica da COVID-19 – per le imprese richiedenti i finanziamenti agevolati a valere sul Fondo 394/81 la possibilità, a domanda, di essere esentate dalla prestazione della garanzia. La misura, inizialmente valida fino al 31 dicembre 2020, è stata successivamente estesa fino al 30 giugno 2021 dall'articolo 1, comma 1142, lettera *c*), della legge 30 dicembre 2020, n. 178 (legge di bilancio 2021);

il comma 3 attribuisce al Comitato agevolazioni (di cui all'articolo 1, comma 270, della legge 27 dicembre 2017, n. 205), quale organo interministeriale competente all'amministrazione del Fondo 394/81, il compito di definire con proprie delibere i termini, le modalità e le condizioni per la realizzazione della sub-misura, in conformità ai requisiti richiesti per tale intervento dall'allegato della decisione di esecuzione del Consiglio relativa all'approvazione PNRR dell'Italia approvata dal Consiglio dell'Unione europea il 13 luglio 2021 (che richiede espressamente l'adozione di una « Politica di investimento »).

Ai sensi del citato allegato, la Politica di investimento da adottare dal Comitato agevolazioni, con proprie delibere, deve ga-

rantire la conformità dei progetti sostenuti agli obiettivi previsti dal regolamento (UE) 2021/241, anche in relazione all'applicazione del principio « non arrecare un danno significativo » (« Do no significant harm » – DNSH) di cui agli orientamenti tecnici della Commissione europea (2021/C 58/01), e deve: *(i)* imporre l'applicazione degli orientamenti tecnici della Commissione sulla verifica della sostenibilità per il Fondo InvestEU (ove pertinente); *(ii)* escludere dall'ammissibilità attività e attivi connessi ai combustibili fossili, compreso l'uso a valle, attività e attivi nell'ambito del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (ETS) che generano emissioni di gas a effetto serra previste non inferiori ai pertinenti parametri di riferimento, attività e attivi connessi alle discariche di rifiuti, agli inceneritori e agli impianti di trattamento meccanico biologico e attività e attivi nel cui ambito lo smaltimento a lungo termine dei rifiuti potrebbe causare un danno all'ambiente; e *(iii)* richiedere la verifica della conformità giuridica dei progetti alla pertinente legislazione ambientale e nazionale per tutte le operazioni, comprese quelle esentate dalla verifica della sostenibilità.

Inoltre, il punto M1C2-26 dell'allegato indica che la Politica di investimento, da adottare dal Comitato agevolazioni, deve definire come minimo: *a)* la natura e la portata dei progetti sostenuti, che devono essere in linea con gli obiettivi del regolamento (UE) 2021/241, e specifica che il capitolato d'onere deve includere criteri di ammissibilità per garantire la conformità agli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio « non arrecare un danno significativo » (2021/C58/01) dei progetti sostenuti nell'ambito della misura mediante l'uso di una prova di sostenibilità; *b)* un elenco di esclusione e il requisito di conformità alla pertinente normativa ambientale nazionale e dell'Unione europea; *c)* il tipo di interventi sostenuti; *d)* i beneficiari interessati, con una prevalenza di PMI, e i relativi criteri di ammissibilità.

Il comma 4 autorizza il Comitato agevolazioni a disporre, con proprie delibere, eventuali trasferimenti di risorse dalla sezione relativa alla componente « contri-

buti », alla sezione relativa alla componente « prestiti », al fine di garantire il pieno utilizzo delle risorse stanziato al comma 1. Anche questa norma è finalizzata ad assicurare l'utilizzo più rapido ed efficiente delle risorse finanziarie allocate per la submisura.

Il comma 5 reca la copertura finanziaria degli oneri derivanti dal comma 1, pari a 1,2 miliardi di euro per l'anno 2021, cui si provvede a valere sul Fondo di rotazione per l'attuazione del Next Generation EU-Italia.

Articolo 12 – Disposizioni urgenti in materia di progettazione territoriale e investimenti.

La disposizione, che introduce l'articolo 6-*quater* del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, si propone di animare e potenziare la progettualità locale, in vista dell'ingente mole di risorse finanziarie messe a disposizione grazie al PNRR, al Fondo per lo sviluppo e la coesione e ai Fondi strutturali ciclo di programmazione 2021/27, tutte finalizzate in gran parte al recupero del divario infrastrutturale e socio-economico che caratterizza i territori del Mezzogiorno e delle aree interne. In particolare, la misura prevede l'istituzione di un fondo denominato « Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale », presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, cui accedono tutti i comuni e le unioni di comuni con popolazione complessiva inferiore a 30.000 abitanti sulla base di classi demografiche e secondo l'assegnazione di cui alla tabella A.

Nella valutazione delle proposte progettuali, gli enti beneficiari verificano che esse siano coerenti o complementari rispetto agli obiettivi posti dall'articolo 3 del regolamento (UE) 2021/241 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, nonché con gli obiettivi della programmazione del Fondo per lo sviluppo e la coesione 2021/2027, come definiti da apposite linee guida adottate entro il 30 ottobre 2021, dall'Autorità politica delegata per il Sud e la coesione territoriale di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

La disposizione promuove il concorso di progettazione o di idee per realizzare due obiettivi:

sopperire, nell'immediato, al *deficit* di progettualità locale prevalentemente imputabile alla carenza di personale tecnico presso gli enti locali medio piccoli, fiaccati da un lungo periodo di blocco del *turnover*;

coinvolgere professionisti singoli e associati nell'individuazione di idee e progetti in modo da moltiplicare le energie e rendere diffuso e partecipato il processo di ripresa e resilienza, anche alla luce del principio di solidarietà orizzontale.

La disposizione prevede il finanziamento dei concorsi di progettazione e di idee, ma anche l'ausilio e l'accompagnamento da parte dell'Agenzia per la coesione territoriale, la quale offre assistenza a mezzo della redazione di bandi tipo in collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC).

L'efficacia e l'effetto accelerativo della misura è affidata sul piano delle opere e degli interventi a tre previsioni:

la prima richiede, in caso di concorso di progettazione avente ad oggetto opere, il livello pari al progetto di fattibilità tecnica ed economica, così consentendo ai comuni l'acquisizione in proprietà di una documentazione già sufficiente, ai sensi della novella al codice appalti, ad andare a gara;

la seconda contempla, quale regola per il caso in cui si scelga di completare il processo di progettazione ai fini della gara, l'affidamento della progettazione con procedura negoziata al progettista premiato;

la terza inserisce il progetto premiato nel circuito dei finanziamenti, con riferimento ai fondi strutturali e al Fondo per lo sviluppo e la coesione, dotandolo di una sorta di effetto di « prenotazione ».

Articolo 13 – Misure di agevolazioni per i comuni.

Comma 1: la ripresa post-pandemica del nostro Paese dovrà primariamente fronteggiare le gravose ripercussioni sul mercato del lavoro, con particolare riferimento

al segmento giovanile e ai lavoratori autonomi, della crisi economica generata dall'emergenza sanitaria COVID-19 e dalle misure restrittive che siamo stati costretti ad adottare.

Nell'ambito di una situazione complessiva del nostro tessuto produttivo che desta più di una preoccupazione, data la portata nazionale degli effetti della crisi epidemiologica, le aree insulari minori risultano essere tra quelle a maggior rischio di un vero e proprio collasso economico e occupazionale, per la debolezza/specificità del loro assetto imprenditoriale e per l'intensificarsi dei processi di spopolamento e decrescita demografica, riguardanti soprattutto l'universo giovanile e la fascia di età 30-50 anni.

Tali territori, che rientrano nella classificazione delle aree interne adottata dall'Agenzia per la coesione territoriale, sono accomunati dalla separatezza rispetto ai principali centri di servizi, pubblici e non, e di sviluppo economico del nostro Paese; sono inoltre tra di loro sostanzialmente omogenei, per via del comune processo di marginalizzazione socio-occupazionale a cui sono andati incontro negli ultimi anni, per effetto della decrescita demografica e del suo impatto in termini di contrazione della base imprenditoriale.

Tra i principali fattori di debolezza che contraddistinguono le aree insulari vi è l'effettiva perifericità delle stesse, determinata da un insieme di aspetti quali, a titolo di esempio, l'insufficiente infrastrutturazione e dotazione di servizi essenziali, la velocità e la frequenza dei trasporti/collegamenti, i cui costi peraltro incidono significativamente sulla competitività del sistema delle imprese. Inoltre, in tutte le isole minori le attività economiche sono concentrate soprattutto nei settori della pesca e del turismo; la ridotta diversificazione produttiva rischia di rendere ancor più vulnerabili tali aree, soprattutto in un momento di crisi economica così accentuata.

La messa a punto di interventi specifici a tutela della insularità e della sua tenuta socio-economica rappresenta, pertanto, un

obiettivo strategico per un Paese come l'Italia.

Un incentivo come « Resto al Sud », che ha già dimostrato la sua efficacia a sostegno del rilancio produttivo ed occupazionale delle aree interne del Mezzogiorno d'Italia, inclusi ovviamente i territori delle isole minori meridionali, potrebbe assumere una grande importanza nel contrastare le crescenti difficoltà di accesso al mercato del lavoro e la desertificazione demografica e imprenditoriale dei comuni delle isole minori del Centro-Nord, accompagnando e sostenendo – con il mix agevolativo (50 per cento di fondo perduto e 50 per cento di finanziamenti bancari garantiti in automatico dal Fondo centrale di garanzia gestito da Mediocredito Centrale) già sperimentato con successo nel Mezzogiorno – non soltanto le libere professioni e i progetti di *start up* d'impresa, ma anche piani di investimento volti a consolidare, diversificare o « rigenerare » le imprese già attive.

La norma di cui al comma 2 mira a salvaguardare gli obiettivi perseguiti dall'articolo 1, comma 29, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, volti ad assegnare ai comuni, per ciascuno degli anni dal 2020 al 2024, nel limite complessivo di 500 milioni di euro annui, contributi per investimenti destinati ad opere pubbliche in materia di:

a) efficientamento energetico, ivi compresi interventi volti all'efficientamento dell'illuminazione pubblica, al risparmio energetico degli edifici di proprietà pubblica e di edilizia residenziale pubblica, nonché all'installazione di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili;

b) sviluppo territoriale sostenibile, ivi compresi interventi in materia di mobilità sostenibile, nonché interventi per l'adeguamento e la messa in sicurezza di scuole, edifici pubblici e patrimonio comunale e per l'abbattimento delle barriere architettoniche.

Infatti, la difficoltà di reperire materiali tecnici per la realizzazione di tali lavori e l'aumento dei costi degli stessi rischia di compromettere la possibilità di accedere a tali contributi atteso che l'articolo 1, comma

32, della legge n. 160 del 2019 prevede che i lavori devono iniziare entro il termine del 15 settembre.

La norma, quindi, mira a concedere ai comuni il tempo necessario per acquisire materiali, che, attualmente, non sono reperibili sul mercato e ove reperibili hanno costi molto più elevati del valore di mercato.

Articolo 14 – Cabina di regia edilizia scolastica.

La disposizione mira ad includere nella Cabina di regia per il monitoraggio dello stato di realizzazione dei singoli progetti di costruzione, ristrutturazione e riqualificazione di edifici di proprietà dei comuni destinati ad asili nido e scuole dell'infanzia, istituita dalla legge 27 dicembre 2019, n. 160, il Ministro per il Sud e la coesione territoriale.

Articolo 15 – Disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale.

La disposizione interviene sull'articolo 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42, così come modificato dall'articolo 1, comma 815, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, con l'obiettivo di semplificare il procedimento di perequazione infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale.

La disposizione originaria si dipanava attraverso una pluralità di decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, ognuno di essi caratterizzati da un procedimento molto complesso e di difficile attuazione. La disposizione in commento reingegnerizza il complessivo procedimento, strutturandolo in tre fasi.

La prima, di carattere istruttorio, è costituita dalla ricognizione delle infrastrutture esistenti. Nel novero delle stesse sono state ricomprese le strutture sanitarie, assistenziali, scolastiche, nonché la rete stradale statale, la rete stradale autostradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale e idriche. La ricognizione è effettuata dagli enti territoriali, nonché dagli altri soggetti pubblici e privati competenti entro e non oltre il 30 novembre 2021. La ricognizione delle

infrastrutture non di competenza statale è effettuata dalle regioni e province autonome, nonché dagli enti locali e dagli altri soggetti pubblici e privati competenti entro e non oltre il 30 novembre 2021. La ricognizione effettuata, anche avvalendosi del supporto tecnico-amministrativo dell'Agencia per la coesione territoriale, dagli enti locali e dagli altri soggetti pubblici e privati è trasmessa alle regioni e province autonome entro il 30 novembre 2021 che la trasmettono, unitamente a quella di propria competenza, nei successivi cinque giorni alla Conferenza delle regioni e delle province autonome. Questa predispone il documento di ricognizione conclusivo da comunicare, entro e non oltre il 31 dicembre 2021, al Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri.

La seconda fase, di carattere perequativo, è tesa a individuare, d'intesa con le regioni, i criteri per ridurre il divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del Paese e a ripartire le risorse finanziarie annualmente disponibili (100 milioni di euro per l'anno 2022, 300 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, 500 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2028 al 2033). Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sentiti il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro per gli affari regionali e le autonomie, il Ministro per il Sud e la coesione territoriale nonché i Ministri di volta in volta competenti, si stabiliranno i criteri di priorità, le azioni da perseguire per il recupero del divario risultante dalla ricognizione predetta, avendo riguardo alle carenze della dotazione infrastrutturale, anche con riferimento agli aspetti prestazionali e qualitativi, sussistenti in ciascun territorio, all'estensione delle superfici territoriali e alla specificità insulare, alle zone di montagna e aree interne, nonché ai territori del Mezzogiorno, alla densità della popolazione e delle unità produttive. I criteri di priorità per la specificità insulare devono tener conto di quanto previsto dall'articolo 1, comma 690, della legge 30 dicembre 2020,

n. 178, e degli esiti del tavolo tecnico-politico sui costi dell'insularità di cui al punto 10 dell'accordo in materia di finanza pubblica fra lo Stato e la regione Sardegna del 7 novembre 2019, purché sia comunque assicurato il rispetto dei termini previsti dal presente articolo. Il medesimo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri individuerà i Ministeri competenti, titolari delle azioni, e la relativa quota di finanziamento con ripartizione annuale. Il comma 1-ter dell'articolo 22 della legge n. 42 del 2009, come sostituito dal comma 1 dell'articolo 15 del decreto-legge, istituisce il Fondo perequativo infrastrutturale con una dotazione complessiva di 4.600 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2033, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 300 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, 500 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2028 al 2033. Si prevede inoltre che il Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri per il supporto tecnico-operativo alle attività di competenza, possa stipulare a tal fine apposita convenzione. La terza e ultima fase, di carattere realizzativo, prevede che, entro trenta giorni dall'adozione del decreto di cui al comma 1-bis del citato articolo 22, le singole amministrazioni centrali, assegnatarie di quote di finanziamenti, procedano alla pianificazione, all'individuazione dei soggetti attuatori, in relazione al tipo e alla localizzazione dell'intervento, e al monitoraggio del processo. È altresì previsto che nel Piano siano stabilite le modalità di revoca e di eventuale riassegnazione delle risorse in caso di mancato avvio nei termini previsti dell'opera da finanziare. Gli interventi devono essere altresì corredati, del codice unico di progetto.

Infine, in relazione al monitoraggio della realizzazione degli interventi finanziati, si prevede che sia effettuato attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, classificando gli interventi sotto la voce «Interventi per il recupero del divario infrastrutturale legge di bilancio 2021».

Articolo 16 – Disposizioni urgenti in materia di Commissari straordinari.

Il comma 1 apporta modifiche all'articolo 1 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130 – recante disposizioni urgenti in relazione al crollo di un tratto del viadotto Polcevera, noto come ponte Morandi, avvenuto il 14 agosto 2018 – il quale prevede la nomina, con apposito decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (DPCM), di un Commissario straordinario al fine di garantire, in via d'urgenza, le attività per la demolizione e lo smaltimento dei materiali di risulta, nonché per la progettazione, l'affidamento e la ricostruzione dell'infrastruttura e il ripristino del connesso sistema viario. La durata dell'incarico del Commissario straordinario è stata fissata in dodici mesi con possibilità di essere prorogata o rinnovata per non oltre un triennio dalla prima nomina.

Con DPCM del 4 ottobre 2018 è stato nominato il Commissario straordinario per la ricostruzione di cui al citato comma 1, con una durata di dodici mesi. Con due successivi DPCM la nomina è stata prorogata per ulteriori due anni. Pertanto, l'incarico si concluderà il 3 ottobre 2021.

Al Commissario straordinario gli articoli 6 e 9-bis (come modificato dal comma 72 dell'articolo 1 della legge n. 160 del 2019 – legge di bilancio 2020) del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, hanno inoltre affidato l'approvazione del «programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la Città di Genova nonché per la messa in sicurezza idraulica e l'adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro».

Il programma straordinario è composto complessivamente da 30 diversi progetti, per uno stanziamento finanziario interamente coperto di 2,3 miliardi di euro.

Conseguentemente, in aggiunta alla ricostruzione del viadotto Polcevera, il Commissario ha sviluppato sempre più la propria attività di impulso e coordinamento fra i differenti soggetti attuatori del programma straordinario (Autorità di sistema

portuale, comune di Genova, aeroporto di Genova, Rete ferroviaria italiana) e di monitoraggio del relativo stato di avanzamento, anche sotto il profilo delle risorse finanziarie.

Il programma straordinario, infatti, caratterizzato da elementi di estrema complessità amministrativa oltre che realizzativa, è destinato a modificare in modo determinante la città, il suo porto e, quindi, l'assetto strategico dell'intero Paese nel settore marittimo e della logistica delle merci.

Alcuni progetti e, in particolare, quello relativo alla razionalizzazione dell'accessibilità e della messa in sicurezza idraulica dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente (strategico anche per la cantieristica navale del nostro Paese), richiedono un presidio che svolga funzioni straordinarie, garantendo la massima sinergia anche procedimentale fra amministrazioni e promuovendo e facilitando le relazioni fra tutti i soggetti (istituzioni, operatori economici, cittadini).

Al fine di consentire il completamento di detti interventi, la disposizione in esame prevede la possibilità di proroga o rinnovo dell'incarico commissariale non oltre il 31 dicembre 2024.

Al comma 2 si prevede la copertura degli oneri finanziari derivanti dalla possibilità di proroga dell'incarico commissariale fino al 31 dicembre 2024. Al comma

3 si dispone l'abrogazione del comma 8 dell'articolo 10 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, che prevede per gli interventi di ricostruzione nei comuni dell'Area etnea e della regione Molise interessati dagli eventi sismici del 2018 l'obbligo di annotare la concessione del contributo nei registri immobiliari, anche se in esenzione da qualsiasi tributo o diritto e senza alcun'altra formalità. Si tratta di procedura amministrativamente complessa, che richiede una molteplicità di adempimenti. La formulazione della disposizione che si propone di abrogare è identica a quella dell'articolo 6, comma 10-*bis*, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229, che disciplina gli interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dagli eventi sismici del 2016, disposizione abrogata successivamente dall'articolo 2, comma 1, lettera *b*), del decreto-legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156. La disposizione è, pertanto, finalizzata a rendere omogenee le procedure tra le diverse gestioni commissariali.

Articolo 17 – Entrata in vigore.

L'articolo 17 disciplina l'entrata in vigore del provvedimento.

RELAZIONE TECNICA

(Articolo 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009
n. 196).

Articolo 1 - Disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti.

L'articolo 1 – reca misure finalizzate a garantire la sicurezza della circolazione dei veicoli.

In particolare, al **comma 1**, si introducono puntuali modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che sono di natura ordinamentale e non comportano oneri per la finanza pubblica.

In particolare, il **comma 1, lettera a)**, introduce puntuali modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al fine di addivenire ad una disciplina organica ed esaustiva in materia di riservazione della sosta, volta a renderla coerente con le recenti modifiche in tema di “stalli rosa” e “stalli per veicoli elettrici”, viene sostituita la lettera d) dell'articolo 7 (Regolamentazione della circolazione nei centri abitati), comma 1, del codice della strada, introducendo, in aggiunta a quelle attualmente consentite (veicoli degli organi di polizia, di emergenza, di soccorso, e altri servizi essenziali), la facoltà per i comuni di riservazione degli stalli rosa (donne in gravidanza e genitori con bambini fino a due anni) e della sosta per carico/scarico merci e dei veicoli elettrici. Inoltre, la modifica introduce un'ulteriore possibilità di riservazione della sosta, che risulta non solo importante sotto il profilo della mobilità sostenibile, ma anche di forte interesse per le amministrazioni comunali: stalli per veicoli adibiti al trasporto scolastico. Si evidenzia che la previsione del carattere non solo permanente, ma anche temporaneo, della sosta, oppure anche solo per determinati periodi, giorni e orari, è motivata dalla necessità di consentire alle amministrazioni comunali, che hanno l'esigenza di riservare alcune aree limitatamente ad alcune fasce orarie (ad esempio per il carico/scarico delle merci), di poter disciplinare la sosta nelle fasce complementari, regolamentandola in modo diverso, anche a pagamento.

Trattandosi di una mera facoltà per i comuni, dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 1, lettera b)**, modifica la lunghezza totale degli autoarticolati, degli autosnodati e dei filosnodati portando la lunghezza totale degli stessi da 16.50 m a 18 m e non comporta nuovi oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 1, lettera c)**, introduce modifiche all'articolo 80, del codice della strada, in materia di revisione dei veicoli. In relazione alla modifica apportata al punto 1) si evidenzia che l'articolo 1, comma 1049, della legge di bilancio 30 dicembre 2018, n. 145, ha modificato l'articolo 80, comma 8, del codice della strada, prevedendo la possibilità di effettuare, presso officine esterne autorizzate, anche le revisioni periodiche dei veicoli a motore con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP), al pari di quanto già avviene per le autovetture. Tale intervento normativo si è reso necessario al fine di sopperire ai tempi eccessivamente lunghi di attesa, determinatisi presso gli uffici territoriali della Motorizzazione civile, per l'effettuazione delle revisioni periodiche dei veicoli a motore capaci di contenere al massimo 16 persone compreso il conducente, o con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 tonnellate, ovvero superiore a 3,5 tonnellate, se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP).

Orbene, con la norma in esame, modificando il citato articolo 80 del codice della strada, si estende la possibilità per le officine autorizzate di effettuare le revisioni anche per i rimorchi e semirimorchi riferiti ai mezzi pesanti. Dalla disposizione non derivano minori entrate per la finanza pubblica, in quanto, sebbene le officine autorizzate potranno effettuare le revisioni dei rimorchi e dei semirimorchi



sostituendosi agli UMC, i diritti di motorizzazione (€ 10,20) e i costi di revisione (€ 45) saranno comunque versati all'Erario.

Il comma 1, lettera d), detta disposizioni in materia di certificati di abilitazione professionale ai fini del servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone e di servizio di piazza con autovetture con conducente (KA e KB).

In particolare, viene previsto che, ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KA è necessario che il conducente abbia la patente di categoria A1, A2 o A, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso, mentre, ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KB, è necessario che il conducente abbia almeno la patente di categoria B1, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso. La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica atteso che gli oneri connessi al rilascio dell'attestazione di aver frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso sono a carico del richiedente il certificato di abilitazione professionale.

Il comma 1, lettera e) introduce modifiche all'articolo 158 (Divieto di fermata e di sosta dei veicoli), comma 2, del codice della strada, prevedendo nuove fattispecie di divieto di sosta e di fermata dei veicoli, in armonia con la modifica all'articolo 7 operata dalla lettera a). Inoltre, viene inserito il comma 4-bis che prevede una sanzione più severa per la violazione della riservazione degli stalli per le persone con disabilità, nonché modificato il comma 5 al fine di incrementare la sanzione della sosta nelle aree pedonali urbane. La presente disposizione, introducendo nuove fattispecie sanzionatorie, è suscettibile di generare nuove entrate per la finanza pubblica attualmente non quantificabili.

La disposizione **di cui al comma 1, lettera f)**, interviene sull'articolo 188 del codice della strada (Circolazione e sosta dei veicoli al servizio di persone invalide), prevedendo l'inasprimento delle sanzioni previste dai commi 4 e 5 del medesimo articolo 188 per chi utilizza gli stalli riservati alle persone disabili senza avere l'autorizzazione prescritta o ne faccia uso improprio, ovvero per chi, pur avendone diritto, non osserva le condizioni ed i limiti indicati nell'autorizzazione.

La disposizione di cui al **comma 1, lettera g)**, introduce la disciplina relativa ai cosiddetti "stalli rosa" (intesi quali spazi riservati alla sosta delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni muniti di permesso rosa) in analogia alla disciplina degli stalli riservati alle persone con disabilità, mediante l'inserimento dell'articolo 188-bis (Sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o con un bambino di età non superiore a due anni). Essendo una mera facoltà dei Comuni, tale disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri. Alla luce delle modifiche introdotte al comma 1, con particolare riguardo a quelle relative alla regolazione della sosta di cui al comma 1, lettere e), f) e g), il comma 2, introduce modifiche all'articolo 1, commi 819 e 820, della legge 30 dicembre 2020 n. 178 che, al fine di favorire la mobilità urbana ed extraurbana, anche con riferimento alla mobilità delle persone con disabilità, ha istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione di 3 milioni di euro per l'anno 2021 e di 6 milioni di euro per l'anno 2022.

Tale fondo è destinato all'erogazione, nei limiti delle risorse disponibili per ciascuno degli anni 2021 e 2022, di contributi in favore dei comuni che, con ordinanza adottata entro il 30 giugno 2021 ai sensi dell'articolo 7 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, provvedono a istituire spazi riservati destinati alla sosta gratuita dei veicoli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria muniti di contrassegno speciale ovvero delle donne in stato di gravidanza.

Orbene con le modifiche apportate con il **comma 2, lettera a)**, da un lato si proroga al 15 ottobre 2021 il termine per l'adozione da parte dei comuni dell'ordinanza ai sensi dell'articolo 7 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per l'istituzione di spazi riservati destinati alla sosta gratuita e, dall'altro si prevede che, nella sopra richiamate ordinanze, siano istituiti spazi riservati destinati alla sosta gratuita dei veicoli adibiti al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori di età con un bambino di età non superiore a due anni ovvero si preveda la gratuità della sosta dei veicoli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria



muniti di contrassegno speciale, nelle aree di sosta o di parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati.

Al riguardo si ricorda che il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992 n. 495 recante "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada" in materia di strutture, contrassegno e segnaletica per la mobilità delle persone invalide, all'articolo 381, comma 5 prevede che *"Nei casi in cui ricorrono particolari condizioni di invalidità della persona interessata, il comune può, con propria ordinanza, assegnare a titolo gratuito un adeguato spazio di sosta individuato da apposita segnaletica indicante gli estremi del "contrassegno di parcheggio per disabili" del soggetto autorizzato ad usufruirne (fig. Il.79/a). Tale agevolazione, se l'interessato non ha disponibilità di uno spazio di sosta privato accessibile, nonché fruibile, può essere concessa nelle zone ad alta densità di traffico, dietro specifica richiesta da parte del detentore del "contrassegno di parcheggio per disabili". Il comune inoltre stabilisce, anche nell'ambito delle aree destinate a parcheggio a pagamento gestite in concessione, un numero di posti destinati alla sosta gratuita degli invalidi muniti di contrassegno superiore al limite minimo previsto dall'articolo 11, comma 5, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503, e può prevedere, altresì, la gratuità della sosta per gli invalidi nei parcheggi a pagamento qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati."*

In merito, si rappresenta che i comuni vi provvederanno nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, in conformità dei rispettivi vincoli di bilancio e, pertanto, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, tenendo conto che le entrate da parcheggio sono di natura variabile in relazione al traffico e calcolate sulla base di medie annuali. Peraltro, si evidenzia che i comuni sono già titolari del potere di individuare il numero di stalli non a pagamento da riservare ai disabili e di esentare i medesimi dal pagamento per l'occupazione di aree di sosta o di parcheggio a pagamento, ai sensi dell'articolo 11 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 che stabilisce che, nell'ambito dei parcheggi o delle attrezzature per la sosta, muniti di dispositivi di controllo della durata della sosta ovvero con custodia dei veicoli, devono essere riservati gratuitamente ai detentori del contrassegno almeno 1 posto ogni 50 o frazione di 50 posti disponibili.

Infine, appare utile sottolineare che, alla luce delle disposizioni introdotte al comma 1, si prevede anche il contestuale inasprimento delle sanzioni in caso di occupazione senza autorizzazione degli spazi con conseguente aumento del gettito.

Al **comma 2, lettera b)**, si introduce una modifica al comma 820, della citata legge n. 178 del 2020 al fine di prevedere che il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con cui sono definiti i criteri di determinazione dell'importo del contributo riconoscibile a ciascun comune a valere sulle risorse di cui al sopra richiamato comma 819, nonché le modalità di presentazione delle domande di accesso al contributo, nonché di erogazione del contributo stesso, sia adottato, oltre che di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze anche con il Ministro per la disabilità. Trattasi di disposizione avente natura ordinamentale che, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il **comma 3** detta disposizioni in materia di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli, prevedendo che l'autorizzazione alla circolazione di prova può essere utilizzata per la circolazione su strada dei veicoli non immatricolati e di quelli già muniti della carta di circolazione o del certificato di circolazione, qualora detti veicoli circolino su strada per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento. Resta fermo l'obbligo di copertura assicurativa da parte del titolare dell'autorizzazione alla circolazione di prova e si stabilisce che, in caso di danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova, anche se munito della carta o del certificato di circolazione, ne risponde l'assicuratore dell'autorizzazione alla circolazione di prova.

Il **comma 4** dispone il conseguente aggiornamento del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, recante la semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli, anche al fine di stabilire le condizioni e il numero massimo di



autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili ad ogni titolare in ragione del tipo di attività esercitata e del numero di addetti.

I commi da 1 a 4 hanno contenuto ordinamentale e dagli stessi **non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.**

La disposizione di cui al **comma 5** modifica il decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, recante “Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell’esercizio dell’attività di autotrasportatore”. La disposizione è finalizzata ad eliminare un non corretto recepimento di direttiva (UE) n. 2018/645, che ha modificato la direttiva 2003/59/CE, da cui sono derivati problemi di applicazione pratica in materia di carta di qualificazione del conducente. La stessa ha natura meramente ordinamentale e, pertanto, non è suscettibile di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il comma 6, in relazione alle attività svolte dagli ispettori in materia di controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, introduce i commi aggiuntivi *4-octies*, *4-nonies*, *4-decies* e *4-undecies* all’articolo 92 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27.

Il comma *4-octies* prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili siano individuati il numero e la composizione delle commissioni di esame, nonché i requisiti e le modalità di nomina dei relativi componenti ai fini degli esami di abilitazione degli ispettori che svolgono gli accertamenti periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi di cui al comma *4-septies*. Per la determinazione della misura dei compensi a favore dei componenti delle commissioni si applica la disciplina prevista dal decreto di cui all’articolo 3, comma 13, della legge 19 giugno 2019, n. 56.

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

Infine, al comma *4-decies*, si prevede che gli importi e le modalità di versamento dei diritti in parola siano determinati secondo le modalità previste dai provvedimenti adottati in attuazione dell’articolo 11, commi 12 e 13, del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n.35. Il medesimo comma *4-decies* stabilisce, altresì, che le relative somme siano versate all’entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro dell’economia e delle finanze, ad apposito capitolo istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Dal punto di vista finanziario, si evidenzia che la copertura degli oneri derivanti dallo svolgimento delle procedure di esame, nonché di quelle afferenti le iscrizioni nel citato registro degli ispettori o il loro rinnovo, è assicurata dai proventi versati dai soggetti richiedenti e saranno determinati con il decreto previsto dal comma *4-decies*.

Quanto alle commissioni di esame, si rappresenta che, secondo quanto previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 24 aprile 2020, pubblicato sulla Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana n. 225 del 10 settembre 2020, emanato in attuazione dell’articolo 3, comma 13, della legge 19 giugno 2019, n. 56, le stesse risultano composte da un presidente, due commissari ed un segretario. L’importo dei compensi ad essi riconoscibili è indicato nella tabella di seguito riportata:

	Compenso lordo base (€)
Presidente	550
Membro	500
Membro	500
Segretario	450
Totale	2.000
<i>24,20% per oneri previdenziali e 8,5% per IRAP</i>	<i>654</i>
TOTALE	2.654



*art. 2 del d.P.C.m. 24 aprile 2020

Ai compensi lordi va aggiunto, ai sensi dell'articolo 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 24 aprile 2020, un importo per ogni elaborato corretto pari a:

Presidente 0,55 €

Membro 0,50 €

Membro 0,50 €

Segretario 0,45 €

Assumendo a riferimento, stante la sostanziale equivalenza delle attività svolte dalle commissioni esaminatrici, gli importi unitari a carico degli istanti previsti dal decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione del 27 settembre 2000, pubblicato nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana n. 244 del 18 ottobre 2000, per le domande di esame per prima abilitazione (euro 123,95 per ciascun candidato), la copertura dei costi della commissione di esame è assicurata in presenza di circa 25 domande.

Quanto alle spese per la prima iscrizione e per l'aggiornamento dell'iscrizione nel registro degli ispettori di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 11 dicembre 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 22 del 28 gennaio 2020, si evidenzia che le stesse corrispondono alle tariffe applicabili per le operazioni in materia di motorizzazione, ai sensi dell'articolo 18 della legge 1° dicembre 1986, n. 870 e, in particolare, a quelle previste nella Tabella 3.

A tale riguardo, si precisa che sono circa 6000 le officine di autoriparazione autorizzate alle revisioni di cui all'articolo 80 del decreto legislativo n. 285 del 1992 e che ognuna di esse deve essere provvista di un responsabile tecnico abilitato alle operazioni di revisione di veicoli fino a 3500 kg.

Ipotizzando che nel periodo compreso tra l'entrata in vigore della disposizione e il 31 dicembre 2021 il 70% delle 103 Commissioni siano costituite (1 per ogni centro), si stima un costo relativo all'anno 2021 pari a circa 195 mila euro.

Lo stanziamento di risorse pari a 200 mila euro per l'anno 2021 consente di coprire integralmente i costi parte delle commissioni relativi primo anno di attività.

Nelle tabelle seguenti si riporta il dettaglio dei valori considerati e l'evidenza che le risorse iniziali pari a 200 mila euro sono soddisfacenti ed idonei al finanziamento dell'attività prevista dalla disposizione.



	Compenso lordo base (€)
Presidente	550
Membro	500
Membro	500
Segretario	450
Totale	2.000
24,20% per oneri previdenziali e 8,5% per IRAP	654
TOTALE	2.654
Presidente	0,55
Membro	0,50
Membro	0,50
Segretario	0,45
TOTALE	2,00
n. candidati per singola sessione	25,00
costo per singola seduta di esame	2.704,00
importo unitario a carico degli istanti previsti dal predetto D.M. 27 settembre 2000, per le domande di esame per prima abilitazione	123,95
stima dei candidati che necessitano di esame in una fase iniziale	6.000,00
n. totale di commissioni costituite	103,00
% di commissioni che svolgono sedute di esame nel corso dell'anno 2021	70%
n. commissioni che svolgono sedute di esami nel corso dell'anno 2021	72
n. di sedute per singola commissione - anno 2021	1,00
n. complessivo di candidati esaminati anno 2021	1.803
costo anno 2021	194.958
Risorse rese disponibili dalla disposizione	200.000,00
Risorse rese disponibili dalla partecipazione dei candidati agli esami nel corso dell'anno 2021	223.419,88
Totale	423.419,88
costo commissioni anno 2021	194.958,40
Residuo delle risorse disponibili	228.461,48
N. di commissioni finanziate con il residuo delle risorse disponibili	84
Nuove risorse rese disponibili dalla partecipazione dei candidati partecipanti alle 84 sedute di esami	261.814
candidati rimanenti all'anno 2022	4.197,50
nuovi candidati anno 2022	1.000,00
totale candidati anno 2022	5.197,50
n. di sedute	208
costo anno 2022	562.162
nuovi candidati anno 2023	1.000,00
n. di sedute	40,00
costo a decorrere dall' anno 2023	108.160,00

In considerazione di quanto sopra rappresentato, pertanto, al fine di consentire l'avvio delle attività delle commissioni esaminatrici di cui al comma 4-*octies*, in relazione all'anno 2021, il comma 4-*undecies* prevede l'autorizzazione di spesa di euro 200.000, cui si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale



2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Tabella A) che presenta le sufficienti disponibilità. Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Articolo 2 - Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche.

Il **comma 1** dell'articolo 2, in considerazione dei provvedimenti di regolazione e limitazione della circolazione stradale adottati nel periodo emergenziale da COVID-19 e della conseguente incidenza sulla dinamica dei transiti sulla rete autostradale, dispone la proroga al 31 dicembre 2021 del termine previsto dal comma 3 dell'articolo 13 del decreto- legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, per il perfezionamento dell'aggiornamento dei piani economici finanziari dei concessionari autostradali presentati nel termine del 30 marzo 2020. In particolare, la disposizione di cui si dispone la proroga prevede che per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza, il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2020 e all'anno 2021 è differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari predisposti in conformità alle delibere adottate, ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del decreto-legge n. 109 del 2018, convertito, con modificazione, dalla legge n. 130 del 2018, dall'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. Entro il 30 marzo 2020 i concessionari presentano al Concedente le proposte di aggiornamento dei piani economico finanziari, riformulate ai sensi della predetta normativa, che annullano e sostituiscono ogni precedente proposta di aggiornamento. Orbene, la disposizione di cui al comma 1 prevede che l'aggiornamento dei piani economici finanziari presentati nel termine del 30 marzo 2020 venga perfezionato entro e non oltre il 31 dicembre 2021, anziché entro il 31 luglio 2021.

Tale disposizione si rende necessaria in ragione del dilatamento delle tempistiche delle procedure di aggiornamento dei piani economici finanziari alla luce della situazione di incertezza nella determinazione della dinamica dei transiti sulla rete autostradale a causa dell'emergenza sanitaria da COVID-19 tuttora in corso che non ha consentito la predisposizione di proposte di piani finanziari sulla base di previsioni attendibili.

Trattasi di disposizione di natura ordinamentale, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 2** dell'articolo 2, in considerazione del calo di traffico registrato nelle autostrade italiane derivante dall'emergenza epidemiologica COVID-19 e dalle relative misure di limitazione del contagio adottate dallo Stato e dalle regioni, prevede che, al fine di contenere i conseguenti effetti economici e di salvaguardare i livelli occupazionali, è prorogata di due anni la durata delle concessioni, in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto, relative ai servizi di distribuzione di carbolubrificanti e ai servizi di ristoro sulla rete autostradale. La proroga non si applica in presenza di procedure di evidenza pubblica finalizzate al nuovo affidamento delle concessioni già definite con l'aggiudicazione alla data di entrata in vigore del presente decreto.

Trattasi di disposizione di **natura ordinamentale** da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 3** prevede la modifica dell'articolo 2, comma 171, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, che ha previsto che i compiti e le attribuzioni in materia di vigilanza sulle dighe facenti capo al Registro italiano dighe, ai sensi dell'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, siano trasferiti



al Ministero delle infrastrutture. In particolare, con la modifica apportata, si prevede che tali funzioni di vigilanza siano svolte 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. La disposizione è di **carattere ordinamentale** e non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 4** si introduce una modifica all'articolo 114, comma 4, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 in materia di piano di gestione ai fini delle operazioni di svaso, sghiaimento e sfangamento delle dighe.

L'articolo 114 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152, recante "Norme in materia ambientale" prevede, al comma 2, che: *"Al fine di assicurare il mantenimento della capacità di invaso e la salvaguardia sia della qualità dell'acqua invasata sia del corpo ricettore, le operazioni di svaso, sghiaimento e sfangamento delle dighe sono effettuate sulla base di un progetto di gestione di ciascun invaso. 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"*.

Al comma 3 del medesimo articolo si prevede 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. Restano valide in ogni caso le disposizioni fissate dal decreto del Presidente della Repubblica 1° novembre 1959, n. 1363, volte a garantire la sicurezza di persone e cose."*, mentre al successivo comma 4 si stabilisce che: *"Il progetto di gestione è predisposto dal gestore sulla base dei criteri fissati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare di concerto con il Ministro delle attività produttive e con quello delle politiche agricole e forestali, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, da emanarsi entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della parte terza del presente decreto."*

Orbene, con la disposizione in commento si modifica il comma 4 del citato articolo 114 del decreto legislativo n. 152 del 2006, stabilendo che il regolamento ivi previsto definisca i criteri per la redazione per gli invasi realizzati da sbarramenti aventi le caratteristiche di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, (ovvero le grandi dighe) e che, per gli invasi di cui all'articolo dell'articolo 89 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n.112, (su cui le regioni esercitano i compiti e le funzioni di vigilanza), le regioni, in conformità ai propri ordinamenti, adeguano la disciplina regionale agli obiettivi di cui ai commi 2, 3 e 9, anche tenuto conto delle specifiche caratteristiche degli sbarramenti e dei corpi idrici interessati. Tale modifica si rende necessaria al fine di semplificare le operazioni di svaso, sghiaimento e sfangamento delle "piccole dighe" di competenza regionale e di consentire che i criteri per la redazione del piano di gestione degli invasi di piccole dimensioni siano definiti dalle regioni, anche in considerazione del fatto che il medesimo articolo 114 attribuisce, al comma 5, il compito di approvare i sopra richiamati progetti di gestione alle regioni.

La disposizione è di **carattere ordinamentale** e non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 3 - Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore dei trasporti e delle infrastrutture ferroviarie e impianti fissi.

I **commi da 1 a 4** introducono disposizioni finalizzate ad accelerare l'attuazione del «Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, European Rail Traffic Management System, di seguito "ERTMS" e a garantire un efficace coordinamento tra la dismissione del sistema di segnalamento nazionale classe "B" e l'attrezzaggio dei sottosistemi di bordo dei veicoli



con il sistema ERTMS, prevedendo l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di un fondo con una dotazione di 60 milioni di euro, per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, per finanziare i costi di implementazione del sotto sistema ERTMS di bordo dei veicoli.

Tali risorse non sono destinate al finanziamento dei costi di sviluppo, certificazione, omologazione ed eventuali riomologazioni su reti estere dei cosiddetti «veicoli tipo», fermi macchina o sostituzione operativa dei mezzi di trazione ma sono, invece, destinati al finanziamento degli interventi di rinnovo o ristrutturazione dei veicoli, per l'adeguamento del relativo sottosistema di bordo di classe "B" al sistema ERTMS rispondente alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità indicate nella Tabella A2.3 dell'allegato A del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione europea del 27 maggio 2016, come modificato dal regolamento (UE) 2019/776 della Commissione europea del 16 maggio 2019 e alle norme tecniche previste al punto 12.2 dell'Allegato al decreto dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie n. 1/2016 del 13 dicembre 2016.

La quantificazione dei costi pari a 300 milioni di euro è stata stimata dal gestore dell'infrastruttura, con il supporto di un advisor indipendente, prendendo in considerazione la necessità di adeguare i sistemi di bordo di 5.000 cabine di guida ad un costo di 60.000 euro ciascuna. È stimabile che tale fabbisogno si ripartisca in maniera uniforme nel quinquennio in quanto la capacità industriale degli operatori di settore consente di attrezzare un massimo di 1.000 cabine annue.

La disposizione non comporta oneri a carico della finanza pubblica in quanto l'istituzione di un fondo per complessivi 300 milioni di euro per il periodo 2022-2026 trova copertura mediante utilizzo delle risorse di cui all'articolo 1, comma 86 della legge 23 dicembre 2005, n. 266, relativa al capitolo 7122 del Ministero dell'economia e delle finanze, recante "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato spa per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie".

Al **comma 2** si prevede che le risorse del comma 1 siano destinate al finanziamento degli interventi di rinnovo o ristrutturazione dei veicoli, per l'adeguamento del relativo sottosistema di bordo di classe «B» al sistema ERTMS rispondente alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità indicate nella Tabella A2.3 dell'allegato A del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione europea, del 27 maggio 2016, come modificato dal regolamento (UE) 2019/776 della Commissione europea, del 16 maggio 2019, e alle norme tecniche previste al punto 12.2 dell'Allegato 1a al decreto dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie n. 1/2016 del 13 dicembre 2016. Si prevede, inoltre, che fermo quanto previsto dal successivo comma 3, possano beneficiare del finanziamento gli interventi realizzati a partire dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto ed entro il 31 dicembre 2026, sui veicoli che risultino iscritti in un registro di immatricolazione istituito presso uno Stato membro dell'Unione europea, che circolano sul territorio nazionale e soltanto nel caso che detti interventi non risultino già finanziati dai contratti di servizio in essere con lo Stato o le regioni.

Il **comma 3** stabilisce che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, siano definite le modalità attuative di erogazione del contributo alle imprese ferroviarie o ai proprietari dei veicoli per gli interventi sui veicoli di cui al comma 2, nei limiti della effettiva disponibilità del fondo. Nell'ambito delle dotazioni del fondo, il citato decreto definisce i costi sostenuti che possono essere considerati ammissibili, l'entità del contributo massimo riconoscibile per ciascun veicolo oggetto di intervento in caso di effettuazione di una determinata percorrenza sulla rete ferroviaria interconnessa insistente sul territorio nazionale, l'entità della riduzione proporzionale del contributo riconoscibile in caso di effettuazione di percorrenze inferiori a quella richiesta ai fini dell'attribuzione del contributo nella misura massima, nonché i criteri di priorità di accoglimento delle istanze in coerenza con le tempistiche previste nel piano nazionale di sviluppo del sistema ERTMS di terra. La disposizione



subordina l'efficacia del citato decreto all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Il **comma 4** reca la copertura finanziaria degli oneri derivanti dal comma 1 prevedendo che per le finalità di cui al comma 1 si provvede, nei limiti di 60 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, mediante utilizzo delle risorse di cui all'articolo 1, comma 86, della legge 23 dicembre 2005, n. 266.

Il **comma 5** prevede la proroga a tutto il 2021 del termine di operatività del fondo istituito dall'articolo 47, comma 11-*quinquies*, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, con una dotazione di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017, 2018, 2019 e 2020, destinato alla formazione del personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria, con particolare riferimento alla figura professionale dei macchinisti del settore del trasporto ferroviario di merci. Al relativo onere, pari a complessivi 2 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 12, comma 18, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130 destinate alle spese di funzionamento..

All'uopo si rappresenta che la riduzione di 2 milioni di euro per l'anno 2021 dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 12, comma 18, del suddetto decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, non pregiudica le attività di Ansfisa, tenuto conto, infatti, che all'attualità, non sono state ancora effettuate le assunzioni già autorizzate e finanziate dalla medesima norma, con conseguente risparmio delle relative spese di funzionamento previste. Sul punto, si evidenzia che l'articolo 12, comma 15, del decreto-legge n. 109 del 2018 stabilisce che l'Agenzia è autorizzata all'assunzione a tempo indeterminato di 205 unità di personale e 19 dirigenti nel corso dell'anno 2019 e di 134 unità di personale e 13 dirigenti nel corso dell'anno 2020. A tal fine è previsto uno stanziamento di 24,3 milioni di euro a decorrere, di cui euro 5.320.000 per le relative spese di funzionamento, e 18,780 milioni di euro per le spese per il personale.

PERSONALE AUTORIZZATO ALL'ASSUNZIONE

CATEGORIA	Personale autorizzato all'assunzione nell'anno 2019 Articolo 12, decreto legge 109 del 2018	Personale autorizzato all'assunzione nell'anno 2019 Legge di Bilancio n. 145 del 2018	TOTALE ANNO 2019	Personale autorizzato all'assunzione nell'anno 2019 Articolo 12, decreto legge 109 del 2018	Personale autorizzato all'assunzione nell'anno 2019 Legge di Bilancio n. 145 del 2018	TOTALE ANNO 2020	TOTALE COMPLESSIVO
Direttori Generali	2	-	2	-	-	-	2
Dirigenti II Fascia	13	4	17	10	3	13	30
Professionisti I qualifica	18	9	27	13	9	22	49
Professionisti II qualifica	1	-	1	-	1	1	2
Funzionari	73	33	106	35	33	68	174
Collaboratori	45	20	65	19	19	38	103
Operatori	4	2	6	3	2	5	11
TOTALE	156	68	224	80	67	147	371

Nel prospetto seguente, al fine di dare evidenza dei risparmi di spesa, comprensive di quelle previste per il funzionamento, a valere sull'autorizzazione di spesa oggetto della richiesta di riduzione, si riporta il dettaglio delle risorse stanziare e dei costi sostenuti.



CATEGORIA	Personale pianta organica	Costo unitario nuovi ingressi (livello CCNL iniziale)	Costo totale
Dirigenti generali	2	€ 221.682	€ 443.364
Dirigenti non generali	16	€ 168.742	€ 2.699.875
Professionisti I qualifica	37	€ 85.447	€ 3.161.522
Professionisti II qualifica	1	€ 69.365	€ 69.365
Funzionari	64	€ 51.191	€ 3.276.255
Collaboratori	41	€ 45.813	€ 1.878.320
Operatori	8	€ 41.722	€ 333.775
Totale personale ANSFISA	169		€ 11.862.476

Altre spese di personale	€ 2.253.871	19%
Altre spese di funzionamento	€ 2.609.745	22%

SPESA € 16.726.092

Risorse	art. 12 decreto legge 109/2018 capitolo MIMS 1227 - pg. 2		€ 18.780.000
	art. 12 decreto legge 109/2018 capitolo MIMS 1227 - pg. 3		€ 3.520.000
	art 1, commi 330 e 331, legge 145/2018		€ 8.113.523
	art 1, commi 332, legge 145/2018		€ 2.000.000
	art. 15, comma 2, lett. a) del decreto legislativo 50/2019 entrate proprie		€ 2.000.000
	art. 15, comma 2, lett. b) del decreto legislativo 50/2019 incremento dell'1 per cento dei canoni di accesso alla rete ferroviaria, corrisposti dalle imprese ferroviarie ai gestori dell'infrastruttura		€ 8.500.000
	art. 15, comma 2, lett. c) del decreto legislativo 50/2019		
	art. 15, comma 2, lett. d) del decreto legislativo 50 del 2019		€ 7.686.476
	trasferimento risorse da parte di altre amministrazioni per 61 unità di cui all'articolo 12, comma 14, decreto legge 109 del 2018		€ 2.450.000
TOTALE			€ 53.049.999
risorse residue			€ 36.323.907



Relativamente alle entrate previste dell'articolo 15, comma 2, lettere a) e b) del decreto legislativo 50/2019, si riporta l'andamento delle stesse nel periodo 2016-2019

	2.019,00	2.018,00	2.017,00	2.016,00
art. 15, comma 2, lett. a) del decreto legislativo 50/2019 entrate proprie	2.029.766,24	2.292.465,67	2.782.246,23	1.519.843,44
art. 15, comma 2, lett. b) del decreto legislativo 50/2019 incremento dell'1 per cento dei canoni di accesso alla rete ferroviaria, corrisposti dalle imprese ferroviarie ai gestori dell'infrastruttura	7.190.759,88	15.805.849,66	8.557.215,64	9.340.357,21

Pertanto, l'importo di 2 milioni di euro per l'anno 2021, utilizzato a copertura della disposizione, trova piena disponibilità nell'ambito delle risorse residue previste per il medesimo anno dall'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 12, comma 18, del decreto – legge 28 settembre 2018, n. 109 e di cui si propone la riduzione.

Le disposizioni di cui ai **commi 6, 7 e 8** sono finalizzate ad assicurare la continuità dei servizi di trasporto ferroviario lungo la linea da Tirano in Italia fino a Campocologno in Svizzera, indicata come patrimonio dell'UNESCO. In particolare, la disposizione autorizza la circolazione nel territorio italiano dei rotabili ferroviari a tal fine impiegati per l'intera durata della concessione rilasciata al gestore di detto servizio di trasporto dall'ufficio governativo della Confederazione Elvetica (**comma 6**), assoggettando il relativo esercizio al rispetto delle norme di sicurezza previste dall'articolo 2, comma 4, e all'art. 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, riguardanti le reti ferroviarie funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario (**comma 7**), e demandando alla sottoscrizione di un apposito disciplinare, concordato tra il Comune di Tirano ed il gestore della Ferrovia Retica, la regolamentazione dell'esercizio sulla parte di tratta urbana, caratterizzata dal percorso promiscuo con veicoli e pedoni (**comma 8**).

Sul punto si rappresenta che l'esercizio lungo la tratta nel territorio italiano è avvenuto in base al D.M. 664 del 20 maggio 1987, la cui vigenza è scaduta in data 31 dicembre 2020. Ad oggi la continuità del servizio viene assicurata mediante un'ordinanza del Sindaco, emessa per scongiurare il fermo dell'impianto, in considerazione della rilevanza socio-economica dei relativi servizi di trasporto per la comunità locale, in attesa e nelle more della ordinaria definizione delle procedure di rilascio del titolo permissivo all'esercizio, che stante la natura di provvedimento contingibile e urgente ha necessariamente una durata predeterminata.

Si tratta di disposizioni da cui **non derivano nuovi o maggiori oneri** per la finanza pubblica, in quanto per l'esercizio del servizio non è prevista alcuna corresponsione di corrispettivi o sovvenzioni e il disciplinare di esercizio riguarderà in via principale le modalità tecniche di conduzione del servizio all'interno del sedime urbano. Inoltre, si prevede che, laddove dal disciplinare di esercizio di cui al primo periodo del comma 8 dovessero scaturire eventuali nuovi oneri, il comune di Tirano vi provveda con le risorse disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. All'uopo, si rappresenta che trattasi di oneri relativi alla sicurezza stradale e



alla viabilità interessata dal sistema ferroviario, che laddove si siano resi necessari negli anni scorsi, sono stati sostenuti dal medesimo comune di Tirano con risorse a valere sul proprio bilancio ed ammontano mediamente a circa 25 mila euro annui.

Il **comma 9** apporta modifiche all'articolo 51, comma 6, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, stabilendo che le eventuali risorse residue dello stanziamento complessivo di cui al comma 1 possono essere utilizzate, nell'anno 2021, per il potenziamento delle attività di controllo finalizzate ad assicurare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale avvenga in conformità alle misure di contenimento e di contrasto dei rischi sanitari derivanti dalla diffusione del COVID-19, nonché, come già previsto a legislazione vigente, a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri previste di cui all'articolo 200, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

La disposizione, limitandosi ad introdurre un'ulteriore possibilità di utilizzo di eventuali risorse residue relative allo stanziamento degli ulteriori 450 milioni di euro per l'anno 2021 previsti dal comma 1 del citato articolo 51, che ha incrementato la dotazione del fondo di cui all'articolo 1, comma 816, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, non determina nuovi o ulteriori oneri a carico della finanza pubblica

Articolo 4 - Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo.

Il **comma 1** apporta modifiche al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, al fine di aggiornare talune disposizioni, armonizzandone il contenuto alla recepita direttiva 2009/16/CE, nonché di aggiornare le previsioni concernenti la formazione del personale ispettivo del Corpo delle Capitanerie di porto. La disposizione ha natura ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La disposizione di cui al **comma 2** prevede l'inclusione del Porto di Arbatax nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna ed è finalizzata al superamento delle descritte correlate all'impossibilità di attuare una programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Sardegna incentivando, al contempo, la crescita dell'intero tessuto economico ed industriale che gravita intorno all'attività del porto. La norma prevede, altresì, l'inclusione del Porto Rifugio di Gela e del Porto Isola di Gela nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale ed è finalizzata alla creazione di un sistema portuale che, sotto un'unica *governance*, gestisca da protagonista del mercato tutte le funzioni previste dall'articolo 4, comma 3, della legge n. 84 del 1994 e, in particolare: commerciale e logistica, industriale e petrolifera, di servizio passeggeri, ivi compresi i croceristi, peschereccia, turistica e da diporto. La disposizione, pertanto, riveste nel suo complesso carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 3**, per la realizzazione di interventi infrastrutturali necessari ad incrementare la capacità di accosto dei traghetti impegnati nello Stretto di Messina nonché i servizi resi ai pendolari, assegna all'Autorità di sistema portuale dello Stretto risorse pari a 2 milioni di euro per l'anno 2021, a 30 milioni di euro per l'anno 2022 e a 5 milioni di euro per l'anno 2023.

Al fine di descrivere l'ambito di operatività della disposizione di cui al comma 3 si rappresenta che tra i Porti di Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria transitano ogni anno, prendendo come riferimento il dato 2019 pre-emergenza COVID-19, circa 10.000.000 passeggeri, circa 1.800.000



autovetture e 400.000 mezzi pesanti; circa 1.500.000 passeggeri e 700.000 tra mezzi pesanti ed autovetture, transitano invece sulle tratte Tremestieri-Villa San Giovanni/Reggio Calabria.

Per questi trasferimenti vengono effettuate circa 110.000 corse annue con una media giornaliera di una nave in partenza ogni 5 minuti. Mediamente, quindi, nello Stretto di Messina, al netto del traffico merci, giornalmente transitano non meno di 20.000 passeggeri di cui almeno un quarto pendolari che si spostano per esigenze lavorative tra le città di Messina e Reggio Calabria. Nei periodi estivi, in corrispondenza ai massicci spostamenti turistici verso la Sicilia, i flussi di passeggeri e mezzi possono anche raddoppiare.

Nello specifico, secondo quanto espresso in relazione illustrativa, gli interventi infrastrutturali individuati sono: a) la creazione del terzo scivolo presso l'approdo di Messina-Tremestieri, rispetto cui si stima uno stanziamento di 2.000.000 di euro destinato alla realizzazione di un impalcato su pali di grande diametro e dello scivolo poggia-portelloni, oltre che all'effettuazione delle operazioni di dragaggio dei fondali per il ripristino di una quota funzionale alle navi traghetto che scalano l'accosto in questione; b) la riorganizzazione degli ormeggi traghetti e mezzi veloci nel bacino interno del porto di Messina, rispetto cui si stima uno stanziamento di 5.000.000 di euro; c) la realizzazione di nuovi ormeggi per navi traghetto e mezzi veloci e della Stazione marittima passeggeri nel Porto di Villa San Giovanni, il cui costo (per banchine e retrostanti piazzali, stazione marittima, impianti, etc.) ammonta a complessivi 30 milioni di euro. I relativi interventi sono monitorati dalla predetta Autorità portuale ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, classificando gli interventi sotto la voce "Interventi portuali infrastrutturali DL MIMS 2021".

Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 2 milioni di euro per il 2021, a 30 milioni di euro per il 2022 e a 5 milioni di euro per il 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte capitale di cui al comma 5 dell'articolo 34-ter della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Il **comma 4** modifica l'articolo 89 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126. Al riguardo, si premette che tale norma ha istituito presso l'allora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione iniziale di 50 milioni di euro per l'anno 2020 e di 20 milioni di euro per l'anno 2021, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio, a favore delle imprese armatoriali che operano con navi di bandiera italiana, iscritte nei registri alla data del 31 gennaio 2020, impiegate nei trasporti di passeggeri e combinati di passeggeri e merci via mare, anche in via non esclusiva, per l'intero anno. Il limite posto nella stessa norma di ammettere al godimento del beneficio le sole navi battenti bandiera italiana, non includendo quelle iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero battenti bandiera di altri Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, rischierebbe di essere in contrasto con le norme europee in tema di aiuti di Stato e di regolazione del mercato interno, con conseguente possibile non approvazione della misura in sede di notifica alla Commissione europea che potrebbe giudicare la suddetta previsione normativa una restrizione (*cd. hard-core*) fondata sulla nazionalità della nave (*cf.* artt. 45, 49 e 63 del TFUE).

La modifica è finalizzata ad assicurare la conformità alle norme europee sugli aiuti di Stato ed a quelle sulla regolazione del mercato interno e determina un ampliamento del novero delle unità navali potenzialmente ammissibili ai benefici in argomento (ricomprendendovi non solo le unità battenti bandiera italiana, ma anche quelle iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio



economico europeo ovvero battenti bandiera di altri Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo). Al contempo, la disposizione inserisce una "perimetrazione" riguardo alle imprese armatoriali interessate mediante l'introduzione dei riferimenti - quali requisiti di qualificazione e di ammissione al beneficio - di "sede legale" e di "stabile organizzazione" (per quelle imprese non aventi sede legale in Italia). Questi ultimi sono stati mutuati dalla formulazione dell'articolo 10 della legge 20 novembre 2017, n. 167 ("Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione Europea - Legge europea 2017") che, in tema di "sgravi fiscali", ha inserito gli stessi riferimenti al fine di aderire ai principi comunitari in base ai quali vengono proposte le modifiche normative in oggetto. Tanto premesso, si evidenzia che la modifica risulta, altresì, indispensabile al fine di ottenere l'autorizzazione da parte della Commissione europea, prevista dal comma 3 dell'articolo 89 del decreto-legge n. 104 del 2020 e, pertanto, procedere all'erogazione dei contributi. In particolare, nel corso delle interlocuzioni intrattenute dalla competente Direzione generale dei porti con la Commissione europea, quest'ultima ha evidenziato la non riconducibilità della misura alla disciplina in materia di aiuti di Stato e alla posizione assunta dalla medesima Commissione con la comunicazione C(2020)3667 final dell'11 giugno 2020 relativa all'aiuto di Stato Aiuto di Stato SA.48260 (2017/NN) — Italia per i benefici riconosciuti alle imprese operanti nel settore marittimo. Di talché, la modifica risulta *prima facie* necessitata. In relazione agli effetti finanziari derivanti dall'estensione dell'ambito soggettivo di applicazione della disposizione, si rappresenta che essa comporta un incremento della platea di sette operatori economici e non appare incidere in modo significativo sull'entità della compensazione riconoscibile a valere delle risorse economiche del fondo (pari a 70 milioni di euro). All'uopo, si evidenzia che, come riportato nella relazione tecnica relativa al comma 665 dell'articolo 1 della legge di bilancio 2021, le imprese armatoriali, che operano con navi di bandiera italiana, iscritte nei registri alla data del 31 gennaio 2020, impiegate nei trasporti di passeggeri e combinati di passeggeri e merci via mare, anche in via non esclusiva, hanno registrato "nell'anno 2018 un fatturato complessivo di circa 1,35 miliardi di euro (di cui circa 1 miliardo di euro prodotto dalle imprese che svolgono il servizio di lungo raggio e circa 350 milioni di euro prodotto da imprese che operano a corto raggio). Tale settore, al pari dei settori del trasporto aereo e del trasporto terrestre, in conseguenza delle misure di contenimento e di restrizione della circolazione adottate per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19, ha registrato una notevole contrazione del volume di traffici via mare relativi sia al trasporto di merci che di persone, cui è conseguita una riduzione di fatturato rispetto agli anni precedenti stimata in circa il 405 milioni di euro (-30%), determinata tenendo conto che nei mesi di marzo, aprile e maggio tali imprese hanno sostanzialmente arrestato la propria attività. La disposizione, al fine di salvaguardare i livelli occupazionali (circa 100 mila occupati incluso l'indotto) e la competitività ed efficienza del settore, incrementa di ulteriori 20 milioni di euro il fondo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti". Tenuto conto dell'entità della dotazione del fondo (come ricordato, pari a complessivi 70 milioni di euro) e l'entità della riduzione di fatturato subita dalle imprese armatoriali che utilizzano navi di bandiera italiana (-405 milioni), si rappresenta che l'entità del ristoro riconoscibile agli stessi è pari a circa 17% della riduzione di fatturato stimata. Conseguentemente, l'applicazione della misura ad ulteriori sette operatori, che registrano una riduzione di fatturato per circa 60 milioni di euro, (che, si ribadisce, costituisce la condizione inderogabile per ottenere l'autorizzazione da parte della Commissione europea), determina la possibilità di riconoscere contributi corrispondenti a circa il 15% della riduzione di fatturato stimata



in luogo del precedente 17%, che appare comunque idonea a perseguire le finalità di salvaguardare i livelli occupazionali e la competitività ed efficienza del settore.

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio dei valori considerati

	imprese amatoriali, che operano con navi battenti bandiera italiana	imprese amatoriali, che operano con navi battenti bandiera di altri Stati	Totale
Fatturato	1.350.000.000,00	200.000.000,00	1.550.000.000,00
% riduzione di fatturato registrato dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio	30%	30%	
riduzione di fatturato registrato dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio	405.000.000,00	60.000.000,00	465.000.000,00
dotazione del fondo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti	70.000.000,00		70.000.000,00
% di copertura	17%		15%

Il **comma 5** estende anche al corrente anno misure in favore del settore portuale, apportando le conseguenziali modifiche all'articolo 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, nell'ambito delle risorse già disponibili a legislazione vigente.

In particolare, alla **lettera a)** si prevede che le Autorità di sistema portuale e l'Autorità portuale di Gioia Tauro, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio, possano continuare a disporre la riduzione dell'importo dei canoni concessori di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, agli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, dovuti in relazione agli anni 2020 e 2021. Detta misura, subordinata espressamente alle disponibilità di bilancio delle predette Autorità, presenta profili di neutralità finanziaria, atteso che si limita a prevedere anche per l'anno 2021 la misura già prevista per l'anno 2020, escludendo, al contempo, la possibilità di utilizzare a tale fine gli eventuali avanzi di amministrazione. Inoltre, si prevede, analogamente, che la riduzione dei canoni sopra richiamata possa essere riconosciuta per i canoni dovuti fino alla data del 31 luglio 2021, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il 31 luglio 2021, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019: si estende, pertanto, sino al 31 luglio 2021 la misura sinora vigente per i canoni dovuti sino al 31 dicembre 2020. Anche detta misura presenta profili di neutralità finanziaria, atteso che essa è prevista esclusivamente nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio.



Con le **lettere b) e c)**, si modificano, invece, rispettivamente i commi 10-*bis* e 10-*quinquies* dell'articolo 199, ridefinendo in senso riduttivo la tipologia di introiti da prendere in considerazione ai fini della determinazione dei contributi riconoscibili in favore delle Autorità di sistema portuale (**lettera b)** (introiti destinati al finanziamento delle infrastrutture non intese ad essere sfruttate ai fini commerciali) e, al contempo, si esclude la preventiva autorizzazione da parte della Commissione europea ai fini dell'erogazione degli stessi, dal momento che, come chiarito, nella Comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea 2016/C 262/01, il finanziamento delle infrastrutture non intese ad essere sfruttate a fini commerciali – ossia, infrastrutture non economiche, quali, ad esempio quelle utilizzate per le attività dello Stato nell'esercizio dei suoi pubblici poteri (impianti militari, controllo del traffico aereo, polizia, dogane, ecc.), o che non sono utilizzate per offrire beni o servizi su un determinato mercato (ad esempio, le strade pubbliche)– è, in linea di principio, escluso dall'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato.

Alla **lettera d)**, che introduce il comma 10-*sexies*, si prevede che le eventuali risorse residue di cui alla lettera a) del comma 7 dell'articolo 199 del richiamato decreto-legge n. 34 del 2020, non assegnate con il decreto di cui al primo periodo, siano destinate alle imprese titolari di concessioni demaniali di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché alle imprese concessionarie per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, a titolo di indennizzo per le ridotte prestazioni rese da dette società conseguenti alla riduzione dei volumi di traffico dal 1° gennaio 2021 al 31 luglio 2021, rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno 2019, secondo criteri e le modalità da stabilire con decreti del Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili. La disposizione non comporta nuove o maggiori spese per l'amministrazione, limitandosi a prevedere che le eventuali risorse residue del fondo di cui al comma 7, che hanno già scontato gli effetti sui saldi di finanza pubblica anche per l'anno 2021 in forza delle previsioni di cui all'articolo 34, comma 11, del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176, possano essere utilizzate, nell'anno 2021, per una finalità diversa da quella prevista dalla lettera a) del medesimo comma 7 e, comunque, nel limite dello stanziamento complessivo di 26 milioni di euro già stabilito da detta lettera a).

Il **comma 6** della presente disposizione modifica l'articolo 103-*bis* del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, prorogando fino al 31 dicembre 2021, le procedure semplificate per tutti i contratti di arruolamento dei membri dell'equipaggio o del personale dei servizi ausiliari di bordo che sono stipulati dal comandante della nave ovvero dall'armatore o da un suo procuratore nelle forme di cui all'articolo 329 del codice della navigazione, fermo restando l'obbligo di procedere alle annotazioni ed alle convalide previste dall'articolo 357, comma 3, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, in deroga all'articolo 328 del codice della navigazione. Trattasi disposizione di carattere ordinamentale che non comporta nuovi o maggiori oneri.

Articolo 5 - Disposizioni urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Consiglio superiore dei lavori pubblici e in materia di incentivi per funzioni tecniche.



costo medio di 35.000 per ciascun esperto o consulente, evidenziandosi che, relativamente all'anno 2021, la spesa è stata stimata avendo riguardo all'ultimo quadrimestre dell'anno.

Per quanto riguarda il profilo finanziario è autorizzata la spesa di euro 741.985 per l'anno 2021 e di euro 2.225.954 a decorrere dall'anno 2022, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Il **comma 4** modifica l'articolo 45 del decreto – legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, introducendo disposizioni finalizzate a prevedere:

- a) l'integrazione del Comitato speciale istituito dall'articolo 45 del citato decreto-legge n. 77 del 2021 presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici con un rappresentante del Ministero della difesa;
- b) una modifica all'ultimo periodo del comma 2 disponendo il riconoscimento dei soli rimborsi spesa agli esperti invitati a partecipare alle riunioni del Comitato, nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente e di quanto previsto per i componenti e gli esperti del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Al riguardo si evidenzia che l'articolo 52, comma 1-bis del citato decreto legge n. 77/2021 prevede, in caso di comprovate necessità correlate alla funzionalità delle Forze armate, anche connesse all'emergenza sanitaria la possibilità di applicare le misure di semplificazione procedurale di cui all'articolo 44 anche alle opere destinate alla difesa nazionale, di cui all'articolo 233, comma 1, lettere a), i), m), o), r) del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, individuate, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro della difesa, sentito il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Si rende, pertanto, necessaria l'integrazione del Comitato speciale istituito dall'articolo 45 del citato decreto - legge n. 77 del 2021 presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici con un rappresentante del Ministero della difesa.

In relazione alle spese del Comitato speciale, la relazione tecnica dell'articolo 45 del citato decreto-legge n. 77 del 2021 quantifica il costo annuo massimo di ogni membro del Comitato in euro 35.000 con un costo annuo complessivo, per 28 membri escluso il Presidente, in euro 980.000, mentre, per sei mesi dell'anno 2021, le spese del Comitato sono quantificate in euro 490.000.

Ai fini della quantificazione degli effetti finanziari derivanti dall'integrazione del Comitato di cui al citato articolo 45 con un rappresentante designato del Ministero della difesa nella composizione sono, pertanto, quantificati oneri pari a euro 35.000 annui per ciascun anno dal 2022 al 2026.

Relativamente all'anno 2021 i costi per l'inserimento dell'ulteriore componente trova adeguata copertura nell'ambito delle risorse già previste a legislazione vigente per il medesimo anno (euro 490.000). Tenuto conto, infatti, che all'attualità, stante la necessità di acquisire le designazioni da parte delle Amministrazioni rappresentate in seno al Comitato, l'iter di istituzione non si è ancora perfezionato e, pertanto, il Comitato non risulta costituito, la copertura degli oneri aggiuntivi derivanti dall'ulteriore membro del Comitato speciale è garantita dalle minori spese determinatesi in ragione della mancata istituzione dell'organismo di cui trattasi.

Ipotizzando, pertanto, la costituzione dello stesso possa essere perfezionato a far dal 1° settembre 2021, si registrerebbe un risparmio pari almeno a 160.000 euro (relativo ai mesi di luglio e agosto). Considerato che il membro aggiuntivo del Ministero della difesa potrebbe far parte del Comitato a



partire dal 1° settembre 2021, il relativo onere per l'anno 2021 è quantificato in circa euro 12 mila (pari a 4 mesi).

Nel prospetto seguente si riportano i valori considerati evidenziando la sufficiente disponibilità di risorse previste a legislazione vigente per la copertura relativa all'anno 2021 degli oneri aggiuntivi derivanti dall'ulteriore membro del Comitato speciale.

Componenti Comitato speciale	Unità	Indennità	Costo annuale	Costo 6 mesi (1° luglio - 31 dicembre)	Costo 4 mesi (1° settembre - 31 dicembre)	Risparmio di spesa registrato nell'anno 2021 derivante dal mancato perfezionamento dell'iter di istituzione del Comitato speciale (relativo ai mesi di luglio e agosto)
Presidente Consiglio superiore dei lavori pubblici	1	-	-	-	-	-
Consigliere di Stato	1	35.000	35.000	17.500	11.667	5.833
Consigliere della Corte dei conti	1	35.000	35.000	17.500	11.667	5.833
Avvocato dello Stato	1	35.000	35.000	17.500	11.667	5.833
Dirigente di livello generale in servizio presso le amministrazioni dello Stato	6	35.000	210.000	105.000	70.000	35.000
Rappresentante designato dalla Conferenza unificata	3	35.000	105.000	52.500	35.000	17.500
Rappresentante designato dagli Ordini professionali	3	35.000	105.000	52.500	35.000	17.500
Esperto scelto fra docenti universitari di chiara e acclarata competenza	13	35.000	455.000	227.500	151.667	75.833
	29		980.000	490.000	326.667	163.333
Onere relativo all'anno 2021 derivante dall'integrazione del Comitato Speciale con un rappresentante designato del Ministero della difesa						11.667
Differenza						151.667

Relativamente alla modifica apportata all'ultimo periodo del comma 2 dell'articolo 45 del decreto legge n. 77 del 2021, la stessa non comporta ulteriori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto il riconoscimento dei soli rimborsi spesa agli esperti invitati a partecipare alle riunioni del Comitato avviene a valere sulle risorse disponibili a legislazione vigente sul capitolo di spesa assegnato al Consiglio superiore dei lavori pubblici 2954 "spese occorrenti per le verifiche tecniche e conseguenti necessità operative connesse allo svolgimento ecc." utilizzabile, per le finalità indicate dalla presente disposizione, anche attraverso la loro riprogrammazione. In particolare, il rimborso spese è stato parametrato a quanto previsto per i componenti e per gli esperti del Consiglio superiore dei lavori pubblici (legge n. 836/1973, decreto del Presidente della Repubblica n. 513/1978, legge n. 417/78 e decreto del Presidente della Repubblica n. 395/88) ed è stata stimata una spesa massima annuale pari a 18 mila euro (6 mila euro nell'anno 2021 avendo considerato 4 mesi). Nella tabella seguente si riporta il dettaglio dei valori considerati.



n. riunioni annuali	18,00	vitto (2 pasti al giorno)	61,1
n. medio esperti in presenza per singola riunione	2,00	vitto (2 pasti al giorno)	61,1
importo medio per singola missione	500,00	alloggio (albergo 4 stelle)	150
importo annuo	18.000,00	viaggio andata (stima tratta alta velocità RO-MI)	95
		viaggio ritorno (stima tratta alta velocità MI-RO)	95
importo 4 mesi	6.000,00	taxi	38
		Totale	500,2

Il comma 5 reca la copertura finanziaria della disposizione di cui al comma 4, lettera a) prevedendo che agli oneri, pari a euro 35.000 per ciascuno degli anni dal 2022 fino al 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del Fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021 - 2023, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali», della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (tabella A) che presenta la sufficiente disponibilità. All'attuazione del comma 4, lettera a), per l'anno 2021 e lettera b), si provvede invece con le risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente.

La disposizione del **comma 6** reca modifiche all'articolo 22, comma 2, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, in materia di funzionamento della Commissione nazionale per il dibattito pubblico.

Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n.76 sono state disciplinate le modalità di svolgimento, le tipologie e le soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico, nonché le competenze della Commissione Nazionale per il dibattito pubblico e con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 30 dicembre 2020, n. 627, è stata istituita la Commissione nazionale, composta, ai sensi dell'articolo 4 del citato decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 76 del 2018 da n. 15 membri e da n. 3 esperti eventualmente nominati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta della Commissione, che prendono parte ai lavori della Commissione senza diritto di voto.

Con la norma in esame si provvede a modificare il comma 2 del citato articolo 22 del decreto legislativo n. 50 del 2016 al fine di riconoscere ai componenti della Commissione nazionale un rimborso delle spese effettivamente sostenute e documentate per le missioni effettuate nei limiti previsti per il personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con oneri complessivi, per tutti i componenti della Commissione, non superiori a 18.000 euro per l'anno 2021 ed a 36.000 euro a decorrere dall'anno 2022. Tale quantificazione è stata elaborata ipotizzando lo svolgimento da parte della Commissione di n. 1 riunione ogni trimestre (per l'anno 2021 sono state considerate 2 riunioni) e l'importo medio di 500 euro di rimborso per ogni singolo componente per le spese documentate effettivamente sostenute per ogni missione effettuata (ovvero n. 2 riunioni per l'anno 2021 e n. 4 riunioni per l'anno 2022 per ogni singolo membro della Commissione), ipotizzando prudenzialmente che i 15 componenti della Commissione e i 3 esperti eventualmente nominati dal Ministero provengano da località diverse da Roma, ove ha sede la Commissione.



Nella tabella seguente vengono riportati i valori utilizzati ai fini della quantificazione degli oneri derivanti dal comma 6.

n. riunioni / missioni	4,00	vitto (2 pasti al giorno)	61,1
importo per singola riunione / missione	500,00	vitto (2 pasti al giorno)	61,1
n. componenti	18,00	alloggio (albergo 4 stelle)	150
		viaggio andata (stima tratta alta velocità RO-MI)	95
		viaggio ritorno (stima tratta alta velocità MI-RO)	95
importo a decorrere dal 2022	36.000,00	taxi	38
importo 2021	18.000,00	Totale	500,2

Per il personale in servizio al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, diverso da quello appartenente al ruolo dirigenziale, i **commi 7 e 8** prevedono, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, l'incremento dell'indennità di amministrazione e del fondo risorse decentrate del personale non dirigenziale di cui all'articolo 76 del contratto collettivo nazionale di lavoro del comparto funzioni centrali 2016-2018 e, con riferimento al personale dirigenziale, l'incremento dei fondi per la retribuzione di posizione e la retribuzione di risultato del medesimo personale.

Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili gestisce circa il 40% degli investimenti pubblici in Italia e gestisce servizi che riguardano la maggior parte della popolazione (circa 40 milioni di titolari di patente di guida, circa 50 milioni di veicoli circolanti). A fronte di ciò si riscontra, anche in ragione della mancanza di personale, una sempre crescente difficoltà di soddisfare la domanda dell'utenza, sia in relazione alle competenze del settore delle infrastrutture che per quelle del settore dei trasporti e della motorizzazione.

In considerazione delle specifiche professionalità, anche di natura tecnica, del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e tenuto conto della necessità di remunerare adeguatamente le attività di controllo svolte da detto personale, nonché delle peculiari responsabilità facenti capo al personale appartenente ai ruoli dirigenziali, l'incremento dei fondi risulta essenziale al fine di assicurare il rafforzamento delle capacità tecniche del Dicastero al fine di evitare la mobilità delle competenze professionali più elevate verso altre Amministrazioni, determinata prevalentemente da ragioni economiche come fondatamente ipotizzabile in ragione del differente trattamento retributivo. In proposito, si precisa che i fondi relativi la retribuzione accessoria riconosciuti dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono di gran lunga inferiori a quelli previsti presso tutte le altre Amministrazioni centrali. Per evidenziare e dare conto del divario esistente si riportano alcuni dati relativi ad altre Amministrazioni centrali:

- relativamente al fondo risorse decentrate del personale sono riconosciuti circa 4.000 euro lordi annui pro capite ai dipendenti del Ministero dell'economia e delle finanze rispetto ai 309,15 euro lordi annui pro capite spettanti al personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;



- analogo divario si riscontra relativamente alla retribuzione parte variabile dei dirigenti non generali (circa € 31.737,00 lordi annui per il personale dirigente non generale del Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali rispetto a circa € 17.220,19 lordi annui riconosciuta al corrispondente dirigente del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili);
- situazione simile si registra rispetto al personale dirigenziale generale (un dirigente generale presso il Ministero della Salute percepisce mediamente una retribuzione annua lorda di parte variabile di € 76.111,39 ed una retribuzione di risultato di circa € 20.919,00, mentre presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili tali retribuzioni risultano pari rispettivamente a circa € 72.000,00 e € 7.000,00).

All'uopo si rappresenta che già con la legge di bilancio 2019 alcuni Ministeri hanno incrementato le dotazioni dei fondi per le retribuzioni accessorie sia di posizione che di risultato.

Le disposizioni di cui ai **commi 7 e 8** prevedono:

- l'incremento delle risorse del fondo risorse decentrate al fine di riconoscere al personale non dirigenziale l'importo di 1.100 lordi annui pro capite in luogo degli attuali euro 309,25;
- l'incremento del 20% dell'indennità di amministrazione del personale non dirigenziale;
- l'incremento del 20% dei fondi per la retribuzione di posizione e di risultato del personale dirigenziale non generale;
- l'incremento del 5% dei fondi per la retribuzione di posizione e di risultato del medesimo personale dirigenziale generale.

Nelle tabelle seguenti si riportano i valori considerati ed i relativi incrementi previsti al fine della quantificazione degli oneri.

Tabella 1 - fondo risorse decentrate del personale non dirigenziale

FRD 2020	
unità	6.994
quota 2020 di parte fissa disponibile*	€ 2.869.218
importo medio pro-capite	410,24 <i>lordissimo</i>
	309,15 <i>lordo dip.</i>

PROPOSTA DI INCREMENTO	
importo medio pro-capite proposto	1.100,00 <i>lordo dip.</i>
	1.459,70 <i>lordissimo</i>

differenza tra importo medio pro-capite effettivo 2020 e importo medio pro-capite proposto	1.049,46 <i>lordissimo</i>
fondi necessari per incremento	7.339.923,35 <i>lordissimo</i>

FRD 2020	
TOTALE RISORSE CERTE E STABILI AL NETTO RIDUZIONE STRUTTURALE	€ 9.164.007
UTILIZZI GIÀ STABILITI (DA DECURTARE DALLE RISORSE CERTE E STABILI):	
finanziamento cassa previdenza e assistenza	-€ 1.000.000
perequazione indennità posizione dirigenti ex LLPP	-€ 640.000
sviluppi economici all'interno delle aree ex art. 7 CCNL 2016-2018	-€ 4.654.789
TOTALE UTILIZZI GIÀ STABILITI (DA DECURTARE DALLE RISORSE CERTE E STABILI)	-€ 6.294.789
RISORSE CERTE E STABILI (al netto degli utilizzi già stabiliti) anno 2020	€ 2.869.218

Tabella 2 - indennità di amministrazione del personale non dirigenziale



RETRIBUZIONE PERSONALE AREE DAL 1/4/2018

area / fascia retributiva	CCNL 2018 tab.C - Stipendio tabellare Annuo da 1.4.2018	13 ^a	Totale Stipendio Annuo - lordo dip.	Ind. Amm. annua	Totale retribuzione annua - lordo dip. - p.g.1	Contr. Amm. - p.g.2	IRAP Amm. - pg.1	Costo Totale lordissimo		
						29,88%	8,50%	ANNUO		
Ispettore Generale r.e.	33.203,27	2.766,94	35.970,21	6.370,44	42.340,65	12.651,39	3.598,96	58.990,99		
Direttore Divisione r.e.	30.861,96	2.571,83	33.433,79	5.769,36	39.203,15	11.719,50	3.332,27	54.245,32		
Terza Area - Fascia 7	32.246,48	2.687,21	34.933,69	4.551,24	39.484,93	11.798,10	3.356,22	54.639,24		
Terza Area - Fascia 6	30.389,00	2.530,73	32.899,73	4.551,24	37.450,99	11.190,36	3.183,33	51.824,68	61,00	3.161.306,49
Terza Area - Fascia 5	28.449,67	2.370,81	30.820,48	4.551,24	35.371,72	10.509,07	3.006,60	48.847,39	293,00	14.241.882,46
Terza Area - Fascia 4	26.718,84	2.226,57	28.945,41	4.551,24	33.496,65	10.008,80	2.847,22	46.352,68	623,00	28.877.709,84
Terza Area - Fascia 3	24.329,64	2.027,47	26.357,11	3.811,69	30.168,79	9.014,43	2.584,35	41.747,67	941,00	39.284.484,68
Terza Area - Fascia 2	23.074,61	1.922,88	24.997,49	3.238,08	28.235,57	8.436,78	2.400,02	39.072,39	154,00	6.017.147,68
Terza Area - Fascia 1	22.291,78	1.857,65	24.149,43	3.238,08	27.387,51	8.183,39	2.307,94	37.698,63	278,00	10.638.876,66
Seconda Area - Fascia 6	23.014,93	1.917,91	24.932,84	2.792,28	27.725,12	8.284,27	2.356,64	38.368,02	10,00	383.660,22
Seconda Area - Fascia 5	22.377,66	1.864,81	24.242,47	2.792,28	27.034,75	8.077,96	2.297,66	37.410,68	530,00	18.827.860,47
Seconda Area - Fascia 4	21.594,96	1.799,58	23.394,54	2.792,28	26.186,82	7.824,62	2.226,88	36.237,32	1.243,00	45.042.980,84
Seconda Area - Fascia 3	20.358,58	1.696,53	22.055,11	2.792,28	24.847,39	7.424,40	2.112,03	34.393,81	1.936,00	46.624.451,34
Seconda Area - Fascia 2	19.132,15	1.594,35	20.726,50	2.444,26	23.170,76	6.923,43	1.969,52	32.063,72	890,00	22.123.868,62
Seconda Area - Fascia 1	18.203,28	1.516,94	19.720,22	2.139,60	21.859,82	6.531,71	1.858,08	30.249,62	412,00	12.482.842,98
Prima Area - Fascia 3	18.523,93	1.543,66	20.067,59	1.899,24	21.966,83	6.503,69	1.867,19	30.397,70	374,00	11.368.739,98
Prima Area - Fascia 2	17.868,35	1.489,03	19.357,38	1.899,24	21.256,62	6.351,48	1.806,81	28.414,91	23,00	678.642,82
Prima Area - Fascia 1	17.263,45	1.438,62	18.702,07	1.899,24	20.601,31	6.155,67	1.751,11	28.608,09	6,00	171.048,56
									6.994,00	260.899.999,93

RETRIBUZIONE PERSONALE AREE DAL 1/4/2018

area / fascia retributiva	CCNL 2018 tab.C - Stipendio tabellare Annuo da 1.4.2018	13 ^a	Totale Stipendio Annuo - lordo dip.	Ind. Amm. annua	Totale retribuzione annua - lordo dip. - p.g.1	Valori aggiornati				
						Contr. Amm. - p.g.2	IRAP Amm. - pg.1	Costo Totale lordissimo		
						29,88%	8,50%	ANNUO		
Ispettore Generale r.e.	33.203,27	2.766,94	35.970,21	7.644,53	43.614,74	13.032,08	3.707,25	60.354,07		
Direttore Divisione r.e.	30.861,96	2.571,83	33.433,79	6.923,23	40.357,02	12.058,68	3.430,35	55.846,05		
Terza Area - Fascia 7	32.246,48	2.687,21	34.933,69	5.461,49	40.395,17	12.070,08	3.433,92	55.899,84		
Terza Area - Fascia 6	30.389,00	2.530,73	32.899,73	5.461,49	38.361,24	11.462,34	3.260,71	53.084,28	61,00	3.238.141,15
Terza Area - Fascia 5	28.449,67	2.370,81	30.820,48	5.461,49	36.281,96	10.841,05	3.083,97	50.236,98	293,00	14.710.645,59
Terza Area - Fascia 4	26.718,84	2.226,57	28.945,41	5.461,49	34.406,90	10.280,78	2.924,59	47.612,27	623,00	29.664.441,38
Terza Area - Fascia 3	24.329,64	2.027,47	26.357,11	4.574,02	30.931,13	9.242,22	2.629,15	42.802,49	941,00	40.277.145,12
Terza Area - Fascia 2	23.074,61	1.922,88	24.997,49	3.885,70	28.883,19	8.630,30	2.455,07	39.968,56	154,00	6.155.158,02
Terza Area - Fascia 1	22.291,78	1.857,65	24.149,43	3.885,70	28.035,12	8.376,90	2.382,99	38.795,01	278,00	10.788.011,40
Seconda Area - Fascia 6	23.014,93	1.917,91	24.932,84	3.350,74	28.283,58	8.451,13	2.404,10	39.138,81	10,00	391.388,14
Seconda Area - Fascia 5	22.377,66	1.864,81	24.242,47	3.350,74	27.593,20	8.244,85	2.345,43	38.183,47	530,00	20.237.239,92
Seconda Area - Fascia 4	21.594,96	1.799,58	23.394,54	3.350,74	26.745,28	7.991,49	2.273,35	37.010,11	1.243,00	46.003.570,37
Seconda Area - Fascia 3	20.358,58	1.696,53	22.055,11	3.350,74	25.405,84	7.591,27	2.159,50	35.156,61	1.356,00	47.672.356,49
Seconda Area - Fascia 2	19.132,15	1.594,35	20.726,50	2.933,14	23.659,63	7.069,50	2.011,07	32.740,20	690,00	22.590.736,99
Seconda Area - Fascia 1	18.203,28	1.516,94	19.720,22	2.567,52	22.287,74	6.659,58	1.894,46	30.841,77	412,00	12.706.811,14
Prima Area - Fascia 3	18.523,93	1.543,66	20.067,59	2.279,09	22.346,68	6.677,19	1.899,47	30.923,33	374,00	11.565.326,98
Prima Area - Fascia 2	17.868,35	1.489,03	19.357,38	2.279,09	21.636,47	6.464,98	1.839,10	29.940,54	23,00	688.632,50
Prima Area - Fascia 1	17.263,45	1.438,62	18.702,07	2.279,09	20.981,16	6.269,17	1.783,40	29.033,73	6,00	174.202,37
									6.994,00	266.858.807,55
									Differenza	5.958.817,70

Tabella 3 - fondi per la retribuzione di posizione e di risultato del personale dirigenziale non generale



Riepilogo risorse necessarie per RPFV e RR (lordissimo) con i seguenti valori di RP Fascia A: 29.785,30 e Fascia B: 24.585,30:			
Spesa annua per RPFV lordissima	7.677.507,14		
Spesa annua per RR lordissima	1.472.474,63		
Spesa per indennità riass.le riconosciuta ai dir.ex RID gravante sul fondo:	9.492,65		
spesa prevista per incarichi ad interim			
TOTALE FABBISOGNO PER RPFV E RR (lordissimo)	9.159.474,41		
TOTALE FONDO 2020 il cui valore è ricondotto al "limite2016"	8.459.428,54		
differenza residua mancante	- 700.045,87		
		Fascia A	Fascia B
Riepilogo risorse necessarie per RPFV e RR (lordissimo) con i seguenti valori di RP			
Spesa annua per RPFV lordissima	9.213.056,72	29.785,50	24.585,30
Spesa annua per RR lordissima	1.766.978,79	20%	20%
Spesa per indennità riass.le riconosciuta ai dir.ex RID gravante sul fondo:	9.492,65	35.742,60	29.502,36
spesa prevista per incarichi ad interim		145	50
TOTALE FABBISOGNO PER RPFV E RR (lordissimo)	10.989.528,16	5.182.677,00	1.475.118,00
TOTALE FONDO 2020 il cui valore è ricondotto al "limite2016"	8.459.428,54		
differenza residua mancante	- 2.530.099,62		

Tabella 4 - fondi per la retribuzione di posizione e di risultato del personale dirigenziale generale

Riepilogo risorse necessarie per RPFV e RR (lordissimo) con gli attuali valori di RPV e RR			
SPESA TOTALE (lordissimo)	5.641.140,34	3	funzioni liv. A 72.000,00
TOTALE FONDO 2020 il cui valore è ricondotto al "limite2016"	5.332.355,14	20	funzioni liv. B 64.000,00
differenza in più o in meno	- 308.785,20	13	funzioni liv. C 58.000,00
		3	funzioni liv. D 44.000,00
Riepilogo risorse necessarie per RPFV e RR (lordissimo) con nuovi valori di RPV e RR proposti:			
SPESA TOTALE (lordissimo)	5.943.090,54	4	funzioni liv. A 75.600,00
TOTALE FONDO 2020 il cui valore è ricondotto al "limite2016"	5.332.355,14	19	funzioni liv. B 67.200,00
differenza in più o in meno	- 610.735,40	13	funzioni liv. C 60.900,00
		3	funzioni liv. D 46.200,00
		39	

Il **comma 9** reca la copertura finanziaria degli oneri previsti nei precedenti commi da 6 a 8, stabilendo che a tali oneri, quantificati in complessivi euro 5.497.859 per l'anno 2021 ed in complessivi euro 16.475.576 a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Tabella A) che presenta la sufficiente disponibilità. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio

Nella tabella seguente si riporta il riepilogo delle voci considerate e l'indicazione della copertura finanziaria disposta.



	Indennità di amministrazione	8.938.226,55	
	Fondo I fascia	1.439.509,73	
	Fondo II fascia	5.176.490,79	
	Fondo risorse decentrate	35.254.933,55	
	TOTALE	50.809.160,62	
	4 mesi	16.936.386,87	
			4 mesi
	Indennità di amministrazione	5.958.817,70	1.986.272,57
	Fondo I fascia	610.735,40	203.578,47
	Fondo II fascia	2.530.099,62	843.366,54
	Fondo risorse decentrate	7.339.923,35	2.446.641,12
	TOTALE	16.439.576,07	5.479.858,69
	4 mesi	5.479.858,69	
Copertura		2021	2022
			2023
Incremento fondi personale del MIMS -		5.479.859	16.439.576
			16.439.576
Rimborsò spese documentate e effettivamente sostenute ai componenti della Commissione nazionale per il dibattito pubblico			
		18.000	36.000,00
			36.000,00
Totale oneri		5.497.859	16.475.576
			16.475.576
Totale copertura su tabella A		5.497.859	16.475.576
			16.475.576

La disposizione di cui al **comma 10** disciplina il pagamento delle funzioni tecniche dei dipendenti delle amministrazioni aggiudicatrici con riguardo ad un periodo temporale rispetto al quale il Consiglio di Stato ha evidenziato l'esistenza di un "vuoto normativo". Infatti, con pareri rilasciati al Ministero dei beni culturali e al Ministero della giustizia, il menzionato Consesso ha evidenziato che i regolamenti delle amministrazioni aggiudicatrici sono stati abrogati a seguito dell'entrata in vigore del nuovo codice dei contratti pubblici del 2016 e ha rappresentato la necessità di un intervento legislativo finalizzato a regolamentare il periodo transitorio tra l'abrogazione del vecchio regolamento e l'entrata in vigore di quello previsto dall'articolo 113, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. La disposizione normativa proposta, pertanto, prevede che il regolamento di cui all'articolo 113, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 si applica agli appalti di lavori, servizi e forniture le cui procedure poste a base di gara sono state avviate successivamente alla data di entrata in vigore del decreto legislativo n. 50 del 2016, anche se eseguite prima della entrata in vigore del predetto regolamento. Si stabilisce, inoltre, che gli oneri per la ripartizione delle risorse finanziarie di cui al citato articolo 113, comma 2, fanno carico agli stanziamenti già accantonati per i singoli appalti di lavori, servizi e forniture di cui al primo periodo negli stati di previsione della spesa o nei bilanci delle stazioni appaltanti.

La disposizione ha natura ordinamentale e pertanto non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Inoltre, si evidenzia che tali pagamenti fanno riferimento a risorse economiche accantonate e che gravano sui pertinenti piani economici delle singole opere.



Il **comma 11** introduce disposizioni relative al funzionamento del Comitato Centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di merci per conto di terzi che opera nell'ambito del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. La disciplina relativa alla composizione, organizzazione e funzionamento del citato Comitato Centrale si rinviene nella legge istitutiva 6 giugno 1974, n. 298 e nel decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284.

Attualmente, oltre ai soggetti istituzionali previsti dall'articolo 10 del citato decreto legislativo n. 284/2005, fanno parte del Comitato ben 13 Associazioni di categoria degli autotrasportatori, ivi compresi i rappresentanti del movimento cooperativo.

E' di tutta evidenza che una tale parcellizzazione della rappresentanza di categoria porta spesso ad uno stallo nelle attività del Comitato essendo necessario, per definire le azioni con la dovuta maggioranza, un defaticante lavoro di coordinamento e contemperamento delle diverse istanze provenienti dal variegato mondo associativo.

Pur preservando una ampia rappresentanza da parte sia del mondo artigiano che delle imprese più strutturate, e quindi un articolazione della rappresentanza che garantisca la pluralità degli interessi coinvolti, la proposta normativa – tenuto conto dell'attuale stato delle associazioni di categoria esistenti ed aderenti alla Confederazione rappresentata in seno al Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro – andrebbe a ridurre a 7 il numero delle associazioni di categoria presenti nel Comitato Centrale in quanto espressione di:

1. Movimento cooperativo,
2. Confartigianato,
3. CNA,
4. Casartigiani,
5. Confcommercio,
6. Confetra,
7. Confindustria.

La struttura del Comitato così delineata, senza incidere sulla reale rappresentanza della categoria, garantirà una maggiore efficacia ed efficienza della sua azione.

L'adozione della modifica normativa si appalesa urgente essendo necessario a breve, in vista della scadenza dell'attuale mandato del Comitato Centrale, avviare il procedimento per il rinnovo del Comitato stesso.

La disposizione ha contenuto ordinamentale e, pertanto, dalla stessa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 6 - Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.

Al **comma 1** si provvede a modificare l'articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

Al **comma 1, lettera a)**, si modifica la lettera a) del comma 4 del citato articolo 12, con la finalità di eliminare un adempimento della Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali che consiste nella comunicazione alla Commissione permanente per le gallerie di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, relativa alla verifica dell'attività di manutenzione svolta dai gestori, dei relativi risultati e della corretta organizzazione dei processi di manutenzione, nonché l'attività ispettiva e di verifica a campione sulle infrastrutture, obbligando i



gestori, in quanto responsabili dell'utilizzo sicuro delle stesse, a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, nonché all'esecuzione dei necessari interventi di messa in sicurezza. Sempre al comma 4, si apporta una modifica di *drafting* in relazione alla lettera g) e si modifica la lettera l), prevedendo che le tariffe previste dall'articolo 10 del decreto legislativo n. 35 del 2011 siano destinate all'Agenzia per lo svolgimento delle attività di cui agli articoli 5 (*Classificazione e gestione della sicurezza della rete stradale aperta al traffico articolo 5, direttiva 2008/96/CE*) e 6 (*Ispezioni di sicurezza articolo 6, direttiva 2008/96/CE*) del medesimo decreto legislativo.

Si provvede, inoltre, al **comma 1, lettera b)**, a sostituire il comma 4-*quater* del richiamato articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 al fine di trasferire all'Agenzia le funzioni esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Si provvede, inoltre, a modificare il comma 5 del richiamato articolo 12 per correggere un refuso (**lettera c**). Si modifica il comma 5-*bis* (**lettera d**) per eliminare un adempimento dell'Agenzia che consiste nella comunicazione alla Commissione permanente per le gallerie di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264 del programma delle attività di vigilanza diretta dell'Agenzia sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, da espletarsi nel corso dell'anno successivo.

Si provvede a modificare il comma 9 e il comma 13 dell'articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 (**lettere e**) **ed f**), con la finalità di prevedere un aumento delle dotazioni organiche complessive del personale dell'Agenzia per effetto del trasferimento all'Agenzia, a decorrere dalla data di adozione del decreto previsto, degli Uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con la relativa dotazione organica. Pertanto, la dotazione organica dell'Agenzia si incrementa di ulteriori 99 unità di personale passando dalle attuali 569 unità, di cui 42 di livello dirigenziale non generale e 2 uffici di livello dirigenziale generale alle 668 unità, di cui 48 di livello dirigenziale non generale e 3 uffici di livello dirigenziale generale. Il **comma 2** apporta modifiche all'articolo 12, comma 3, lettera a), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, stabilendo che in materia di espletamento dei servizi di polizia stradale, la prevenzione e l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale e la tutela e il controllo sull'uso delle strade possono, inoltre, essere effettuati, previo superamento di un esame di qualificazione secondo quanto stabilito dal regolamento di esecuzione, anche dal personale, con compiti ispettivi o di vigilanza sulle infrastrutture stradali o autostradali, dell'Agenzia.

La disposizione ha carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 3** prevede che fino al 31 dicembre 2023, ai fini dell'ammissione all'esame di qualificazione per l'espletamento dei servizi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, non è richiesto per il personale di ANSFISA il possesso del requisito dell'anzianità di inquadramento previsto dall'articolo 23, comma 2, secondo periodo, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (inquadramento organico nei ruoli dell'amministrazione interessata da almeno tre anni).

La disposizione ha carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al **comma 4** si prevede che entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, si provvede all'adeguamento dello statuto, del regolamento di amministrazione e dei regolamenti che disciplinano il funzionamento dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali secondo le modalità previste dall'articolo 12, commi 8, 9 e 10, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.



Al **comma 5** si stabilisce che gli Uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e il relativo personale, pari a 6 unità di livello dirigenziale non generale e 92 unità di personale delle aree funzionali, di cui 48 di Area III, 38 di Area II e 6 di Area I, siano trasferiti all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, a decorrere dal 1° gennaio 2022. Conseguentemente la dotazione organica del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ferme restando le 38 posizioni di livello dirigenziale generale, è rideterminata in 189 posizioni di livello dirigenziale non generale e 7.674 unità di personale delle Aree funzionali di cui 2.966 di Area III, 4.497 di Area II e 211 di Area I.

Incremento dotazione organica ANSFISA	Riduzione della dotazione organica MIMS	
Dirigente generale	1	Dirigente generale 0
Dirigente non generale	6	Dirigente non generale 6
Personale delle aree	92	Personale delle aree 92
TOTALI	99	98

Le risorse umane trasferite includono il personale di ruolo dirigenziale e non dirigenziale, nonché il personale a tempo determinato con incarico dirigenziale ai sensi dell'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che risulta in servizio alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto presso gli Uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF).

La disposizione prevede, altresì, che al personale non dirigenziale trasferito si applica il trattamento economico, compreso quello accessorio, previsto nell'amministrazione di destinazione e viene corrisposto un assegno ad personam riassorbibile pari all'eventuale differenza fra le voci fisse e continuative del trattamento economico dell'amministrazione di provenienza, ove superiore, e quelle riconosciute presso l'amministrazione di destinazione. Al personale dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi i contratti individuali di lavoro stipulati ai sensi dell'articolo 19, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto nelle more dell'entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4. Inoltre è disposto che fino alla data di adozione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze con cui verranno effettuate le occorrenti variazioni di bilancio, in termini di residui, di competenza e di cassa, ivi comprese l'istituzione, la modifica e la soppressione di missioni e programmi, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla corresponsione del trattamento economico spettante al personale trasferito nella misura già corrisposta, eventuali differenze sono a carico dell'Agenzia. A decorrere dalla medesima data, le risorse finanziarie sono allocate sul pertinente capitolo di spesa del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per essere trasferite all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Tale importo considera i costi del trattamento economico corrisposto al personale trasferito e tiene conto delle voci retributive fisse e continuative, del costo dei buoni pasto, della remunerazione del lavoro straordinario e del trattamento economico di cui al Fondo risorse decentrate.

Fino all'adeguamento del regolamento di amministrazione dell'Agenzia l'attività facente capo agli Uffici speciali trasporti a impianti fissi continua ad essere esercitata presso le sedi e gli uffici già individuati dal decreto ministeriale 4 agosto 2014, n. 346.

La disposizione comporta maggiori oneri a decorrere dal 2022 quantificati in euro 1.355.309., derivanti dall'ampliamento di un posto dirigenziale di prima fascia nella dotazione organica dell'Agenzia e dal differenziale fra il trattamento economico dell'amministrazione di provenienza (MIMS) e quello riconosciuto presso l'amministrazione di destinazione al personale delle aree che si



intende trasferire, che trovano copertura a valere sulle risorse disponibili nel bilancio dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.

Nei prospetti seguenti vengono riportate le risorse destinate alla copertura dell'attuale dotazione organica di ANSFISA (n. 569 unità), previste a legislazione vigente inclusi i trasferimenti finanziari da parte delle altre Amministrazioni per effetto del trasferimento di personale (Tabella 1) e il dettaglio del maggiore costo relativo sia al trasferimento, nei ruoli di ANSFISA, del personale USTIF (92 unità di personale non dirigenziale, 6 unità di personale dirigenziale non generale) sia all'istituzione di una posizione di livello dirigenziale generale, riportato anche nella Tabella 1 alla voce "differenziale Ustif necessario a copertura della disposizione", quantificato in euro 1.355.308 (Tabelle 2 e 3).

Si rappresenta che con riferimento al personale appartenente alle Aree funzionali, sono stati considerati anche gli oneri accessori (buoni pasto, straordinario e fondo risorse decentrate).

Tabella 1

CATEGORIA	Personale pianta organica	Costo unitario nuovi ingressi (livello CCNL iniziale)	Costo totale
Dirigenti generali	2	€ 220.091	€ 440.181
Dirigenti non generali	42	€ 168.742	€ 7.087.173
Professionisti I qualifica	60	€ 85.447	€ 5.126.793
Professionisti II qualifica	31	€ 69.365	€ 2.150.320
Funzionari	266	€ 51.191	€ 13.616.934
Collaboratori	153	€ 45.813	€ 7.009.340
Operatori	15	€ 41.722	€ 625.828
Totale personale ANSFISA	569		€ 36.056.569

Risorse	art. 12 decreto legge 109/2018 capitolo MIMS 1227 - pg. 2		€ 15.730.000
	art 1, commi 330 e 331, legge 145/2018		€ 8.113.523
	risorse per le 137 unità trasferite da Ansf coperte nell'ambito delle risorse di cui all'articolo 15, decreto legislativo 50 del 2019		€ 11.300.000
	trasferimento risorse da parte di altre amministrazioni per 61 unità di cui all'articolo 12, comma 14, decreto legge 109 del 2018		€ 2.450.000
TOTALE			€ 37.593.523

risorse residue	€ 1.536.954
-----------------	-------------

differenziale USTIF necessario a copertura della disposizione	€ 1.355.308
---	-------------

DIFFERENZA RESIDUA	€ 181.645
---------------------------	------------------



Tabella 2

USTIF				
	Ministero	Ansfisa	Differenza	2022
Dirigente generale		220.090,58	220.090,58	220.090,58
Dirigente non generale	647.425,76	1.012.453,23	365.027,47	365.027,47
Personale aree funzionali	3.627.775,66	4.448.404,16	820.628,50	820.628,50
Oneri accessori aree funzionali	463.886,08	413.448,00	- 50.438,08	- 50.438,08
Totale	4.739.087,51	6.094.395,98	1.355.308,47	1.355.308,47

Tabella 3

area / fascia retributiva	CON. 2018 tab. C - Stipendio tabellare Anno da 1.4.2018	13 ^a	Totale Stipendio Anno - lordo dip.	ind. Anno annua	Totale retribuzion e annua - lordo dip. - pg.1	Cont. Amm. - p.p.2	IRAP Amm. - pg.1	Costo Totale lordissimo	Utilif	Totale	
Ispettore Generale r.e.	33.203,27	2.764,94	35.970,21	6.370,44	42.340,65	12.651,39	3.598,96	66.690,89			
Direttore Divisione r.e.	30.061,96	2.571,83	33.433,79	5.769,36	39.203,15	11.713,60	3.332,27	64.246,32			
Terza Area - Fascia 7	32.246,48	2.687,21	34.933,69	4.551,24	39.484,93	11.798,10	3.358,22	64.639,24			
Terza Area - Fascia 6	30.369,00	2.530,75	32.899,75	4.551,24	37.450,99	11.190,36	3.183,33	61.824,68	8,00	310.948,08	
Terza Area - Fascia 5	28.419,67	2.379,81	30.820,48	4.551,24	35.371,72	10.569,07	3.006,60	48.947,38	6,00	244.736,90	
Terza Area - Fascia 4	26.719,84	2.226,57	28.946,41	4.551,24	33.497,65	10.008,60	2.947,22	46.382,09	13,00	602.684,64	
Terza Area - Fascia 3	24.329,84	2.027,47	26.357,31	3.811,68	30.168,99	9.014,43	2.984,35	41.747,67	14,00	584.468,00	
Terza Area - Fascia 2	23.074,81	1.922,88	24.997,69	3.238,08	28.235,77	8.436,79	2.400,02	39.072,39	1,00	38.072,39	
Terza Area - Fascia 1	22.291,78	1.857,65	24.149,43	3.238,08	27.387,51	8.183,36	2.327,94	37.898,83	8,00	341.089,51	
Seconda Area - Fascia 6	23.014,93	1.917,91	24.932,84	2.792,76	27.725,60	8.284,27	2.358,64	38.388,02		0,00	
Seconda Area - Fascia 5	22.377,66	1.864,81	24.242,47	2.792,76	27.034,78	8.077,98	2.297,95	37.410,68	4,00	149.842,72	
Seconda Area - Fascia 4	21.594,96	1.799,98	23.394,94	2.792,76	26.187,70	7.824,62	2.225,88	36.237,32	16,00	643.559,82	
Seconda Area - Fascia 3	20.358,68	1.696,55	22.055,23	2.792,76	24.847,99	7.424,40	2.112,03	34.383,81	11,00	378.221,98	
Seconda Area - Fascia 2	19.132,15	1.594,35	20.726,50	2.444,28	23.170,78	6.823,43	1.989,52	32.083,72	6,00	160.316,60	
Seconda Area - Fascia 1	18.203,28	1.516,94	19.720,22	2.139,69	21.859,91	6.531,71	1.858,08	30.249,62	3,00	89.746,88	
Prima Area - Fascia 3	18.523,93	1.543,66	20.067,59	1.899,24	21.966,83	6.563,66	1.887,16	30.387,70	0,00	182.386,20	
Prima Area - Fascia 2	17.668,35	1.489,03	19.357,38	1.899,24	21.256,62	6.391,48	1.805,81	29.414,91		0,00	
Prima Area - Fascia 1	17.283,45	1.438,62	18.722,07	1.899,24	20.621,31	6.155,97	1.751,11	28.608,09		0,00	
429.882,62 35.823,54 465.706,06 62.083,32 527.789,38 157.703,47 44.862,10 730.354,65										92,00	3.827.776,98

Personale aree			MINISTERO	ANSFISA	differenza unitaria	differenza complessiva
MINISTERO	ANSFISA	Numero di personale	Costo lordissimo medio	Costo lordissimo medio		
Area Terza	Funzionari	48	44.227,03	51.191,48	6.964,45	334.293,56
Area Seconda	Collaboratori	38	34.802,42	45.812,68	11.010,26	418.389,81
Area Prima	Operatori	6	30.397,70	41.721,89	11.324,19	67.945,13
						820.628,50

Oneri accessori MIMS 463.886,08

Oneri accessori ANSFISA 413.448,00

buoni pasto	61.824,00
straordinario	364.320,00
fondo risorse decentrate (importo medio pro-capite €. 410,24 lordissimo)	37.742,08

buoni pasto	155.848,00
straordinario	257.600,00
*fondo accessorio - è stato già considerato nell'ambito del calcolo afferente alla retribuzione del personale delle Aree di Ansfisa	-

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

FASCE	posizioni organiche	stipendio	Ivo	RETRIBUZIONE DI POSIZIONE			Spesa complessiva annua per STIP-IUC-RPV lordo dipendente	Spesa complessiva annua per STIP-IUC-RPV lordissima	% RR	RR lordo dipendente	RR lordissimo	TOTALE
				Valore retribuzione posizione fissa e variabile	di cui Valore annuo lordo dipendente per 13 mensilità retribuzione posizione fissa	di cui Valore annuo lordo dipendente per 13 mensilità retribuzione posizione variabile						
A- Utilif	3	45.260,80	316,81	29.785,30	12.585,11	17.220,19	226.086,73	312.861,58	0,20	17.871,18	23.715,06	336.576,64
B- Utilif	3	45.260,80	316,81	24.585,30	12.565,11	12.020,19	210.488,73	291.274,30	0,20	14.791,18	19.574,82	310.849,12
totale	6						436.575,46	604.135,88		32.662,36	43.289,87	647.425,76



	MINISTERO	ANSFISA		
Numero di Dirigenti non generali	Costo lordissimo medio	Costo lordissimo medio	differenza unitaria	differenza complessiva
6	107.904,29	168.742,20	60.837,91	365.027,47
				365.027,47

Al **comma 6** si prevede che il Ministro dell'economia e delle finanze provvede, con proprio decreto, ad effettuare le occorrenti variazioni di bilancio, in termini di residui, di competenza e di cassa, ivi comprese l'istituzione, la modifica e la soppressione di missioni e programmi. A decorrere dalla data di adozione del suddetto decreto del Ministro dell'economia e delle finanze transitano all'Agenzia i rapporti giuridici attivi e passivi relativi alle funzioni trasferite. Inoltre, si stabilisce che a decorrere dalla medesima data, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e l'Agenzia provvedano al trasferimento delle corrispondenti risorse strumentali tramite protocolli d'intesa.

Il **comma 7** reca la copertura finanziaria degli oneri derivanti dal comma 1, lettere e) ed f) e dal comma 5 dell'articolo 6, quantificati in euro 1.355.308 a decorrere dal 2022. I predetti oneri trovano copertura a valere sulle risorse disponibili nel bilancio dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Alla compensazione dei relativi effetti finanziari, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, pari a 697.985 euro annui a decorrere dall'anno 2022 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154.

Il **comma 8** provvede a modificare l'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, dedicato alla Commissione permanente per le gallerie, prevista in attuazione della direttiva 2004/54/CEE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea, stabilendo che la stessa è composta dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali o da un suo delegato, che la presiede, da quattro esperti tecnici designati dal Direttore della medesima Agenzia, da tre esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Inoltre, si prevede la modifica di nomina della Commissione stabilendo che la stessa sia nominata con provvedimento del Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali in luogo del provvedimento del Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Infine, conseguentemente e in coerenza alle modifiche apportate, si prevede che la Commissione per le attività di ispezione, valutazione e verifiche funzionali per tutte le gallerie situate sulle strade appartenenti alla rete transeuropea ricadenti nel territorio nazionale, si avvale di ingegneri appartenenti all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali in luogo di quelli appartenenti al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

La disposizione, modificando unicamente la composizione della Commissione e avvalendosi per le sue attività di analoghe figure (ingegneri) appartenenti all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali in luogo di quelli appartenenti al Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 9** stabilisce che con provvedimento adottato dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è rinnovata la composizione della Commissione permanente. Inoltre, al fine di disporre di un periodo transitorio, si prevede che



fino alla data di adozione del provvedimento continua ad operare la Commissione permanente nella composizione esistente alla data di entrata in vigore del presente decreto.

La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica

Articolo 7 - Disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo

L'articolo reca, al **comma 1**, disposizioni di natura meramente ordinamentale e, dunque, non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Si tratta infatti di consentire una transizione ordinata del trasporto aereo, autorizzando i vettori comunitari e del Regno Unito a continuare ad operare collegamenti tra lo scalo di Milano Linate e gli aeroporti del Regno Unito a condizione di reciprocità sino al 30 ottobre 2022.

La disposizione di cui al **comma 2, lettera a)**, modifica il comma 4 dell'articolo 11-*quater*, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, recante la disciplina dei poteri dei Commissari straordinari in ordine al trasferimento dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria e alle altre società del medesimo gruppo anch'esse in amministrazione straordinaria, in coerenza con la decisione della Commissione europea.

In particolare, l'ultimo periodo autorizza il Ministero dell'economia e delle finanze a sottoscrivere l'aumento di capitale della società di cui al articolo 79, comma 4-bis d.l. 18/2020 a seguito della decisione della Commissione europea. L'aumento di capitale sarà effettuato ai sensi del comma 4 ultimo periodo del citato art. 79 d.l. 18/2020, nei limiti delle risorse disponibili. Pertanto, la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Le restanti modifiche all'articolo 11-*quater*, comma 4, d.l. 73/2021, sono di carattere ordinamentale e non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La disposizione di cui al **comma 2, lettera b)**, modifica il comma 9 dell'articolo 11-*quater*, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, che ha istituito, nello stato di previsione del MISE un fondo, con una dotazione di 100 milioni di euro per l'anno 2021, ampliando le garanzie dei titolari di titoli di viaggio e voucher o titoli analoghi emessi dall'amministrazione straordinaria in conseguenza delle misure di contenimento previste per l'emergenza epidemiologica da COVID-19 e non utilizzati alla data del trasferimento dei compendi aziendali e modificando le relative procedure di concessione.

La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica trattandosi di un mero rinvio al fondo già istituito dall'articolo 11-*quater*, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, e diretto a garantire l'indennizzo dei titolari di titoli di viaggio e voucher emessi dall'amministrazione straordinaria, nel quale trova copertura.

In relazione all'utilizzo del Fondo istituito dal citato articolo 11-*quater*, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, si riportano di seguito i dati relativi ai biglietti già emessi per il periodo post 15 ottobre 2021, nonché *voucher* e titoli analoghi:

- per quanto riguarda i biglietti già emessi per voli successivi al 15 ottobre 2021 e cancellati in conseguenza dell'annunciato avvio delle operazioni di volo di ITA, gli oneri sono stimati in Euro 22,5 milioni;
- per quanto riguarda i *voucher* e *virtual wallet* già resi a favore di passeggeri ed agenzie di viaggio, gli oneri sono stimati in Euro 64,2 milioni.

Articolo 8 – Disposizioni in materia di incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti e per i veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L



L'articolo 8, al comma 1, interviene sulla disciplina di cui all'articolo 1, comma 1031, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (legge di bilancio 2019), che prevede l'erogazione di contributi per l'acquisto di veicoli meno inquinanti, ed in particolare, per chi acquista anche in locazione finanziaria, dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, ed immatricula, entro il medesimo periodo, autoveicoli con emissioni comprese nella fascia 0-60 grammi di anidride carbonica per chilometro.

Considerati gli effetti prodotti dall'emergenza epidemiologica, ed in particolare quelli legati ai ritardi nella produzione e al notevole allungamento dei tempi di consegna dei veicoli, nonché alle difficoltà di poter procedere, una volta concluso l'ordine di acquisto, alla consegna ed all'immatricolazione del veicolo con le tempistiche pre-crisi, si prevede che, per le pratiche successive e per quelle in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto, l'immatricolazione possa essere anche successiva al 31 dicembre 2021, fermo comunque l'obbligo di concludere l'acquisto entro i limiti temporali di operatività della misura agevolativa previsti dal richiamato comma 1031 della legge n. 145 del 2018 (31 dicembre 2021), coerentemente a quanto previsto dalle analoghe disposizioni in materia di ecobonus introdotte dalla legge n. 178 del 2020 (legge di bilancio 2021), che collegano (cfr. comma 657) la concessione del beneficio al momento dell'acquisto del veicolo e non alla sua immatricolazione, inevitabilmente legata ai tempi di consegna del medesimo.

Inoltre, in considerazione della natura non sostanziale della modifica apportata, nonché della necessità, viste le ridotte tempistiche residue di operatività delle misure in questione, di garantire immediata applicazione alla novella, il **comma 2** prevede che continuino a trovare applicazione le disposizioni attuative di cui al decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 82 del 6 aprile 2019, con un termine ultimo, per la conclusione della procedura prevista dallo stesso decreto ministeriale di conferma della prenotazione dei contributi nell'apposita piattaforma informatica, del 31 dicembre 2021 per le prenotazioni inserite, anche se in fase di completamento, entro il 30 giugno 2021 e del 30 giugno 2022 per quelle inserite successivamente ed entro il 31 dicembre 2021. I medesimi termini si applicano, alle medesime condizioni, alle prenotazioni dei contributi relativi ai veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L.

Sotto il profilo finanziario, la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, considerato che le agevolazioni rimangono erogabili nell'ambito delle risorse effettivamente disponibili e che per altro la novella non incide sul termine entro cui è necessario effettuare l'acquisto del veicolo (31 dicembre 2021) ed opera comunque per un arco temporale limitato.

Il **comma 3** interviene sull'allocatione del rifinanziamento, disposto dall'articolo 73-*quiquies*, comma 2, lettera a), del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 123, dei contributi aggiuntivi per l'acquisto di autoveicoli meno inquinanti di cui all'articolo 1, comma 652, della legge 30 dicembre 2020, n. 178.

In particolare, l'articolo 1, comma 1031, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 prevede l'erogazione di contributi per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, effettuati dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, di autoveicoli con emissioni comprese nella fascia 0-60 grammi di anidride carbonica per chilometro (cd. ecobonus), in misura variabile a seconda della fascia di emissioni e della contestuale rottamazione di altro veicolo (per i veicoli con emissioni comprese tra 0-20 CO₂ g/Km il contributo è pari ad euro 6.000 o ad euro 4.000 in assenza di rottamazione, mentre per i veicoli con emissioni comprese nella fascia 21-60 CO₂ g/Km il contributo è di euro 2.500 o euro 1.500 in assenza di rottamazione).



L'articolo 1, comma 652, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, ha previsto, con riferimento all'acquisto delle medesime categorie di veicoli e nel medesimo arco temporale, l'erogazione di contributi aggiuntivi (cfr. comma 659 della medesima legge) pari, sia per i veicoli con emissioni comprese tra 0-20 Co2 g/Km che per quelli con emissioni comprese tra 21-60 CO2 g/Km, a euro 2.000 o ad euro 1.000 in assenza di rottamazione.

La dotazione per l'erogazione di tali contributi aggiuntivi è stata rifinanziata, per 60 milioni di euro per l'anno 2021, dall'articolo 73-quinquies, comma 2, lettera a), del decreto-legge n. 73 del 2021.

Considerato che, successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del citato decreto-legge, sono esaurite le risorse per l'erogazione dei contributi ordinari di cui al comma 1031 della legge n. 145 del 2018, cui i contributi riferiti al richiamato comma 652 della legge n. 178 del 2020 accedono, si rende necessario riallocare le risorse non utilizzate alla data di entrata in vigore del presente decreto, pari a circa 57 milioni di euro, del rifinanziamento per i contributi aggiuntivi disposto dall'articolo 73-quinquies, comma 2, lettera a), del decreto-legge n. 73 del 2021 all'erogazione dei contributi ordinari. Coerentemente, con la riallocazione disposta dalla presente disposizione si prevede, altresì, che le risorse prenotate per l'erogazione dei contributi aggiuntivi che non vengano successivamente confermate secondo il sistema attuativo previsto dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019 possano essere riallocate, con provvedimento del Ministero dello sviluppo economico, per l'erogazione dei contributi ordinari.

La disposizione, prevedendo una mera rimodulazione della destinazione del rifinanziamento disposto dall'articolo 73-quinquies, comma 2, lettera a), del decreto-legge n. 73 del 2021, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 9 - Disposizioni urgenti in materia di efficientamento funzionale degli edifici adibiti a uffici giudiziari.

La disposizione reca misure urgenti per la realizzazione del Parco della Giustizia di Bari che, una volta realizzato, consentirà la concentrazione in un'unica sede di tutti gli uffici del capoluogo pugliese e rappresenta la soluzione definitiva ed efficace ad una problematica che si trascina da anni.

In considerazione dell'urgenza della celere realizzazione dell'intervento, con la norma in esame si prevede, al **comma 1**, che il Commissario straordinario del Parco della Giustizia di Bari, nominato ai sensi dell'articolo 4 del d.l. 32/2019, convertito, con modificazioni, dalla l. 55/2019, approva il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23, commi 5 e 6, del Codice dei contratti pubblici, convocando la conferenza di servizi ex art. 14 comma 1 della l. 241/90. Alla conferenza di servizi in esame partecipa obbligatoriamente, in deroga a quanto previsto dall'articolo 14-ter, comma 4, della l. 241, anche un rappresentante del Ministero della giustizia. Nella conferenza di servizi il Consiglio Superiore dei Lavori pubblici esprime il parere sul progetto di fattibilità tecnica ed economica trasmesso a cura del Commissario. Il parere reso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici non riguarda anche la valutazione di congruità del costo.

Il **comma 2** reca disposizioni relative al progetto di fattibilità tecnica ed economica che è trasmesso, corredato della documentazione prescritta, a cura del Commissario all'autorità competente ai fini dell'espressione del provvedimento di valutazione ambientale di cui alla Parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Gli esiti della valutazione ambientale sono trasmessi e comunicati dall'autorità competente alle altre amministrazioni che partecipano alla conferenza di servizi di cui al comma 1.



Il **comma 3** reca norme concernenti l'approvazione del progetto da parte del Commissario, che tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative.

Il **comma 4** contiene una deroga all'articolo 27 del Codice degli appalti e stabilisce che la verifica del progetto definitivo e del progetto esecutivo accerta l'ottemperanza alle prescrizioni impartite in sede di approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, nonché di quelle impartite in sede di valutazione ambientale.

Il **comma 5** attribuisce la facoltà al Commissario straordinario di procedere all'affidamento congiunto di livelli di progettazione successivi e dell'esecuzione dell'opera. L'affidamento avviene mediante acquisizione del progetto definitivo in sede di offerta ovvero, in alternativa, mediante offerte aventi a oggetto la realizzazione del progetto definitivo, del progetto esecutivo e il prezzo. Laddove si rendano necessarie modifiche sostanziali, il Commissario può convocare una nuova conferenza di servizi, ai sensi del comma 1, ai fini dell'approvazione del progetto definitivo, alla quale è chiamato a partecipare anche l'affidatario dell'appalto.

Il **comma 6** reca norme di natura procedurale e stabilisce che alle controversie relative all'impugnazione degli atti relativi alle procedure di affidamento relative alla progettazione e all'esecuzione degli interventi di edilizia giudiziaria si applicano le disposizioni di cui all'articolo 125 del c.p.a.

In relazione al presente intervento normativo, dal punto di vista finanziario, si evidenzia la natura procedurale delle relative disposizioni, che non sono suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Per ciò che concerne il Commissario straordinario, si rappresenta che il DPCM di nomina, in corso di perfezionamento, reca all'articolo 4 (Oneri), specifiche disposizioni che, in ragione dell'incarico attribuito, escludono la corresponsione di qualsiasi compenso o emolumento a favore del Commissario.

Con riferimento alla partecipazione del rappresentante del Ministero della giustizia ai lavori della conferenza di servizi, si rappresenta che l'eventuale trattamento di missione potrà essere adeguatamente sostenuto nell'ambito degli stanziamenti iscritti, a legislazione vigente, nello stato di previsione del Ministero della giustizia.

Articolo 10 - Procedure di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e modalità di accesso ai servizi erogati in rete dalle pubbliche amministrazioni

I **commi da 1 a 6** recano procedure di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza di **carattere ordinamentale** e, pertanto, **non comportano nuovi o maggiori oneri** a carico della finanza pubblica.

La norma di cui al **comma 7** ha carattere ordinamentale, ripristinando peraltro il regime delle modalità di accesso ai servizi in rete della p.a. già disposto per effetto del D.lvo n. 82 del 2005 e dal decreto legge n. 76 del 2020, vigente fino al 29 luglio 2021, e pertanto non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 11 - Rifinanziamento della componente prestiti e contributi del Fondo 394/81

L'articolo in esame è una disposizione che abilita il rifinanziamento del Fondo rotativo istituito dall'articolo 2 del decreto legge 28 maggio 1981, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 1981, n. 394 (Fondo 394), con la creazione di due apposite sezioni dello stesso, Sezione Prestiti e Sezione Contributi e indicazione della percentuale di cofinanziamento a fondo perduto sulle risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Il Fondo è destinato, fin dalla sua creazione, a interventi per favorire l'internazionalizzazione delle imprese italiane.



Il **comma 1** prevede, alla lettera a), la Sezione Prestiti con una dotazione finanziaria di 800 milioni di euro per l'anno 2021 per la concessione di finanziamenti a tasso agevolato ai sensi dell'articolo 6 del dl 112/2008, convertito con modificazioni dalla legge 133/2008.

Lo stesso comma, alla lettera b), la Sezione Contributi con una dotazione finanziaria di 400 milioni di euro per l'anno 2021 per la concessione dei cofinanziamenti a fondo perduto fino al cinquanta per cento dei finanziamenti a tasso agevolato concessi a valere sullo stanziamento della sezione Prestiti. Tale componente è prevista dall'articolo 72, comma 1, lettera d). Poiché la destinazione del rifinanziamento di tale componente è espressamente previsto dalla disposizione normativa non sarà necessario alcun decreto interministeriale di riparto a valle della norma primaria in esame.

Le due sezioni del Fondo 394/81 sono istituite a valere sulle risorse assegnate alla misura del PNRR e non comportano quindi oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato.

Il **comma 2** prevede la possibilità di esenzione dalla prestazione della garanzia, a domanda del richiedente e in deroga alla vigente disciplina relativa al Fondo. Tale norma diminuisce i costi finanziari a carico delle imprese e favorisce un più semplice e rapido accesso alle risorse del Fondo, in linea con quanto già disposto fino al 30 giugno 2021, a causa delle difficoltà economiche delle imprese causate dall'emergenza pandemica, dall'articolo 48, comma 2, lettera d), del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 e successive modifiche e integrazioni.

Il **comma 3** non è suscettibile di generare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto si tratta di norma ordinamentale.

Il **comma 4** non ha effetti negativi sulle finanze pubbliche e, anzi, prevedendo l'eventuale passaggio di risorse dalla componente a fondo perduto a quella rotativa, e non viceversa, al fine del pieno utilizzo delle risorse, può consentire il rientro di fondi che altrimenti non sarebbero stati restituiti. La disposizione è atta a consentire una piena utilizzazione delle risorse messe a disposizione per la misura in esame dal PNRR ed è quindi volta a minimizzare l'eventualità di conseguenze sfavorevoli per la finanza pubblica derivante dalla mancata utilizzazione dei fondi.

Il **comma 5** prevede che agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 1,2 miliardi di euro per l'anno 2021 si provvede a valere sul Fondo di rotazione per l'attuazione del Next Generation EU-Italia di cui all'articolo 1, comma 1037, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, secondo le modalità di cui ai commi da 1038 a 1050 del medesimo articolo 1.

Articolo 12 - Disposizioni urgenti in materia di progettazione territoriale e investimenti

Per rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei comuni delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia nonché in quelli ricompresi nella mappatura aree interne, in vista dell'avvio del ciclo di programmazione 2021/2027 dei fondi strutturali e del Fondo sviluppo e coesione e della partecipazione ai bandi attuativi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) la disposizione prevede l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, per il successivo trasferimento all'Agenzia per la coesione territoriale, del "Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale", con la dotazione complessiva di 123.515.175 euro di cui 12.351.518 euro per il 2021 e 111.163.658 euro per il 2022. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per lo sviluppo e la coesione – programmazione 2021-2027 di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 31 dicembre 2020, n. 178. Le disposizioni successive stabiliscono le modalità e le procedure amministrative ai fini del riparto delle risorse e la concessione e trasferimento delle stesse agli enti beneficiari, prevedendo, in particolare, l'adozione al riguardo di un DPCM da adottarsi entro il 30 novembre 2021.

Le attività poste in capo all'Agenzia per la coesione territoriale dalla norma sono svolte dalla stessa senza oneri ulteriori nell'ambito delle proprie competenze e quindi delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.



Le attività di monitoraggio di cui al comma 5 non determinano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in quanto il sistema informativo utilizzato è già pienamente operativo.

Lo svolgimento delle attività eventualmente richieste ai sensi del comma 9 all'Agenzia del demanio - Struttura per la progettazione di beni ed edifici pubblici di cui all'articolo 1, commi da 162 a 170, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, viene svolto ai sensi della medesima normativa; viene confermato quindi che l'Agenzia del demanio opera senza oneri diretti per le prestazioni professionali rese agli enti territoriali richiedenti ai sensi dell'articolo 1, comma 163, della predetta legge n. 145 del 2018.

Le attività previste al comma 12 sul portale istituzionale Opencoesione non determinano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Ai fini della quantificazione della dotazione del "Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale" si forniscono i seguenti elementi.

I Comuni delle Regioni del Mezzogiorno con popolazione inferiore a 30.00 abitanti sono 2.422 (dati ISTAT popolazione residente 2019); i comuni del Centro e del Nord classificati come aree interne nell'ambito della mappatura 2014-20 sono 2.232. In attesa dell'adozione della mappatura aree interne 2021-27, si presume che la numerosità e la popolazione dei comuni delle aree interne del Centro-Nord rimanga costante nella mappatura 2021-2027.

La ripartizione dei comuni sulla base della popolazione residente consente di ipotizzare un numero medio di concorsi da finanziare per ogni comune e di conseguenza il numero totale di concorsi da finanziare. In particolare, si ipotizza che i comuni con meno di mille abitanti effettuino 2 concorsi entro la scadenza, quelli fino a cinquemila abitanti ne finanzino 3 e via dicendo, fino a 8 concorsi in media per i comuni con popolazione compresa tra 20mila e 30mila abitanti.

Popolazione al 2019	Numero di comuni	Numero medio di concorsi per comune	Numero totale di concorsi da finanziare
fino a mille abitanti	1.496	2	2.992
fino a 5mila abitanti	2.215	3	6.645
Fino a 10mila abitanti	533	4	2.132
Fino a 20mila abitanti	315	6	1.890
fino a 30mila abitanti	95	8	760
Totale	4.654	3	14.419

Considerando un monte premi medio a concorso pari a 5mila euro per i comuni con meno di 5mila abitanti e di 10mila euro per i comuni con popolazione compresa tra 5mila e 30mila abitanti, il costo sarà di 96.005.000 euro (9.637progetti*5.000euro + 4.782progetti*10.000euro).

Ai premi va aggiunto il costo delle commissioni di valutazione: si ipotizza che ogni commissione sia composta da un componente interno all'amministrazione e da 2 professionisti esterni che beneficiano di un gettone di presenza pari a 150 euro a testa per un totale di 5 sedute. L'importo totale da destinare ai costi delle commissioni per i 14.419 progetti è dunque pari a 21.628.500 euro.

Secondo i dati pubblicati sul sito del Ministero dell'Interno (https://dait.interno.gov.it/territorio-e-autonomie-locali/sut/elenco_unioni_comuni_comp.php), attualmente esistono 557 Unioni di Comuni che raggruppano circa 3mila comuni (il 37% rispetto al totale dei circa 7.900 comuni italiani). Ipotizzando che la percentuale dei Comuni destinatari del contributo facenti parti di un'unione di comuni è pari a quella nazionale, ne deriva che i comuni destinatari della premialità prevista dal



comma 3 saranno circa 1.700. Destinare alla premialità il 5% del fondo implica dunque un contributo medio di premialità pari a circa 3.500€.

Il totale delle risorse da destinare al Fondo è pari ad euro 123.515.175 euro.

Voce di spesa	Importo in €	Quota del fondo
Premi dei concorsi	96.005.000 €	78%
Commissioni di valutazione	21.628.500 €	18%
Premialità per Comuni aggregati in Unione	5.881.675 €	5%
Totale Fondo	123.515.175,00 €	100%

Il profilo temporale di spesa - alla luce dei tempi tecnici per l'avvio e la valutazione dei concorsi - prevede che una quota pari al 10% del fondo, pari a 12.351.518 euro, sia allocata sull'annualità 2021, il rimanente 90% pari a 111.163.658 euro sull'annualità 2022.

Articolo 13 – Misure di agevolazioni per i Comuni

La norma, al **comma 1**, non comporta ulteriori oneri poiché il finanziamento delle iniziative localizzate nei territori cui la misura agevolativa viene estesa graverà sull'attuale dotazione del Fondo (articolo 1, comma 16, del decreto-legge n. 91 del 2017) per un importo complessivo fino a 1.250 milioni di euro dei quali sono stati finalizzati 433 milioni – dati Invitalia aggiornati a maggio 2021.

Il possibile “assorbimento” della misura Resto al Sud da parte dei Comuni delle Isole minori del Centro-Nord Italia, identificati sulla base dell'elenco redatto dall'ANCIM (Associazione Nazionale Comuni Isole Minori), è stato stimato così come di seguito riportato:

1. Abitanti nei Comuni delle isole minori del Centro-Nord rientranti nella fascia di età (18-55 anni) eleggibile alle agevolazioni: 19.105 (dati ISTAT aggiornati al 1° gennaio 2020);
2. Stima delle domande che saranno presentate su base annua ed aventi ad oggetto iniziative imprenditoriali localizzate nei Comuni delle isole minori del Centro-Nord: 40 (160 in 4 anni);
3. Stima delle iniziative approvate su base annua a valere sulle suddette domande: 16 (64 in 4 anni);
4. Stima degli investimenti potenzialmente attivabili su base annua dalle iniziative di cui al punto 3): 1.120.000 € (4,48 €/Mln in 4 anni), cui si aggiungono complessivamente circa 280.000 € annui di contributo a copertura del fabbisogno di circolante (1.120.000 € in 4 anni);
5. Stima dell'ammontare necessario ad assicurare sostegno agevolativo ai predetti investimenti: 5.600.000 € in 4 anni.

Per giungere alla stima delle domande presentate (punto 2.) si è preso in considerazione il numero di istanze provenienti dai Comuni delle isole minori già rientranti nei territori obiettivo della Misura 1 (205) e lo si è rapportato alla popolazione residente nei suddetti territori ed eleggibile alle agevolazioni (86.694 abitanti di età compresa tra i 18 ed i 55 anni). Ne è risultato un rapporto pari allo 0,24%, per una media annua dello 0,08%, che è stata poco più che raddoppiata (0,2%) nello stimare l'indice di pervasività dello strumento agevolativo nei Comuni delle isole minori del Centro-Nord in considerazione de:

¹ Anacapri, Barano d'Ischia, Capri, Casamicciola Terme, Forio, Ischia, Lacco Ameno, Procida e Serrara Fontana in Campania; Isole Tremiti in Puglia; Calasetta, Carloforte, La Maddalena, Porto Torres (Asinara) e Sant'Antioco in Sardegna; Favignana, Lampedusa e Linosa, Leni, Lipari, Malfa, Pantelleria, Santa Marina Salina e Ustica in Sicilia.



- l'ampliamento della platea dei potenziali fruitori della Misura, mediante l'innalzamento del limite di età da 45 a 55 anni, introdotto solo di recente con la Legge di bilancio 2021 -Legge n. 178 del 30/12/2020 (l'innalzamento del limite di età non ha ancora prodotto i suoi effetti, che non sono rintracciabili nel campione preso in esame);
- la più marcata propensione imprenditoriale nei territori del Centro-Nord;
- il trend crescente di domanda (considerata la recente estensione della Misura agli over 45 e, soprattutto, l'innalzamento del fondo perduto dal 35% al 50%);
- la forte attrattiva turistica dei territori in oggetto, in grado di catalizzare investimenti imprenditoriali anche da parte di soggetti non residenti.

La stima degli investimenti attivabili (punto 4.) sono la risultante di un'ipotesi di importo medio dei programmi di spesa agevolati pari a € 70.000, sostanzialmente in linea con quello attuale.

Riassumendo: l'importo necessario l'estensione della misura alle isole minori è pari a 1,4 milioni di euro l'anno per i prossimi quattro anni e le risorse disponibili sul fondo sono pari a oltre 800mln€ (di cui oltre 700mln€ già disponibili da anni precedenti nel 2021, 22,5 milioni di euro per l'anno 2022; 18 milioni di euro per l'anno 2023; 14 milioni di euro per l'anno 2024; 17 milioni di euro per l'anno 2025.

Ciò posto, ai fini della copertura economica la dotazione ad oggi prevista è ampiamente sufficiente a far fronte alle necessità finanziarie legate all'estensione territoriale della misura, senza necessità di ulteriore finanziamento.

Il **comma 2**, non comporta ulteriori oneri finanziari, in quanto le somme previste a favore dei comuni beneficiarie sono già state accantonate. Scopo della disposizione in esame è infatti quello di concedere ai comuni il tempo per reperire i materiali, attualmente irreperibili o reperibili a costi molto elevati rispetto al normale valore di mercato, necessari per realizzare gli interventi oggetto dei contributi statali.

Articolo 14 - Cabina di regia edilizia scolastica

La disposizione mira ad includere nella Cabina di Regia per il monitoraggio dello stato di realizzazione dei singoli progetti di costruzione, ristrutturazione e riqualificazione di edifici di proprietà dei comuni destinati ad asili nido e scuole dell'infanzia, istituita dalla legge 27 dicembre 2019, n. 160, il Ministro per il Sud e la coesione territoriale.

La norma ha natura ordinamentale e non comporta oneri per il bilancio dello Stato.

Articolo 15 – Disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale

La disposizione novella i commi da 1 a 1-*sexies* dell'articolo 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42, in materia di perequazione infrastrutturale al fine di accelerare l'attività di ricognizione delle infrastrutture e semplificare le modalità di individuazione delle iniziative necessarie, nonché di assegnare le risorse.

In particolare, si prevede che, entro e non oltre il 30 novembre 2021, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le amministrazioni competenti e le strutture tecniche del Ministro per il sud e la coesione territoriale, effettui, limitatamente alle infrastrutture statali, la ricognizione del numero e della classificazione funzionale delle strutture sanitarie, assistenziali e scolastiche, nonché del numero e dell'estensione, con indicazione della relativa classificazione funzionale, delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali e aeroportuali. Per quanto riguarda, invece, le medesime infrastrutture non di competenza statale, la ricognizione è effettuata dalle regioni e dalle province autonome di Trento e di Bolzano, nonché dagli enti locali e dagli altri soggetti pubblici e privati competenti, anche avvalendosi del supporto tecnico-amministrativo dell'Agenzia per la coesione territoriale. La ricognizione effettuata dagli enti locali e dagli altri soggetti pubblici e privati è trasmessa alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano entro il 30 novembre 2021.



che la trasmettono, unitamente a quella di propria competenza, nei successivi cinque giorni, alla Conferenza delle regioni e delle province autonome. La Conferenza predispose il documento di ricognizione conclusivo da comunicare, entro e non oltre il 31 dicembre 2021, al Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri. La disposizione prevede la possibilità che il Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri possa stipulare apposita convenzione, ai sensi degli articoli 5 e 192 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, per il supporto tecnico - operativo alle attività di competenza nel limite massimo di 200.000 euro per l'anno 2021. A tali oneri si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

Conclusa la ricognizione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri sentiti il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro per gli affari regionali e le autonomie, il Ministro per il Sud e la coesione territoriale, da adottarsi entro il 31 marzo 2022, sono stabiliti i criteri di priorità, le azioni per il recupero del divario risultante dalla ricognizione predetta, avuto riguardo alle carenze infrastrutturali, anche con riferimento agli aspetti prestazionali e qualitativi, sussistenti in ciascun territorio, con particolare attenzione alle aree che risentono di maggiori criticità nei collegamenti infrastrutturali con le reti su gomma e su ferro di carattere e valenza nazionale della dotazione infrastrutturale di ciascun territorio, all'estensione delle superfici territoriali e alla specificità insulare e delle zone di montagna e delle aree interne, nonché dei territori del Mezzogiorno, alla densità della popolazione e delle unità produttive. I criteri di priorità per la specificità insulare devono tener conto di quanto previsto dall'articolo 1, comma 690, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e degli esiti del tavolo tecnico-politico sui costi dell'insularità di cui al punto 10 dell'accordo in materia di finanza pubblica fra lo Stato e la regione Sardegna del 7 novembre 2019, purché sia comunque assicurato il rispetto dei termini previsti dalla disposizione. Con il medesimo DPCM si individuano i Ministeri competenti e la quota di finanziamento con ripartizione annuale, tenuto conto di quanto già previsto dal PNRR e dal Piano complementare di cui al decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, a valere sulle risorse del fondo di cui al comma 1-ter. Entro 30 giorni dalla data di adozione del descritto DPCM, ciascun Ministero competente assegnatario delle risorse individua, , anche sulla base di una proposta non vincolante della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, in un apposito Piano, gli interventi da realizzare, corredati di CUP, che non devono essere già oggetto di integrale finanziamento a valere su altri fondi nazionali o comunitari, l'importo del relativo finanziamento, i soggetti attuatori, in relazione al tipo e alla localizzazione dell'intervento, il cronoprogramma della spesa, con indicazione delle risorse annuali necessarie per la loro realizzazione, nonché le modalità di revoca e di eventuale riassegnazione delle risorse in caso di mancato avvio nei termini previsti dell'opera da finanziare. I Piani sono comunicati alla Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

Inoltre si prevede che l'attività di monitoraggio della realizzazione degli interventi è effettuata attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche e di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti, classificando gli interventi sotto la voce "Interventi per il recupero del divario infrastrutturale legge di bilancio 2021".

Per il finanziamento delle infrastrutture di cui trattasi, viene confermato quanto già previsto dal comma 815 della legge di bilancio per l'anno 2021, ovvero l'istituzione nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze del 'Fondo perequativo infrastrutturale' con una dotazione complessiva di 4.600 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2033, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 300 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, 500 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2028 al 2033. Al predetto Fondo non si applica l'articolo 7-bis (principi per il riequilibrio territoriale) del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243, recante: "interventi



urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno”.

Articolo 16 - Disposizioni urgenti in materia di Commissari straordinari

L'articolo 1 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130 - in relazione al crollo di un tratto del viadotto Polcevera, noto come ponte Morandi, avvenuto il 14 agosto 2018 - prevede la nomina, con apposito decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di un Commissario straordinario al fine di garantire, in via d'urgenza, le attività per la demolizione e lo smaltimento dei materiali di risulta, nonché per la progettazione, l'affidamento e la ricostruzione dell'infrastruttura e il ripristino del connesso sistema viario.

La durata dell'incarico del Commissario straordinario è di dodici mesi e può essere prorogata o rinnovata per non oltre un triennio dalla prima nomina.

Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 4 ottobre 2018 è stato nominato il Commissario straordinario per la ricostruzione di cui al citato comma 1, con una durata di dodici mesi. Con due successivi DPCM la nomina è stata prorogata per ulteriori due anni. Pertanto, l'incarico si concluderà il 3 ottobre 2021.

Il citato articolo 1 dispone che al Commissario straordinario sia attribuito un compenso non superiore alla misura indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge n. 98 del 2011. In base a tale comma 3, il compenso è composto da una parte fissa (che non può superare i 50 mila euro annui) e da una parte variabile strettamente correlata al raggiungimento degli obiettivi ed al rispetto dei tempi di realizzazione degli interventi ricadenti nell'oggetto dell'incarico commissariale (e anch'essa non può superare i 50 mila euro annui).

Per l'esercizio dei compiti assegnati, il Commissario straordinario si avvale di una struttura di supporto posta alle sue dirette dipendenze, composta da un contingente massimo di personale pari a venti unità (di cui una unità di livello dirigenziale generale, fino ad un massimo di cinque unità di livello dirigenziale non generale e la restante quota di unità di personale non dirigenziale).

Quanto alla durata della struttura di supporto, essa cessa alla scadenza dell'incarico del Commissario straordinario.

Inoltre, il Commissario straordinario può nominare, con proprio provvedimento, in aggiunta al predetto contingente di venti unità, fino a due subcommissari, il cui compenso è determinato in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge n. 98 del 2011.

Al fine di espletare la suddetta attività è autorizzata l'apertura di una apposita contabilità speciale intestata al Commissario straordinario.

Per gli oneri relativi alla struttura di supporto ed agli eventuali sub-commissari, l'articolo 1, comma 2, ultimo periodo del d.l. 109/2018 ha autorizzato la spesa di 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2018, 2019 e 2020.

Al Commissario straordinario gli articoli 6 e 9 bis (come modificato dal comma 72 dell'articolo 1 della legge n. 160/2019 - legge di Bilancio 2020) è stato, inoltre, affidata l'approvazione del *“programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la Città di Genova nonché per la messa in sicurezza idraulica e l'adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro”*.

Orbene al fine di consentire il completamento di detti interventi, il **comma 1** apporta una modifica all'articolo 1 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, prevedendo la proroga del regime commissariale *“comunque non oltre il termine del 31 dicembre 2024”*.

Il comma 1 comporta oneri a carico della finanza pubblica indicati dal **comma 2** e derivanti dalla proroga, pari a complessivi euro 4.875 000, di cui euro 375.000 per l'anno 2021 (3 mesi) e ad euro 1.500.000 per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024. Ai relativi oneri pari a 375.000 euro per l'anno 2021 e a 1.500.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024, si provvede:



a) quanto a 375.000 euro per l'anno 2021 e a 1.500.000 euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

b) quanto a 1.500.000 euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Al **comma 3**, Si dispone l'abrogazione del comma 8 dell'articolo 10 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, La norma in questione non riveste alcun rilievo sotto il profilo finanziario; la fattispecie che si abroga disponeva che la concessione del contributo è annotata nei registri immobiliari, su richiesta del Commissario straordinario, in esenzione da qualsiasi tributo o diritto, sulla base del titolo di concessione, senza alcun'altra formalità".

La prevista esenzione— trattandosi di formalità di natura straordinaria è stata a suo tempo rilevata come di rinuncia a maggior gettito.

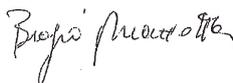
Ne consegue che il venir meno di tale obbligo non determina, conseguentemente, alcun effetto finanziario negativo.

Articolo 17 – Entrata in vigore

La disposizione disciplina l'entrata in vigore del decreto-legge.

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

10/09/2021 Il Ragioniere Generale dello Stato
Firmato digitalmente *Biagio Mazzotta*



Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e di ANSFISA, nonché misure per il contrasto alla corruzione
(milioni di euro)

Articolo	Comma	Lettera	punto	Descrizione Norma	Spesa/ Entrata	Natura	Saldo netto da finanziare				Fabbiegno				Indebitamento netto			
							2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
5	9			Riduzione Tabella A MIT	§	c	-5,5	-16,5	-16,5	-16,5	-5,5	-16,5	-16,5	-16,5	-5,5	-16,5	-16,5	-16,5
6	1 e 5	1 lettere e) ed f)		Trasferimento del personale MIMS nei ruoli di ANSFISA ed istituzione di una posizione del livello dirigenziale generale, presso ANSFISA	§	c						1,4	1,4	1,4		1,4	1,4	1,4
6	1 e 5	1 lettere e) ed f)		Trasferimento del personale MIMS nei ruoli di ANSFISA ed istituzione di una posizione del livello dirigenziale generale presso ANSFISA - effetti riflessi	e	t/c						0,7	0,7	0,7		0,7	0,7	0,7
6	7			Riduzione del fondo per l'attuazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del D.L. n. 154/2008	§	k						-0,7	-0,7	-0,7		-0,7	-0,7	-0,7
12	1			PCM- Istituzione del " Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale"	§	k	12,4	111,2				12,4	111,2		12,4	111,2		
12	1			Riduzione Fondo per lo sviluppo e coesione - programmazione 2021-2027 di cui all'articolo 1, comma 177 della legge n. 178/2020	§	k	-12,4	-111,2				-12,4	-111,2		-12,4	-111,2		
15	1			Conversione del Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri per il supporto tecnico per il supporto tecnico - operativo alle proprie attività di competenza	§	c	0,2					0,2			0,2			
15	1			Riduzione Fondo esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200 della legge n. 190/2014	§	c	-0,2					-0,2			-0,2			
16	2			Proroga al 31 dicembre 2024 dell' attività del Commissario straordinario per la ricostruzione del Ponte Morandi	§	c	0,4	1,5	1,5	1,5	0,4	1,5	1,5	1,5	0,4	1,5	1,5	1,5
16	2	a)		Riduzione Tabella A MIT	§	c	-0,4		-1,5			-0,4		-1,5		-0,4		-1,5
16	2	b)		Riduzione Fondo riaccomando residui perenti del MIMS di cui art.34-ter, c.5, L.n. 196/2009	§	c		-1,5					-1,5			-1,5		
				TOTALE ENTRATE	e		0,00	0,00	0,00	0,00	2,98	9,59	9,59	9,59	2,98	9,59	9,59	9,59
				TOTALE SPESE	§		0,00	0,00	0,00	0,00	-0,70	0,66	0,66	0,66	-0,70	0,66	0,66	0,66
				TOTALE GENERALE ARTICOLATO			0,00	0,00	0,00	0,00	3,68	8,93	8,93	8,93	3,68	8,93	8,93	8,93

Per memoria: disposizioni "a valere" sul Fondo di rotazione per l'attuazione del Next Generation EU-Italia

11	1			Rifinanziamento del Fondo rotativo per la concessione di finanziamenti a tasso agevolato alle imprese esportatrici di cui art.2, comma 1, D.L. n. 251/01 convertito con modificazioni della L. n. 394/01															
											1.200,0								

DISEGNO DI LEGGE

—

Art. 1.

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

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

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

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

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

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

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

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

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

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

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

Visto il decreto-legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 2002, n. 178, recante: « Interventi urgenti in materia tributaria, di privatizzazioni, di contenimento della spesa farmaceutica e per il sostegno dell'economia anche nelle aree svantaggiate »;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Visto il decreto-legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, recante: « Disposizioni urgenti per l'accelerazione e il completamento delle ricostruzioni in corso nei territori colpiti da eventi sismici »;

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

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

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

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

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

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

Considerata la straordinaria necessità e urgenza di adottare disposizioni finalizzate a favorire l'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, la realizzazione di investimenti volti a migliorare la mobilità tra le diverse regioni e a ridurre il divario infrastrutturale esistente, a promuovere le attività di studio, di ricerca e di sviluppo nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità, anche incentivando l'acquisto di veicoli meno inquinanti, nonché l'innovazione tecnologica, organizzativa e dei materiali, assicurando, al contempo, nuove forme di intermodalità e di servizi di rete;

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

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

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

EMANA

il seguente decreto-legge:

Articolo 1.

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

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

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

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

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

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

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

4) dei veicoli elettrici;

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

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

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

b) all'articolo 61:

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

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

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

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

e) all'articolo 158:

1) al comma 2:

1.1. dopo la lettera *d)* è inserita la seguente: « *d-bis)* negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata dei veicoli adibiti al trasporto scolastico; »;

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

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

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

f) all'articolo 188:

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

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

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

« Art. 188-*bis* (Sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni). – 1. Per la sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni gli enti proprietari della strada possono allestire spazi per la sosta, mediante la segnaletica necessaria, per consentire ed agevolare la mobilità di tali soggetti secondo le modalità stabilite nel regolamento.

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

3. Chiunque usufruisce delle strutture di cui al comma 1, senza avere l'autorizzazione prescritta dal comma 2 o ne faccia uso improprio

prio, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 344.

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

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

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

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

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

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

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

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

b) all'articolo 22:

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

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

3) al comma 6:

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

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

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

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

« 4-*octies*. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con decreto da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, individua il numero e la composizione delle commissioni di esame, nonché i requisiti e le modalità di nomina dei relativi componenti ai fini degli esami di abilitazione degli ispettori che svolgono gli accertamenti periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi di cui al comma 4-*septies*. Per la determinazione della misura dei compensi a favore dei componenti delle commissioni si applica la disciplina prevista dal decreto di cui all'articolo 3, comma 13, della legge 19 giugno 2019, n. 56.

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

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

4-undecies. In relazione all'anno 2021, al fine di consentire l'avvio delle attività delle commissioni esaminatrici di cui al comma *4-octies* è autorizzata la spesa di euro 200.000, cui si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio. ».

Articolo 2.

(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche)

1. In considerazione dei provvedimenti di regolazione e limitazione della circolazione stradale adottati nel periodo emergenziale da COVID-19 e della conseguente incidenza di detti provvedimenti sulla dinamica dei transiti sulla rete autostradale all'articolo 13, comma 3, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, le parole « non oltre il 31 luglio 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « non oltre il 31 dicembre 2021 ».

2. In considerazione del calo di traffico registrato sulle autostrade italiane derivante dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 e dalle relative misure di limitazione del contagio adottate dallo Stato e dalle regioni, al fine di contenere i conseguenti effetti economici e di salvaguardare i livelli occupazionali, è prorogata di due anni la durata delle concessioni in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto, relative ai servizi di distribuzione di carbolubrificanti e ai servizi di ristoro sulla rete autostradale. La proroga non si applica in presenza di procedure di evidenza pubblica finalizzate al nuovo affidamento delle concessioni di cui al primo periodo e già definite con l'aggiudicazione alla data di entrata in vigore del presente decreto.

3. All'articolo 2, comma 171, primo periodo, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, le parole « I compiti » sono sostituite dalle seguenti: « Fermi i compiti, gli obblighi, e le responsabilità degli enti concessionari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza, nonché le funzioni di controllo delle amministrazioni concedenti, i compiti ».

4. All'articolo 114, comma 4, primo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, le parole « Il progetto » sono sostituite dalle seguenti: « Per gli involucri realizzati da sbarramenti aventi le caratteristiche di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, il progetto » ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per gli involucri di cui all'articolo 89 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, le regioni, in conformità ai propri ordinamenti, adeguano la disciplina regionale agli obiettivi di cui ai commi 2, 3 e 9, anche tenuto conto delle specifiche caratteristiche degli sbarramenti e dei corpi idrici interessati. ».

Articolo 3.

(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore dei trasporti e delle infrastrutture ferroviarie e impianti fissi)

1. Al fine di accelerare il « Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, *European Rail Traffic Management System* », di seguito ERTMS, e di garantire un efficace coordinamento tra la dismissione del sistema di segnalamento nazionale di classe « B » e l'attrezzaggio dei sottosistemi di bordo dei veicoli con il sistema ERTMS, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di 60 milioni di euro, per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, per finanziare i costi di implementazione del sotto sistema ERTMS di bordo dei veicoli, secondo le disposizioni di cui ai commi 2 e 3. Tali risorse non sono destinate al finanziamento dei costi di sviluppo, certificazione, omologazione ed eventuali riomologazioni su reti estere dei cosiddetti « veicoli tipo », fermi macchina o sostituzione operativa dei mezzi di trazione.

2. Le risorse di cui al comma 1 sono destinate al finanziamento degli interventi di rinnovo o ristrutturazione dei veicoli, per l'adeguamento del relativo sottosistema di bordo di classe « B » al sistema ERTMS rispondente alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità indicate nella Tabella A2.3 dell'allegato A del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione europea, del 27 maggio 2016, come modificato dal regolamento (UE) 2019/776 della Commissione europea, del 16 maggio 2019, e alle norme tecniche previste al punto 12.2 dell'Allegato 1a al decreto dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie n. 1/2016 del 13 dicembre 2016. Fermo quanto previsto dal comma 3 possono beneficiare del finanziamento gli interventi realizzati a partire dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto ed entro il 31 dicembre 2026, sui veicoli che risultino iscritti in un registro di immatricolazione istituito presso uno Stato membro dell'Unione europea, che circolano sul territorio nazionale e soltanto nel caso che in cui detti interventi non risultino già finanziati dai contratti di servizio in essere con lo Stato o le regioni.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definite le modalità attuative di erogazione del contributo alle

imprese ferroviarie o ai proprietari dei veicoli per gli interventi sui veicoli di cui al comma 2, nei limiti della effettiva disponibilità del fondo. Nell'ambito delle dotazioni del fondo, il suddetto decreto definisce i costi sostenuti che possono essere considerati ammissibili, l'entità del contributo massimo riconoscibile per ciascun veicolo oggetto di intervento in caso di effettuazione di una determinata percorrenza sulla rete ferroviaria interconnessa insistente sul territorio nazionale, l'entità della riduzione proporzionale del contributo riconoscibile in caso di effettuazione di percorrenze inferiori a quella richiesta ai fini dell'attribuzione del contributo nella misura massima, nonché i criteri di priorità di accoglimento delle istanze in coerenza con le tempistiche previste nel piano nazionale di sviluppo del sistema ERTMS di terra. L'efficacia del decreto di cui al presente comma è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

4. Per le finalità di cui al comma 1 si provvede, nei limiti di 60 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, mediante utilizzo delle risorse di cui all'articolo 1, comma 86, della legge 23 dicembre 2005, n. 266.

5. Al fine di incrementare la sicurezza del trasporto ferroviario, all'articolo 47, comma 11-*quinquies*, primo periodo, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, le parole « 2019 e 2020 » sono sostituite dalle seguenti: « 2019, 2020 e 2021 ». All'onere derivante dalla presente disposizione, pari a complessivi 2 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 12, comma 18, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

6. Al fine di assicurare la continuità del servizio di trasporto ferroviario lungo la linea da Tirano in Italia fino a Campocologno in Svizzera è autorizzata la circolazione nel territorio italiano dei rotabili ferroviari a tal fine impiegati per l'intera durata della concessione rilasciata al gestore di detto servizio di trasporto dall'ufficio governativo della Confederazione elvetica.

7. Nel territorio italiano, l'esercizio del servizio di trasporto ferroviario di cui al comma 6 avviene in conformità alle previsioni di cui all'articolo 2, comma 4, e all'articolo 16, comma 2, lettera *bb*), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, per le reti ferroviarie funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario.

8. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il comune di Tirano e il gestore della linea ferroviaria di cui al comma 6 definiscono il disciplinare di esercizio relativo alla parte del tracciato che, in ambito urbano, si interseca con il traffico veicolare e con i passaggi pedonali. Agli eventuali oneri derivanti dal disciplinare di esercizio di cui al primo periodo, il comune di Tirano provvede con le risorse disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

9. All'articolo 51, comma 6, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo le parole « nell'anno 2021 » sono inserite le seguenti: « per il potenzia-

mento delle attività di controllo finalizzate ad assicurare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale avvenga in conformità alle misure di contenimento e di contrasto dei rischi sanitari derivanti dalla diffusione del COVID-19, nonché ».

Articolo 4.

(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo)

1. Al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 14:

1) la rubrica è sostituita dalla seguente: « Segnalazione di apparenti anomalie »;

2) al comma 1, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Analoga informazione è resa dalle autorità di sistema portuale, dai comandanti dei rimorchiatori, dagli ormeggiatori, dai battellieri e dalle autorità sanitarie che, nell'esercizio delle loro normali funzioni, constatano che una nave attraccata in porto presenta anomalie apparenti che possono mettere a repentaglio la sicurezza della nave o rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino. »;

3) al comma 4, le parole « dei piloti » sono sostituite dalla seguente: « ricevuta »;

b) all'articolo 16, comma 4, le parole « la compagnia non adotti » sono sostituite dalle seguenti: « i soggetti responsabili in base all'ordinamento dello Stato di bandiera non adottino »;

c) all'articolo 18, la rubrica è sostituita dalla seguente: « Linee guida e procedure di sicurezza della navigazione e marittima »;

d) all'articolo 20, i commi 1-*bis* e 1-*ter* sono abrogati;

e) all'allegato I, punto 2, lettera *d)*, le parole « quinquennale in scienze del governo e dell'amministrazione del mare » sono sostituite dalle seguenti: « magistrale conseguito al termine dell'*iter* di formazione degli ufficiali dei corsi normali ».

2. Al fine di assicurare una programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Sardegna e della regione Sicilia, all'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al punto 7), dopo le parole « Portoscuso-Portovesme » sono inserite le seguenti: « , Porto di Arbatax »;

b) al punto 8), dopo le parole « Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani » sono inserite le seguenti: « , Porto Rifugio di Gela e Porto Isola di Gela ».

3. Al fine di migliorare e rendere più sostenibile la mobilità di passeggeri e merci tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina, nonché la continuità territoriale da e per la Sicilia, all'Autorità di Sistema portuale dello Stretto sono assegnate risorse pari a 2 milioni di euro per il 2021, a 30 milioni di euro per il 2022 e a 5 milioni di euro per il 2023 finalizzate alla realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari per aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina, nonché i servizi ai pendolari. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a 2 milioni di euro per il 2021, a 30 milioni di euro per il 2022 e a 5 milioni di euro per il 2023 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I relativi interventi sono monitorati dalla predetta Autorità portuale ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, classificando gli interventi sotto la voce « Interventi portuali infrastrutturali DL MIMS 2021 ».

4. All'articolo 89, comma 2, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole « alle imprese armatoriali che operano con navi di bandiera italiana, iscritte nei registri », sono sostituite dalle seguenti: « alle imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero navi battenti bandiera di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ».

5. All'articolo 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera a):

1) le parole « dovuti in relazione all'anno 2020 » sono sostituite dalle seguenti: « dovuti in relazione agli anni 2020 e 2021 »;

2) dopo le parole « allo scopo anche utilizzando » sono inserite le seguenti: « , limitatamente all'anno 2020, »;

3) le parole « e, per i canoni dovuti dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito, nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 » sono sostituite dalle seguenti: « , per i canoni dovuti dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito, nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 e, per i canoni dovuti fino alla data del 31 luglio 2021, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il 31 luglio 2021, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 »;

b) al comma 10-*bis*, secondo periodo, dopo le parole « salute pubblica » sono aggiunte le seguenti: « e che sarebbero stati destinati al finanziamento delle infrastrutture non intese ad essere sfruttate a fini commerciali »;

c) al comma 10-*quinquies*, le parole « ai commi 10-*bis* e 10-*ter* » sono sostituite dalle seguenti: « al comma 10-*ter* »;

d) dopo il comma 10-*quinquies* è aggiunto il seguente: « 10-*sexies*. Le eventuali risorse residue di cui alla lettera a) del comma 7, non assegnate con il decreto di cui al comma 8, sono destinate alle imprese titolari di concessioni demaniali di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché alle imprese concessionarie per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, a titolo di indennizzo per le ridotte prestazioni rese da dette società conseguenti alla riduzione dei volumi di traffico dal 1° gennaio 2021 al 31 luglio 2021, rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno 2019. Le modalità attuative del presente comma sono definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. ».

6. All'articolo 103-*bis*, comma 1, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, le parole « fino al 31 agosto 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « fino al 31 dicembre 2021 ».

Articolo 5.

(Disposizioni urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Consiglio superiore dei lavori pubblici e in materia di incentivi per funzioni tecniche)

1. Al fine di garantire la realizzazione degli interventi di titolarità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, in coerenza con i relativi cronoprogrammi, nonché di promuovere e incrementare le attività di studio, di ricerca e di sviluppo nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità, della innovazione tecnologica, organizzativa e dei materiali, assicurando, al contempo, nuove forme di intermodalità e di servizi di rete anche attraverso lo svolgimento di specifiche attività di natura formativa, è istituita presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la struttura di missione, denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità, di seguito CISMI, che non costituisce struttura dirigenziale e opera alle dirette dipendenze del Ministro. Al CISMI è assegnato un contingente complessivo di venti unità di personale, da individuarsi, nella misura di cinque

ricercatori, di cinque tecnologi, di quattro primi ricercatori, di quattro primi tecnologi, di un dirigente tecnologo e di un dirigente di ricerca, tra il personale degli Enti pubblici di ricerca collocato in fuori ruolo con mantenimento del trattamento economico in godimento presso l'amministrazione di appartenenza che è posto integralmente a carico del predetto Ministero. Al coordinamento del CISMI è preposto il dirigente di ricerca individuato secondo le modalità di cui al secondo periodo. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in aggiunta al contingente di cui al secondo periodo, nel limite di spesa di euro 47.000 euro per l'anno 2021 e di euro 140.000 a decorrere dall'anno 2022, può avvalersi fino ad un massimo di quattro esperti o consulenti nominati ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

2. Nello svolgimento della propria attività, il CISMI può stipulare, per conto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, apposite convenzioni con enti e istituti di ricerca specializzati, pubblici e privati e cura i rapporti con organismi internazionali, europei e nazionali nelle materie di competenza del medesimo Ministero.

3. Per l'attuazione delle disposizioni del comma 1, è autorizzata la spesa di euro 741.985 per l'anno 2021 e di euro 2.225.954 a decorrere dall'anno 2022. Al relativo onere si provvede per euro 741.985 per l'anno 2021 e per euro 2.225.954 a decorrere dall'anno 2022, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

4. All'articolo 45 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera *a)*, la parola: « sei » è sostituita dalla seguente: « sette » e dopo le parole: « uno appartenente al Ministero dell'economia e delle finanze, » sono aggiunte le seguenti: « e uno appartenente al Ministero della difesa »;

b) al comma 2, il secondo periodo è sostituito dal seguente: « Per la partecipazione alle attività del Comitato non spettano indennità e gettoni di presenza ed è riconosciuto il solo rimborso spese nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente e di quanto previsto per i componenti e gli esperti del Consiglio superiore dei lavori pubblici. ».

5. Agli oneri derivanti dal comma 4, lettera *a)*, pari a euro 35.000 per ciascuno degli anni dal 2022 fino al 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del Fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali », della

missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. All'attuazione del comma 4, lettera *a*), per l'anno 2021 e lettera *b*), si provvede con le risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente.

6. All'articolo 22, comma 2, terzo periodo, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, le parole «, senza oneri a carico della finanza pubblica,» sono soppresse e il quarto periodo è sostituito dal seguente: «Ai componenti della commissione è riconosciuto un rimborso delle spese effettivamente sostenute e documentate per le missioni effettuate nei limiti previsti per il personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con oneri complessivi non superiori a 18.000 euro per l'anno 2021 ed a 36.000 euro a decorrere dall'anno 2022».

7. Al fine di assicurare la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anche in relazione alla realizzazione degli interventi di competenza del medesimo Ministero finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, e in considerazione delle specifiche professionalità, anche di natura tecnica, del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, tenuto conto della necessità di remunerare adeguatamente le attività di controllo svolte da detto personale, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con riferimento al personale non dirigenziale del medesimo Ministero sono incrementati, nei limiti di cui al comma 9 e in deroga ai limiti finanziari previsti dalla normativa vigente:

a) l'indennità di amministrazione di complessivi euro 1.986.272,57 per l'anno 2021 ed euro 5.958.817,70 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione;

b) il fondo risorse decentrate del personale di cui all'articolo 76 del contratto collettivo nazionale di lavoro del comparto funzioni centrali 2016-2018 relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di euro 2.446.641,12 per l'anno 2021 ed euro 7.339.923,35 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione.

8. Per le medesime finalità di cui al comma 7 e in considerazione delle peculiari responsabilità del personale dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, i fondi per la retribuzione di posizione e la retribuzione di risultato del medesimo personale sono incrementati, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto:

a) nella misura di complessivi euro 203.578,47 per l'anno 2021 ed euro 610.735,40 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione, per il personale di livello dirigenziale generale;

b) nella misura di complessivi euro 843.366,54 per l'anno 2021 ed euro 2.530.099,62 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a

carico dell'amministrazione, per il personale di livello dirigenziale non generale.

9. Agli oneri derivanti dai commi 6, 7 e 8, quantificati in complessivi euro 5.497.859 per l'anno 2021 ed in complessivi euro 16.475.576 a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

10. Il regolamento di cui all'articolo 113, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, si applica agli appalti di lavori, servizi e forniture le cui procedure di gara sono state avviate successivamente alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, anche se eseguiti prima dell'entrata in vigore del predetto regolamento. Gli oneri per la ripartizione delle risorse finanziarie di cui all'articolo 113, comma 2, del decreto legislativo n. 50 del 2016 fanno carico agli stanziamenti già accantonati per i singoli appalti di lavori, servizi e forniture di cui al primo periodo negli stati di previsione della spesa o nei bilanci delle stazioni appaltanti.

11. All'articolo 10, comma 1, lettera *f*), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'alinea, le parole « un rappresentante per ciascuna » sono sostituite dalle seguenti: « un rappresentante espressione »;

b) al punto 7, le parole « delle Confederazioni alle quali aderisce » sono sostituite dalle seguenti: « della Confederazione alla quale aderisce; ove sia rappresentata per il tramite della Confederazione, tale Confederazione deve aver fatto parte dell'Assemblea Generale del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro almeno per tre mandati negli ultimi cinque e può indicare una sola associazione di categoria ».

Articolo 6.

(Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali)

1. All'articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 4:

1) alla lettera *a*), le parole « ed alla Commissione di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264 » sono soppresse;

2) alla lettera *g*), dopo le parole « le ispezioni di sicurezza » sono inserite le seguenti: « con le modalità »;

3) alla lettera *l*), dopo le parole « n. 35 del 2011 », sono aggiunte le seguenti: « , da destinare all’Agenzia per lo svolgimento delle attività di cui agli articoli 5 e 6 del medesimo decreto legislativo »;

b) il comma 4-*quater* è sostituito dal seguente: « 4-*quater*. Sono trasferite all’Agenzia le funzioni esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai sensi dell’articolo 9, commi 5 e 6, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2014, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 297 del 23 dicembre 2014, e del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 settembre 2003, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 280 del 2 dicembre 2003. L’Agenzia, con proprio decreto, disciplina i requisiti per il rilascio dell’autorizzazione di sicurezza relativa al sistema di trasporto costituito dall’infrastruttura e dal materiale rotabile, con i contenuti di cui agli articoli 9 e 11 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, per quanto applicabili, nonché, d’intesa con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, le modalità per la realizzazione e l’apertura all’esercizio di nuovi sistemi di trasporto a impianti fissi. »;

c) al comma 5, le parole « comma 4, lettere *a*) e *c*) » sono sostituite dalle seguenti: « comma 4, lettere *a*) e *g*) »;

d) al comma 5-*bis*, primo periodo, le parole « ed alla Commissione di cui all’articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264 » sono soppresse;

e) al comma 9, lettera *b*), le parole « 569 unità, di cui 42 di livello dirigenziale non generale e 2 uffici di livello dirigenziale generale » sono sostituite dalle seguenti: « 668 unità, di cui 48 di livello dirigenziale non generale e 3 uffici di livello dirigenziale generale »;

f) al comma 13, le parole « due posizioni di uffici di livello dirigenziale generale » sono sostituite dalle seguenti: « tre posizioni di uffici di livello dirigenziale generale »;

2. All’articolo 12, comma 3, lettera *a*), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole « e dal personale dell’A.N.A.S. » sono aggiunte le seguenti: « , nonché dal personale, con compiti ispettivi o di vigilanza sulle infrastrutture stradali o autostradali, dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali ».

3. Fino al 31 dicembre 2023, ai fini dell’ammissione all’esame di qualificazione di cui all’articolo 12, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, non è richiesto per il personale dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali il possesso del requisito dell’anzianità di inquadramento previsto dall’articolo 23, comma 2, secondo periodo, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

4. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto si provvede all’adeguamento dello statuto, del regolamento di amministrazione e dei regolamenti che disciplinano il funzionamento dell’Agenzia nazionale per la sicurezza

delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali secondo le modalità previste dall'articolo 12, commi 8, 9 e 10, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

5. Gli Uffici speciali trasporti a impianti fissi, di seguito USTIF, del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il relativo personale, pari a sei unità di livello dirigenziale non generale e novantadue unità di personale delle aree funzionali, di cui quarantotto di area III, trentotto di area II e sei di area I, sono trasferiti all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, a decorrere dal 1° gennaio 2022. Conseguentemente, la dotazione organica del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ferme restando le 38 posizioni di livello dirigenziale generale, è rideterminata in 189 posizioni di livello dirigenziale non generale e 7.674 unità di personale delle aree funzionali di cui 2.966 di area III, 4.497 di area II e 211 di area I. Le risorse umane trasferite includono il personale di ruolo dirigenziale e non dirigenziale, nonché il personale a tempo determinato con incarico dirigenziale ai sensi dell'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che risulta in servizio alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Al personale non dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma si applica il trattamento economico, compreso quello accessorio, previsto nell'amministrazione di destinazione e viene corrisposto un assegno *ad personam* riassorbibile pari all'eventuale differenza fra le voci fisse e continuative del trattamento economico dell'amministrazione di provenienza, ove superiore, e quelle riconosciute presso l'amministrazione di destinazione. Nelle more dell'entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4, al personale dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi i contratti individuali di lavoro stipulati ai sensi dell'articolo 19, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto. Fino alla data di adozione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al comma 6, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla corresponsione del trattamento economico spettante al personale trasferito nella misura già corrisposta e le eventuali differenze sono a carico dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. A decorrere dalla medesima data, le risorse finanziarie sono allocate sul pertinente capitolo di spesa del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per essere trasferite all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Tale importo considera i costi del trattamento economico corrisposto al personale trasferito e tiene conto delle voci retributive fisse e continuative, del costo dei buoni pasto, della remunerazione del lavoro straordinario e del trattamento economico di cui al Fondo risorse decentrate. Fino alla data di entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4, l'attività facente capo agli USTIF continua ad essere esercitata presso le sedi e gli uffici già individuati dal decreto ministeriale 4 agosto 2014, pubblicato nel

supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 297 del 23 dicembre 2014.

6. Il Ministro dell'economia e delle finanze provvede, con proprio decreto, ad effettuare le occorrenti variazioni di bilancio, in termini di residui, di competenza e di cassa ivi comprese l'istituzione, la modifica e la soppressione di missioni e programmi. A decorrere dalla data di adozione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al primo periodo transitano all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali i rapporti giuridici attivi e passivi relativi alle funzioni trasferite. A decorrere dalla medesima data, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali provvedono al trasferimento delle corrispondenti risorse strumentali tramite protocolli d'intesa.

7. Agli oneri derivanti dai commi 1, lettere *e)* ed *f)*, e 5, pari a 1.355.309 euro annui a decorrere dal 2022 si provvede a valere sulle risorse disponibili nel bilancio dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Alla compensazione dei relativi effetti finanziari, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, pari a 697.985 euro annui a decorrere dall'anno 2022 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189.

8. All'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole « il Consiglio superiore dei lavori pubblici » sono sostituite dalle seguenti: « l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali »;

b) al comma 2, primo periodo, le parole « La Commissione è composta dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici o da un suo delegato, che la presiede, da sette esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici » sono sostituite dalle seguenti: « La Commissione è composta dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali o da un suo delegato, che la presiede, da quattro esperti tecnici designati dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, da tre esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici » e, al secondo periodo, le parole « La Commissione è nominata con provvedimento del Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici » sono sostituite dalle seguenti: « La Commissione è nominata con provvedimento del Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali »;

c) al comma 11, le parole « del Consiglio superiore dei lavori pubblici » sono sostituite dalle seguenti: « dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali ».

9. Con provvedimento adottato dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e auto-

stradali entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è rinnovata la composizione della Commissione permanente di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, come modificato dal presente decreto. Fino alla data di adozione del provvedimento di cui al primo periodo, continua ad operare la Commissione permanente nella composizione esistente alla data di entrata in vigore del presente decreto.

Articolo 7.

(Disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo)

1. Al fine di assicurare il pieno rispetto del vigente sistema di distribuzione del traffico aereo sul sistema aeroportuale milanese e di consentire una transizione ordinata nel settore del trasporto aereo che eviti, anche in considerazione degli effetti derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, disservizi per il traffico di passeggeri e merci da e verso gli aeroporti del Regno Unito, le disposizioni di cui all'articolo 17-*quater* del decreto-legge 25 marzo 2019, n. 22, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 maggio 2019, n. 41, si applicano fino alla data del 30 ottobre 2022.

2. All'articolo 11-*quater*, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 4 è sostituito dal seguente: «4. Il programma della procedura di amministrazione straordinaria è immediatamente adeguato dai commissari straordinari alla decisione della Commissione europea di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 2020 che possono procedere all'adozione, per ciascun compendio di beni oggetto di cessione, anche di distinti programmi nell'ambito di quelli previsti dall'articolo 27 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270. Le modifiche al programma, la cui durata si computa dalla data di modifica, possono essere adottate anche dopo la scadenza del termine del primo programma autorizzato e possono prevedere la cessione a trattativa privata anche di singoli beni, rami d'azienda o parti di essi, perimetrati in coerenza con la decisione della Commissione europea. Il programma predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*, e alla decisione della Commissione europea si intende ad ogni effetto autorizzato. È parimenti autorizzata la cessione diretta alla società di cui all'articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 2020 di compendi aziendali del ramo *aviation* individuati dall'offerta vincolante formulata dalla società in conformità alla decisione della Commissione europea. A seguito della cessione totale o parziale dei compendi aziendali del ramo *aviation*, gli *slot* aeroportuali non trasferiti all'acquirente sono restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti individuato ai sensi del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993. È altresì autorizzata l'autonoma cessione, anche antecedentemente alla modifica del programma, del marchio "Alitalia", da effettuarsi nei confronti di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore

aereo, individuati tramite procedura di gara che, nel rispetto delle disposizioni europee, anche in materia antitrust, garantisca la concorrenzialità delle offerte e la valorizzazione del marchio. La stima del valore dei complessi oggetto della cessione può essere effettuata tramite perizia disposta da un soggetto terzo individuato dall'organo commissariale, previo parere del comitato di sorveglianza, da rendere nel termine massimo di tre giorni dalla richiesta. A seguito della decisione della Commissione europea il Ministero dell'economia e delle finanze sottoscrive l'aumento di capitale della società di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*. »;

b) il comma 9 è sostituito dal seguente: «9. Nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico è istituito un fondo, con una dotazione di 100 milioni di euro per l'anno 2021, diretto a garantire l'indennizzo dei titolari di titoli di viaggio, nonché di *voucher* o analoghi titoli emessi dall'amministrazione straordinaria in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e non utilizzati alla data del trasferimento dei complessi aziendali di cui al comma 3. L'indennizzo è erogato esclusivamente nell'ipotesi in cui non sia garantito al contraente un analogo servizio di trasporto ed è quantificato in misura pari all'importo del titolo di viaggio. Il Ministero dello sviluppo economico provvede al trasferimento all'Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.a. e all'Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria delle risorse sulla base di specifica richiesta dei commissari che dia conto dei presupposti di cui al presente comma. I commissari provvedono mensilmente alla trasmissione al Ministero di un rendiconto delle somme erogate ai sensi della presente norma. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede ai sensi dell'articolo 77. ».

Articolo 8.

(Disposizioni in materia di incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti e per i veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L)

1. In considerazione degli effetti dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, all'articolo 1, comma 1031, alinea, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole « In via sperimentale, a chi acquista, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia, dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, » sono sostituite dalle seguenti: « In via sperimentale, a chi acquista dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia ».

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano anche alle procedure in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto e continuano a trovare applicazione, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 82 del 6 aprile 2019, con termine di scadenza, per la conclusione della procedura prevista dal citato decreto ministeriale di conferma della prenotazione dei contributi nell'apposita piattaforma informatica, fissato al 31 dicembre 2021 per le prenotazioni inserite, anche se in fase di completamento, dal 1° gennaio 2021 al 30 giugno 2021, e di un

termine di scadenza fissato al 30 giugno 2022 per quelle inserite tra il 1° luglio 2021 e il 31 dicembre 2021. I medesimi termini si applicano, alle medesime condizioni, alle prenotazioni dei contributi relativi ai veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L.

3. Al fine di garantire e ottimizzare l'utilizzo delle risorse destinate all'acquisto di veicoli meno inquinanti, le risorse di cui all'articolo 73-*quinquies*, comma 2, lettera *a*), del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 123, relative ai contributi per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, di autoveicoli con emissioni comprese nella fascia 0-60 grammi (g) di anidride carbonica (CO₂) per chilometro (Km), di cui all'articolo 1, comma 652, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, disponibili alla data di entrata in vigore del presente decreto, sono destinate all'erogazione dei contributi, per i medesimi veicoli, previsti dall'articolo 1, comma 1031, della legge 30 dicembre 2018, n. 145. Con provvedimento del Ministero dello sviluppo economico possono essere destinate ai medesimi fini le risorse del richiamato articolo 73-*quinquies*, comma 2, lettera *a*), del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 123, che si rendono disponibili successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto.

Articolo 9.

(Disposizioni urgenti in materia di efficientamento funzionale degli edifici adibiti a uffici giudiziari)

1. Il Commissario straordinario del Parco della Giustizia di Bari, nominato ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, approva il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23, commi 5 e 6, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, convocando la conferenza di servizi, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, della legge 7 agosto 1990, n. 241, alla quale partecipa obbligatoriamente, in deroga a quanto previsto dall'articolo 14-*ter*, comma 4, della citata legge n. 241 del 1990, anche un rappresentante del Ministero della giustizia. Nella medesima conferenza dei servizi, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 215 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, esprime il parere sul progetto di fattibilità tecnica ed economica trasmesso a cura del Commissario. Il parere reso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, in deroga a quanto previsto dall'articolo 1, comma 9, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, non riguarda anche la valutazione di congruità del costo.

2. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui al comma 1, predisposto in conformità a quanto previsto dall'articolo 48, comma 7, quarto periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è trasmesso, a cura del Commissario altresì, all'autorità competente ai fini dell'espressione del provvedimento di valutazione ambientale di cui alla Parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, unitamente alla documenta-

zione di cui agli articoli 13, comma 3 e 22, comma 1, del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006. Si applicano i termini di cui all'articolo 4, comma 2, secondo periodo, del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32, convertito con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Gli esiti della valutazione ambientale sono trasmessi e comunicati dall'autorità competente alle altre amministrazioni che partecipano alla conferenza di servizi di cui al comma 1. Qualora si sia svolto il dibattito pubblico è escluso il ricorso all'inchiesta pubblica di cui all'articolo 24-*bis* del predetto decreto legislativo n. 152 del 2006.

3. L'approvazione del progetto da parte del Commissario tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative. L'approvazione del progetto perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato e regione, in ordine alla localizzazione dell'opera, ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti e comprende il parere reso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici di cui dell'articolo 215 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, i provvedimenti di valutazione ambientale e i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita. La variante urbanistica, conseguente all'approvazione del progetto, comporta l'assoggettamento dell'area a vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e le comunicazioni agli interessati di cui all'articolo 14, comma 5, della legge n. 241 del 1990 tengono luogo della fase partecipativa di cui all'articolo 11 del predetto decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001. Gli enti locali provvedono alle necessarie misure di salvaguardia delle aree interessate e delle relative fasce di rispetto e non possono autorizzare interventi edilizi incompatibili con la localizzazione dell'opera.

4. In deroga all'articolo 27 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, la verifica del progetto definitivo e del progetto esecutivo condotta ai sensi dell'articolo 26, comma 6, del predetto decreto legislativo accerta altresì l'ottemperanza alle prescrizioni impartite in sede di approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, nonché a quelle impartite in sede di valutazione ambientale. All'esito della verifica, il Commissario straordinario procede direttamente all'approvazione del progetto definitivo ovvero del progetto esecutivo.

5. Il Commissario straordinario può procedere, sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica, all'affidamento congiunto dei livelli di progettazione successivi e dell'esecuzione dell'opera. L'affidamento avviene mediante acquisizione del progetto definitivo in sede di offerta ovvero, in alternativa, mediante offerte aventi a oggetto la realizzazione del progetto definitivo, del progetto esecutivo e il prezzo. In entrambi i casi, l'offerta relativa al prezzo indica distintamente il corrispettivo richiesto per la progettazione definitiva, per la progettazione esecutiva e per l'esecuzione dei lavori. Laddove si rendano necessarie modifiche sostanziali, il Commissario può convocare, ai sensi del comma 1, una nuova conferenza di servizi ai fini dell'approvazione del progetto definitivo e alla stessa è chiamato a partecipare anche l'affidatario dell'appalto che provvede, ove necessario, ad ade-

guare il progetto alle eventuali prescrizioni susseguenti alle determinazioni del Commissario, anche rese in seguito alla conferenza di servizi.

6. In caso di impugnazione degli atti relativi alle procedure di affidamento indette per la progettazione e l'esecuzione degli interventi di edilizia giudiziaria e delle infrastrutture a supporto di cui al presente articolo, si applicano le previsioni contenute nell'articolo 125 del codice del processo amministrativo di cui al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.

Articolo 10.

(Procedure di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e modalità di accesso ai servizi erogati in rete dalle pubbliche amministrazioni)

1. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, il comma 1039 è sostituito dal seguente: « 1039. Le risorse giacenti nei conti correnti infruttiferi di cui al comma 1038 sono attribuite, in relazione al fabbisogno finanziario, a ciascuna amministrazione od organismo titolare e/o attuatore dei progetti, sulla base delle procedure definite con il decreto di cui al comma 1042, nel rispetto del sistema di gestione e controllo delle componenti del *Next Generation EU*. ».

2. Il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze con cui sono state individuate le risorse finanziarie, come determinate nella decisione di esecuzione del Consiglio UE-ECOFIN recante « Approvazione della Valutazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dell'Italia », viene aggiornato sulla base di eventuali riprogrammazioni del PNRR adottate secondo quanto previsto dalla normativa dell'Unione. Le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione necessarie all'attuazione del Piano sono assegnate annualmente sulla base del cronoprogramma finanziario degli interventi cui esse sono destinate.

3. La notifica della citata decisione di esecuzione del consiglio UE-ECOFIN recante « Approvazione della Valutazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dell'Italia », unitamente al decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al comma 2, costituiscono la base giuridica di riferimento per l'attivazione, da parte delle amministrazioni responsabili, delle procedure di attuazione dei singoli interventi previsti dal PNRR, secondo quanto disposto dalla vigente normativa nazionale ed europea, ivi compresa l'assunzione dei corrispondenti impegni di spesa, nei limiti delle risorse assegnate ai sensi del decreto di cui al comma 2.

4. Laddove non diversamente previsto nel PNRR, ai fini della contabilizzazione e rendicontazione delle spese, le amministrazioni ed i soggetti responsabili dell'attuazione possono utilizzare le « opzioni di costo semplificate » previste dagli articoli 52 e seguenti del regolamento (UE) 2021/1060.

5. In sede di definizione dei provvedimenti che recano le procedure di attuazione degli interventi del PNRR, ivi incluse quelle relative ai progetti in essere, le amministrazioni responsabili, in aggiunta agli ordinari criteri previsti dalla normativa di settore, stabiliscono ulteriori

e specifici criteri di assegnazione delle risorse idonei ad assicurare il rispetto delle condizionalità, degli obiettivi iniziali, intermedi e finali e dei cronoprogrammi previsti dal PNRR, nonché i relativi obblighi di monitoraggio, rendicontazione e controllo previsti dal regolamento UE 241/2021, anche sulla base di apposite linee guida da emanarsi con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze.

6. Nel caso in cui si renda necessario procedere al recupero di somme nei confronti di regioni, province autonome di Trento e di Bolzano e degli enti locali, si applicano le procedure di cui al comma 7-*bis* dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101.

7. All'articolo 66-*bis* del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, al comma 3, le parole « è abrogato » sono sostituite dalle seguenti: « è sostituito dal seguente: “3-*bis*. Fatto salvo quanto previsto dal comma 2-*nonies*, i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera *a*), utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID e la carta di identità elettronica ai fini dell'identificazione dei cittadini che accedono ai propri servizi in rete. Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione è stabilita la data a decorrere dalla quale i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera *a*), utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la Carta Nazionale dei servizi per consentire l'accesso delle imprese e dei professionisti ai propri servizi in rete, nonché la data a decorrere dalla quale i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettere *b*) e *c*) utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la carta Nazionale dei servizi ai fini dell'identificazione degli utenti dei propri servizi *on-line*.”. ».

Articolo 11.

(Rifinanziamento della componente prestiti e contributi del Fondo 394/81)

1. Per l'attuazione della linea progettuale « Rifinanziamento e Ridefinizione del fondo 394/81 gestito da Simest », M1C2 investimento 5.1, nell'ambito delle risorse a tal fine attribuite dal PNRR, sono istituite nell'ambito del Fondo rotativo di cui all'articolo 2, primo comma, del decreto-legge 28 maggio 1981, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 1981, n. 394, le seguenti sezioni:

a) « Sezione Prestiti », per la concessione di finanziamenti a tasso agevolato ai sensi dell'articolo 6 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, con dotazione finanziaria pari a euro 800 milioni per l'anno 2021;

b) « Sezione Contributi » per le finalità di cui all'articolo 72, comma 1, lettera *d*), del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, con dotazione finanziaria pari a euro 400 milioni per l'anno 2021, da utilizzare per cofinanziamenti a fondo perduto fino al 50 per cento dei finanziamenti

a tasso agevolato concessi a valere sullo stanziamento di cui alla lettera *a)* del presente comma.

2. I finanziamenti agevolati a valere sulla sezione di cui al comma 1, lettera *a)*, sono esentati, a domanda del richiedente, dalla prestazione della garanzia, in deroga alla vigente disciplina relativa al fondo di cui all'articolo 2, primo comma, del decreto-legge 28 maggio 1981, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 1981, n. 394.

3. Il Comitato agevolazioni di cui all'articolo 1, comma 270, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, definisce con proprie delibere termini, modalità e condizioni per la realizzazione della linea progettuale di cui al comma 1 in conformità ai requisiti previsti per tale intervento e al punto M1C2-26 dell'allegato della decisione di esecuzione del Consiglio relativa all'approvazione della valutazione del PNRR dell'Italia e in particolare:

a) la natura e la portata dei progetti sostenuti che devono essere in linea con gli obiettivi del regolamento (UE) 2021/241, e garantire la conformità agli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio « non arrecare un danno significativo » dei progetti sostenuti nell'ambito della misura mediante l'uso di una prova di sostenibilità, ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) 2020/285;

b) un elenco di esclusione e il requisito di conformità alla pertinente normativa ambientale nazionale e dell'Unione europea;

c) il tipo di interventi sostenuti;

d) i beneficiari interessati, con prevalenza di piccole e medie imprese (PMI), e i relativi criteri di ammissibilità.

4. Il Comitato agevolazioni è autorizzato a disporre, con proprie delibere, trasferimenti di risorse dalla sezione del Fondo di cui al comma 1, lettera *b)*, alla sezione del Fondo di cui al comma 1, lettera *a)*, al fine del pieno utilizzo delle risorse.

5. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 1,2 miliardi di euro per l'anno 2021 si provvede a valere sul Fondo di rotazione per l'attuazione del *Next Generation EU-Italia* di cui all'articolo 1, comma 1037, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, secondo le modalità di cui ai commi da 1038 a 1050 del medesimo articolo 1.

Articolo 12.

(Disposizioni urgenti in materia di progettazione territoriale e investimenti)

1. Al decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 6-ter, è inserito il seguente:

« Art. 6-quater *(Disposizioni per il rilancio della progettazione territoriale)*. – 1. Per rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei

comuni delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia nonché in quelli ricompresi nella mappatura aree interne, in vista dell'avvio del ciclo di programmazione 2021/2027 dei fondi strutturali e del Fondo sviluppo e coesione e della partecipazione ai bandi attuativi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) è istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, per il successivo trasferimento all'Agenzia per la coesione territoriale, il "Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale", di seguito denominato Fondo, con la dotazione complessiva di 123.515.175 euro di cui 12.351.518 euro per il 2021 e 111.163.658 euro per il 2022. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per lo sviluppo e la coesione – programmazione 2021-2027 di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 31 dicembre 2020, n. 178.

2. Al Fondo accedono tutti i Comuni con popolazione complessiva inferiore a 30.000 abitanti, ricompresi nelle aree indicate al comma 1, sulla base delle classi demografiche e secondo l'assegnazione di cui alla Tabella A, allegata al presente decreto.

3. Le risorse del Fondo sono ripartite ai singoli enti beneficiari con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri su proposta dell'Autorità politica delegata per il sud e la coesione territoriale da adottarsi entro il 30 novembre 2021 assicurando una premialità ai comuni aggregati nelle Unioni di cui all'articolo 32 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, nei limiti delle risorse specificate in tabella A. Le risorse sono impegnate dagli enti beneficiari mediante la messa a bando, entro e non oltre sei mesi dalla pubblicazione del decreto di riparto delle risorse, anche per il tramite di società *in house*, di premi per l'acquisizione di proposte progettuali, secondo le procedure di evidenza pubblica di cui al Capo IV, Titolo VI del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Il trasferimento delle risorse avviene dopo la pubblicazione del bando. Decorso il predetto termine di sei mesi, le risorse non impegnate sono restituite al Fondo e riassegnate agli enti beneficiari, secondo le modalità e le garanzie stabilite nel decreto di cui al primo periodo. Con il medesimo decreto è definita ogni altra misura utile ad ottenere il miglior impiego delle risorse.

4. L'Autorità responsabile della gestione del Fondo è l'Agenzia per la coesione territoriale. L'Agenzia, nell'ambito delle proprie competenze, senza oneri ulteriori, assicura, inoltre, ogni utile supporto agli enti beneficiari per il celere ed efficace accesso al Fondo e provvede al monitoraggio ai fini di cui al comma 3, nonché ai fini della verifica di coerenza delle proposte rispetto a quanto previsto dal comma 6.

5. Il monitoraggio delle risorse di cui al comma 3 avviene attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Ogni proposta progettuale acquisita dall'ente beneficiario che si traduce in impegno di spesa ai sensi del comma 3, è identificata dal codice unico di progetto di cui all'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3. L'alimentazione del sistema di monitoraggio è assicurata dall'ente beneficiario titolare del codice unico di progetto. L'Agenzia per la coesione territoriale ha pieno accesso alle informazioni raccolte attraverso il sistema citato, anche ai fini di quanto disciplinato dal comma 3.

6. Nella valutazione delle proposte progettuali di cui al comma 3, gli enti beneficiari verificano che esse siano coerenti o complementari rispetto agli obiettivi posti dall'articolo 3 del regolamento (UE) 2021/241 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, nonché con gli obiettivi della programmazione del Fondo per lo sviluppo e la coesione 2021/2027, come definiti da apposite linee guida adottate entro il 30 ottobre 2021 dall'Autorità politica delegata per il sud e la coesione territoriale di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le proposte devono essere utili a realizzare almeno uno dei seguenti obiettivi: la transizione verde dell'economia locale, la trasformazione digitale dei servizi, la crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, che assicuri lo sviluppo armonico dei territori, anche dal punto di vista infrastrutturale, la coesione economica, l'occupazione, la produttività, la competitività, lo sviluppo turistico del territorio, la ricerca, l'innovazione sociale, la cura della salute e la resilienza economica, sociale e istituzionale a livello locale, nonché il miglioramento dei servizi per l'infanzia e di quelli tesi a fornire occasione di crescita professionale ai giovani. Le proposte devono, altresì, privilegiare la vocazione dei territori, individuare soluzioni compatibili con gli strumenti urbanistici regolatori generali o devono comunque essere agevolmente e celermente realizzabili, anche con modeste varianti, e comportare soluzioni a basso impatto ambientale, di recupero e valorizzazione del patrimonio esistente, di contrasto all'abusivismo, in ogni caso limitando il consumo di suolo. Le proposte, ove afferenti a interventi di carattere sociale, devono possedere un livello di dettaglio sufficiente all'avvio delle procedure di affidamento del servizio o di co-progettazione, secondo quanto previsto dall'articolo 140 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e dall'articolo 55 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117. Nel caso di lavori pubblici, il livello progettuale oggetto di concorso, da acquisire ai sensi dell'articolo 152, comma 4, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 è quello del progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23 del medesimo predetto decreto legislativo.

7. Le proposte progettuali selezionate sono acquisite in proprietà dagli enti beneficiari e possono essere poste a base di successive procedure strumentali alla loro concreta realizzazione o utilizzate per la partecipazione degli enti beneficiari ad avvisi o altre procedure di evidenza pubblica attivate da altre amministrazioni nazionali o comunitarie.

8. Per lo sviluppo delle progettazioni che hanno a oggetto i lavori, l'ente beneficiario, ove non si avvalga di procedure di appalto integrato, affida al vincitore la realizzazione dei successivi livelli di progettazione, con procedura negoziata senza bando, sempre che il soggetto sia in possesso, in proprio o mediante avvalimento, dei requisiti di capacità tecnico-professionale ed economica previsti nel bando in rapporto ai livelli progettuali da sviluppare.

9. In attuazione dei commi 7 e 8, l'ente beneficiario, per garantire la qualità della progettazione e della conseguente realizzazione dell'intervento, può avvalersi della Agenzia del demanio - Struttura per la progettazione di beni ed edifici pubblici di cui all'articolo 1, commi da 162 a 170, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, la quale opera senza

oneri diretti per le prestazioni professionali rese agli enti territoriali richiedenti ai sensi dell'articolo 1, comma 163, della predetta legge n. 145 del 2018.

10. L'Agenzia per la coesione territoriale, in collaborazione con l'ANAC, predispose, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, un bando tipo da utilizzare per i concorsi di cui al presente articolo.

11. Le proposte progettuali acquisite dagli enti beneficiari ai sensi del comma 7, sono considerate direttamente candidabili alla selezione delle operazioni previste dai programmi operativi regionali e nazionali di gestione dei Fondi strutturali e dai Piani di sviluppo e coesione finanziati dal FSC, nell'ambito del ciclo di programmazione 2021/2027, sempre che siano coerenti con gli assi prioritari, le priorità d'investimento e gli obiettivi specifici di riferimento fissati dai programmi e dai piani predetti, secondo condizioni e modalità individuate con il decreto di cui al comma 3, previa intesa della Conferenza unificata.

12. Nel portale istituzionale Opencoesione sono raccolte e rese immediatamente accessibili tutte le informazioni dell'iniziativa, anche ai fini del controllo e del monitoraggio sociale dei processi di ideazione, progettazione e realizzazione degli interventi. »;

b) è allegata la seguente tabella:

« Tabella A
(Articolo 6-quater)

Classi demografiche	Importo complessivo da ripartire tra gli enti beneficiari
Fino a 1.000 abitanti	19.448.000 €
Tra 1.001 e 5.000 abitanti	43.192.500 €
Tra 5.001 e 10.000 abitanti	24.518.000 €
Tra 10.001 e 20.000 abitanti	21.735.000 €
Tra 20.001 e 30.000 abitanti	8.740.000 €
Premialità comma 3	5.881.675 €
Totale	123.515.175,00 €

Articolo 13.

(Misure di agevolazioni per i comuni)

1. All'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, è aggiunto, infine, il seguente periodo: « La misura è altresì estesa ai territori insulari dei comuni di Campo nell'Elba, Capoliveri, Capraia, Giglio, Marciana, Marciana Marina, Ponza, Porto Azzurro, Portoferraio, Portovenere, Rio, Ventotene, localizzati nelle isole minori del Centro-Nord. ».

2. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 32, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per l'anno 2021, il termine di cui al primo periodo è fissato al 15 ottobre 2021. »;

b) al comma 34, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per l'anno 2021, il termine di cui al primo periodo è fissato al 15 novembre 2021. ».

Articolo 14.

(Cabina di regia edilizia scolastica)

1. All'articolo 1, comma 61, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, al quinto periodo, dopo le parole « Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca », sono inserite le seguenti: « , dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione ».

Articolo 15.

(Disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale)

1. All'articolo 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42, i commi da 1 a 1-sexies sono sostituiti dai seguenti:

« 1. Al fine di assicurare il recupero del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, anche infra-regionali, nonché di garantire analoghi livelli essenziali di infrastrutturazione e dei servizi a essi connessi, entro e non oltre il 30 novembre 2021 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le amministrazioni competenti, le strutture tecniche del Ministro per il sud e la coesione territoriale, effettua, limitatamente alle infrastrutture statali, la ricognizione del numero e della classificazione funzionale delle strutture sanitarie, assistenziali e scolastiche, nonché del numero e dell'estensione, con indicazione della relativa classificazione funzionale, delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali, idriche. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nonché gli enti locali e gli altri soggetti pubblici e privati competenti, anche avvalendosi del supporto tecnico-amministrativo dell'Agenzia per la coesione territoriale, provvedono alla ricognizione delle infrastrutture di cui al primo periodo non di competenza statale. La ricognizione effettuata dagli enti locali e dagli altri soggetti pubblici e privati è trasmessa alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano entro il 30 novembre 2021 che la trasmettono, unitamente a quella di propria competenza, nei successivi cinque giorni, alla Conferenza delle regioni e delle province autonome. Questa predispone il documento di ricognizione conclusivo da comunicare, entro e non oltre il 31 dicembre 2021, al Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri.

1-bis. All'esito della ricognizione di cui al comma 1, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sentiti i Ministri delle infrastrut-

ture e della mobilità sostenibili, per gli affari regionali e le autonomie, dell'economia e delle finanze, e per il Sud e la coesione territoriale, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, da adottarsi entro il 31 marzo 2022, sono stabiliti i criteri di priorità e le azioni da perseguire per il recupero del divario infrastrutturale e di sviluppo risultante dalla ricognizione predetta, avuto riguardo alle carenze infrastrutturali, anche con riferimento agli aspetti prestazionali e qualitativi, sussistenti in ciascun territorio, con particolare attenzione alle aree che risentono di maggiori criticità nei collegamenti infrastrutturali con le reti su gomma e su ferro di carattere e valenza nazionale della dotazione infrastrutturale di ciascun territorio, all'estensione delle superfici territoriali e alla specificità insulare e delle zone di montagna e delle aree interne, nonché dei territori del Mezzogiorno, alla densità della popolazione e delle unità produttive, e si individuano i Ministeri competenti e la quota di finanziamento con ripartizione annuale, tenuto conto di quanto già previsto dal PNRR e dal Piano complementare di cui al decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, a valere sulle risorse del fondo cui al comma 1-ter. I criteri di priorità per la specificità insulare devono tener conto di quanto previsto dall'articolo 1, comma 690, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e degli esiti del tavolo tecnico-politico sui costi dell'insularità di cui al punto 10 dell'accordo in materia di finanza pubblica fra lo Stato e la regione Sardegna del 7 novembre 2019, purché sia comunque assicurato il rispetto dei termini previsti dal presente articolo.

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

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

zazione dell'intervento, il cronoprogramma della spesa, con indicazione delle risorse annuali necessarie per la loro realizzazione, nonché le modalità di revoca e di eventuale riassegnazione delle risorse in caso di mancato avvio nei termini previsti dell'opera da finanziare. Gli interventi devono essere corredati, ai sensi dell'articolo 11, comma 2-bis, della legge 16 gennaio 2003, n. 3, del Codice unico di progetto. Il Piano di cui al primo periodo è comunicato alla Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

1-quinquies. Il monitoraggio della realizzazione degli interventi finanziati di cui al comma 1-*quater* è effettuato attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, classificando gli interventi sotto la voce "Interventi per il recupero del divario infrastrutturale legge di bilancio 2021."

1-sexies. Agli oneri derivanti dal comma 1-*ter*, pari a 200.000 euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. ».

Articolo 16.

(Disposizioni urgenti in materia di Commissari straordinari)

1. All'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, all'ultimo periodo, le parole « per non oltre un triennio dalla prima nomina » sono sostituite dalle seguenti: « non oltre la data del 31 dicembre 2024 ».

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 375.000 euro per l'anno 2021 e a 1.500.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024, si provvede:

a) quanto a 375.000 euro per l'anno 2021 e a 1.500.000 euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

b) quanto a 1.500.000 euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

3. All'articolo 10 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, il comma 8 è abrogato.

Articolo 17.

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 settembre 2021

MATTARELLA

DRAGHI, *Presidente del Consiglio dei ministri*
GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*
CARTABIA, *Ministro della giustizia*
GIORGETTI, *Ministro dello sviluppo economico*
CARFAGNA, *Ministro per il sud e la coesione territoriale*
FRANCO, *Ministro dell'economia e delle finanze*
GELMINI, *Ministro per gli affari regionali e le autonomie*
COLAO, *Ministro per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale*

Visto, *il Guardasigilli*: CARTABIA



18PDL0156540