

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione del professor Massimo Deiana, nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna (nomina n. 89) .....	110
Audizione del dottor Pasqualino Monti, nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale (nomina n. 90)	110

#### SEDE CONSULTIVA:

DL 77/2021: <i>Governance</i> del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure. C. 3146 Governo (Parere alle Commissioni riunite I e VIII) ( <i>Esame e rinvio</i> ) .....	110
---	-----

#### AUDIZIONI INFORMALI

*Martedì 29 giugno 2021.*

**Audizione del professor Massimo Deiana, nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna (nomina n. 89).**

L'audizione informale è stata svolta dalle 15.30 alle 16.10.

**Audizione del dottor Pasqualino Monti, nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale (nomina n. 90).**

L'audizione informale è stata svolta dalle 16.10 alle 16.50.

#### SEDE CONSULTIVA

*Martedì 29 giugno 2021. — Presidenza del vicepresidente Paolo FICARA.*

**La seduta comincia alle 16.50.**

**DL 77/2021: *Governance* del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure.**

**C. 3146 Governo.**

(Parere alle Commissioni riunite I e VIII).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatrice*, fa presente che la Commissione avvia nella giornata odierna l'esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 77 del 2021, avente ad oggetto *governance* del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure.

Il decreto-legge si compone di 67 articoli, di notevole interesse posto che in essi è contenuta, innanzi tutto, la disciplina della *governance* del PNRR (articoli 1-11), la disciplina dei poteri sostitutivi e del superamento del dissenso (articoli 12 e 13)

con riguardo alle opere del PNRR e l'estensione delle disposizioni sugli interventi in esso contenuti anche al Fondo complementare di cui al decreto-legge n. 59 del 2021 (articoli 14).

Molte disposizioni incidono sui procedimenti di valutazione di impatto ambientale sia nazionale che regionale (articoli 15-27), ma sono previste anche norme di significativa modifica della disciplina riguardante la valutazione ambientale strategica (articolo 28) e una norma concernente l'istituzione di una speciale soprintendenza per il paesaggio per agevolare la realizzazione degli interventi infrastrutturali del PNRR (articolo 29). Gli articoli 30-37 contengono disposizioni di semplificazione nel settore energetico e per la promozione della transizione energetica, mentre gli articoli da 38 a 43 concernono la transizione digitale, con particolare riferimento alle pubbliche amministrazioni. L'articolo 45 e l'articolo 46 concernono rispettivamente il Consiglio superiore dei lavori pubblici e modifiche alla disciplina del dibattito pubblico, mentre l'articolo 44 contiene semplificazioni procedurali per importanti opere pubbliche di diretta competenza della Commissione. Gli articoli da 47 a 54 fanno riferimento a vari profili di semplificazione riguardanti i contratti pubblici, mentre gli articoli 55 e 56 concernono semplificazioni in materia di istruzione e salute, con particolare riferimento agli interventi infrastrutturali da realizzare nel settore. Gli articoli da 57 a 60 contengono le disposizioni relative alla promozione degli investimenti nel Mezzogiorno, mentre gli articoli 61-63 prevedono modifiche alla legge n. 241 del 1990 in materia di procedimento amministrativo (poteri sostitutivo, silenzio assenso, annullamento d'ufficio). Gli ultimi articoli (64-67) prevedono ulteriori misure di rafforzamento della capacità amministrativa.

Nella presente relazione afferma che si concentrerà sulle disposizioni di competenza della Commissione. Per approfondimenti sulle altre disposizioni, si rinvia al *dossier* predisposto dal Servizio Studi.

In primo luogo, assumono importanza le disposizioni di cui all'articolo 40 del

decreto-legge che introducono diverse norme di semplificazione in materia di infrastrutture di connessione.

L'articolo 40 prevede alcune modifiche alle disposizioni normative concernenti in particolare i procedimenti autorizzatori relativi alle infrastrutture di comunicazione elettronica per impianti radioelettrici di cui all'articolo 87 del Codice delle comunicazioni elettroniche (comma 2) e quelli concernenti la disciplina delle opere civili, degli scavi e dell'occupazione di suolo pubblico necessari per l'installazione di infrastrutture di comunicazione elettronica, di cui all'articolo 88 decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259 (comma 3). Tra i vari interventi di modifica delle due disposizioni si prevede – non più in termini meramente facoltativi – la convocazione della conferenza di servizi nei casi in cui siano necessari pronunciamenti di più amministrazioni per l'autorizzazione dell'intervento, la riduzione dei tempi di convocazione della stessa e il dimezzamento dei relativi termini normativi di svolgimento. Una ulteriore innovazione concerne la modalità di superamento del dissenso espresso da parte di un'amministrazione preposta alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale o dei beni culturali: si prevede in questo caso che l'interessato possa rivolgersi al responsabile del procedimento perché, entro un termine pari alla metà di quello originariamente previsto (quindi in questo caso 45 giorni), concluda il procedimento attraverso le strutture competenti o con la nomina di un commissario. Pertanto non è più necessaria una delibera del Consiglio dei ministri ai fini del superamento del dissenso. Si prevede comunque, con un esplicito rinvio alle relative disposizioni e con le precisazioni sopra indicate, l'applicazione delle norme generali concernenti la conferenza di servizi previste dalla legge n. 241 del 1990.

Viene inoltre ridotto (da 6 mesi a 90 giorni) il termine di cui all'articolo 86 del Codice delle comunicazioni elettroniche, per la conclusione dei procedimenti in materia di installazione di reti di comunicazione elettronica (comma 1).

Il comma 4 introduce una deroga temporanea (fino al 2026) alle procedure per la posa in opera di infrastrutture a banda ultra larga con la metodologia della microtrincea, prevedendosi un'ulteriore semplificazione con particolare riferimento all'esclusione delle autorizzazioni paesaggistiche e da parte delle soprintendenze competenti per la tutela dei beni culturali e in deroga ai regolamenti locali.

Più in dettaglio si prevede che fino al 31 dicembre 2026, in deroga agli articoli 5 e 7 del decreto legislativo 15 febbraio 2016, n. 33, nonché ai regolamenti adottati dagli enti locali, la posa in opera di infrastrutture a banda ultra larga venga effettuata con la metodologia della microtrincea, attraverso l'esecuzione di uno scavo e contestuale riempimento di ridotte dimensioni (larghezza da 2,00 a 4,00 cm, con profondità variabile da 10 cm fino a massimo 35 cm), in ambito urbano ed extraurbano, anche in prossimità del bordo stradale o sul marciapiede. Ciò a condizione che sia tecnicamente fattibile per l'operatore.

L'operatore di rete si limita a comunicare, con un preavviso di almeno quindici giorni, l'inizio dei lavori alla soprintendenza competente, allegando la documentazione cartografica prodotta dall'operatore medesimo relativamente al proprio tracciato e, nel caso la posa in opera interessi spazi aperti nei centri storici, un elaborato tecnico che dia conto delle modalità di risistemazione degli spazi oggetto degli interventi.

L'ente titolare o gestore della strada o autostrada, ferme restando le caratteristiche di larghezza e profondità proposte dall'operatore in funzione delle esigenze di posa dell'infrastruttura a banda ultra larga, può concordare con l'operatore stesso accorgimenti in merito al posizionamento dell'infrastruttura allo scopo di garantire le condizioni di sicurezza dell'infrastruttura stradale.

Il comma 5 prevede (anche in tal caso fino al 2026) ulteriori semplificazioni per l'installazione di apparati con tecnologia UMTS, sue evoluzioni o altre tecnologie su infrastrutture per impianti radioelettrici preesistenti o di modifica delle caratteristiche

trasmissive, e nel caso di modifiche delle caratteristiche degli impianti già provvisti di titolo abilitativo, ivi incluse le modifiche relative al profilo radioelettrico, disciplinati rispettivamente dagli articoli 87-bis e 87-ter del Codice delle comunicazioni elettroniche.

Più in dettaglio si prevede che fino al 31 dicembre 2026 gli interventi di cui ai citati articoli 87-bis e 87-ter del decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259 siano realizzati previa comunicazione di avvio dei lavori all'amministrazione comunale, corredata da un'autocertificazione descrittiva degli interventi e delle caratteristiche tecniche degli impianti senza che sia necessario richiedere le autorizzazioni di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2004, n. 42, purché comportino aumenti delle altezze non superiori a 1,5 metri e aumenti della superficie di sagoma non superiori a 1,5 metri quadrati.

Gli impianti sono attivabili qualora, entro trenta giorni dalla richiesta di attivazione all'organismo competente di cui all'articolo 14 della legge 22 febbraio 2001, n. 36, non sia stato comunicato dal medesimo un provvedimento negativo.

L'articolo 41 introduce un articolato procedimento sanzionatorio per le pubbliche amministrazioni per le violazioni degli obblighi in materia di transizione digitale.

L'articolo 43 consente al Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili di avvalersi della Sogei S.p.A., tramite apposite convenzioni, per servizi informatici e per la realizzazione di progetti mediante piattaforme informatiche.

In dettaglio, il comma 1 consente al Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili di avvalersi della Sogei S.p.A., per servizi informatici strumentali al raggiungimento dei propri obiettivi istituzionali e funzionali, nonché per la realizzazione di programmi e progetti da realizzare mediante piattaforme informatiche rivolte ai destinatari degli interventi. Si prevede che l'oggetto e le condizioni di tali servizi siano definiti mediante apposite convenzioni.

Il comma 2 reca la copertura finanziaria degli oneri derivanti dall'attuazione del

comma 1 pari a 500.000 euro annui a decorrere dall'anno 2021.

Di notevole interesse per la Commissione è quanto prevede l'articolo 44, che interviene con una serie di semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche la cui realizzazione dovrà rispettare una tempistica particolarmente stringente, anche in considerazione del fatto che le opere stesse sono state indicate nel PNRR o sono state incluse nel cosiddetto Fondo complementare. L'articolo in questione individua una procedura speciale all'interno della quale il Consiglio superiore dei lavori pubblici assume un ruolo di particolare centralità. Viene inoltre assicurata, al fine di garantire tempi certi di conclusione dei relativi procedimenti autorizzativi, una sensibile riduzione dei tempi per l'espressione, da parte dei diversi soggetti coinvolti, dei diversi pareri previsti.

In particolare, l'articolo in questione interviene sul Consiglio superiore dei lavori pubblici del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, quale organo individuato ad esprimere le valutazioni di natura tecnica sui progetti inerenti la realizzazione di opere pubbliche, nonché sulla fase autorizzatoria, creando un procedimento *ad hoc* per una serie di opere. Fra tali opere, indicate in allegato al decreto-legge, sono di diretta competenza della Commissione: la realizzazione dell'asse ferroviario Palermo-Catania-Messina; il potenziamento della linea ferroviaria Verona-Brennero; la realizzazione della linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria; la realizzazione della linea ferroviaria Battipaglia-Potenza-Taranto; la realizzazione della linea ferroviaria Roma-Pescara; il potenziamento della linea ferroviaria Orte-Falconara; gli interventi di potenziamento delle infrastrutture del Porto di Trieste (progetto *Adriagateway*); la realizzazione della Diga foranea di Genova.

In dettaglio, si prevede che la stazione appaltante trasmetta il progetto di fattibilità tecnica ed economica al Consiglio superiore dei lavori pubblici per l'espressione del parere. Una volta ricevuto il progetto e al fine di consentire nell'immediato una prima valutazione sotto il profilo dell'ido-

neità tecnica, il Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici istituito dal decreto-legge in commento, verifica, entro quindici giorni, l'esistenza di evidenti errori o incompletezze sostanziali, anche avuto riguardo agli aspetti ambientali, paesaggistici e culturali. In caso di errori o incompletezze tali da non consentire l'espressione del parere, il progetto è restituito alla stazione appaltante con l'indicazione degli errori riscontrati e delle eventuali modifiche necessarie ai fini dell'espressione del parere in senso favorevole. La stazione appaltante procede alle modifiche e alle integrazioni richieste dal Comitato speciale entro il termine perentorio di quindici giorni dalla data di restituzione del progetto. Il termine per l'espressione del parere è fissato in trenta giorni dalla ricezione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, ovvero, in caso di richiesta di modifiche, in venti giorni dalla ricezione del progetto modificato secondo le indicazioni fornite dal Comitato. Decorso tali termini, il parere si intende reso in senso favorevole.

I commi 2 e 3 si soffermano sull'*iter* procedimentale relativo alla verifica preventiva dell'interesse archeologico ed alla VIA, i cui esiti dovranno poi essere acquisiti nel corso della conferenza di servizi. Nel caso di interesse archeologico, il progetto di fattibilità tecnica ed economica è trasmesso dalla stazione appaltante alla competente soprintendenza decorsi quindici giorni dalla trasmissione al Consiglio superiore dei lavori pubblici del progetto di fattibilità tecnica ed economica ovvero contestualmente alla ritrasmissione al citato Consiglio nei casi in cui si rendessero necessarie modifiche o integrazioni. Nel caso in cui è richiesta la VIA, invece, il progetto di fattibilità tecnica ed economica è trasmesso dalla stazione appaltante, entro i termini sopra previsti, all'autorità competente unitamente alla documentazione acquisita all'esito dello svolgimento del dibattito pubblico. Il comma 4 assegna un termine di quindici giorni alla stazione appaltante per convocare la conferenza di servizi per l'approvazione del progetto di fattibi-

lità tecnica ed economica in relazione agli interventi presenti nel richiamato allegato.

La conferenza di servizi è svolta in forma semplificata e nel corso della stessa sono acquisite e valutate le eventuali prescrizioni e direttive adottate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nonché gli esiti del dibattito pubblico e le eventuali preliminari osservazioni concernenti la verifica preventiva dell'interesse archeologico e la valutazione di impatto ambientale. 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, ed ha altresì effetto di variante con conseguente obbligo per gli enti locali di provvedere alla messa in atto delle necessarie misure di salvaguardia delle aree interessate e delle relative fasce di rispetto ed impossibilità di autorizzare interventi edilizi incompatibili con la localizzazione dell'opera. La variante urbanistica, peraltro, determina l'assoggettamento dell'area a vincolo preordinato all'esproprio.

La determinazione conclusiva comprende, altresì, il provvedimento di VIA e i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita.

Il comma 5 prevede che, nell'ottica acceleratoria, in caso di approvazione non unanime ma sulla base delle posizioni prevalenti ovvero nel caso in cui siano stati espressi dissensi qualificati, la questione è posta all'esame del Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici per la relativa definizione conclusiva; mentre il comma 6 prevede che entro cinque giorni dalla conclusione della conferenza di servizi il progetto sia trasmesso, unitamente alla determinazione conclusiva della conferenza e alla relativa documentazione, al Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, opportunamente inte-

grato, in caso di determinazione non assunta all'unanimità, con la partecipazione dei rappresentanti delle amministrazioni che hanno espresso il dissenso e di tutte le altre amministrazioni che hanno partecipato alla conferenza. Decorso quindici giorni, il Comitato speciale adotta una decisione motivata, che deve essere comunicata immediatamente alla stazione appaltante, con la quale individuano le eventuali integrazioni e modifiche al progetto di fattibilità tecnico-economica che si rendessero necessarie all'esito delle prescrizioni e dei pareri acquisiti in sede di conferenza di servizi.

In caso di determinazione conclusiva della conferenza non unanime assunta sulla base delle posizioni prevalenti, il medesimo Comitato speciale individua le integrazioni e modifiche occorrenti per pervenire, in attuazione del principio di leale collaborazione, ad una soluzione condivisa e sostituisce la determinazione della conferenza con i medesimi effetti. In relazione alle integrazioni ovvero alle modifiche apportate da parte della Comitato speciale è acquisito, ove necessario, il parere dell'autorità che ha rilasciato il provvedimento di VIA, che si esprime entro venti giorni dalla richiesta e, in tal caso, il Comitato speciale adotta la determinazione motivata entro i successivi dieci. Ove non si pervenga a una soluzione condivisa ai fini dell'adozione della determinazione motivata ed esclusivamente in presenza di dissensi qualificati, il Comitato speciale, entro tre giorni dalla scadenza del termine dei quindici giorni allo stesso assegnato per l'espressione del parere in tale seconda fase conclusiva, demanda la risoluzione della questione al Consiglio dei ministri. La deliberazione del Consiglio dei ministri produce gli stessi effetti scaturenti da una decisione assunta dalla conferenza di servizi. Alle riunioni del Consiglio dei ministri possono partecipare, senza diritto di voto, i presidenti delle regioni o delle province autonome interessate.

Il comma 7 prevede che la verifica del progetto definitivo e del progetto esecutivo di cui al codice degli appalti debba estendersi anche all'ottemperanza alle prescrizioni impartite in sede di conferenza di

servizi e di VIA, nonché di quelle impartite dal Comitato speciale o dalla Cabina di regia. All'esito della verifica la stazione appaltante procede direttamente all'approvazione del progetto definitivo ovvero del progetto esecutivo. Il comma 8, infine, pone in capo alla stazione appaltante l'obbligo di indire la procedura di aggiudicazione non oltre novanta giorni dalla data della determinazione motivata resa dal Comitato speciale ovvero, in caso di mancato accordo, dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della decisione del Consiglio dei ministri.

L'articolo 57 modifica alcune procedure sul funzionamento, nonché le procedure e la *governance* delle ZES, relativamente alla composizione del comitato di indirizzo, alla procedura di nomina dei commissari straordinari per le ZES – cui viene conferita anche la funzione di stazione appaltante –, al supporto amministrativo alla loro attività anche attraverso l'Agenzia per la coesione e all'introduzione dell'autorizzazione unica in ottica di semplificazione. Si prevede inoltre l'incremento del limite al credito d'imposta per gli investimenti nelle ZES, esteso all'acquisto di immobili strumentali agli investimenti.

In primo luogo viene modificata la modalità di nomina del commissario, per il quale si prevede che essa avvenga con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, che viene adottato su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, d'intesa con il presidente della regione interessata (non più con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del Consiglio dei ministri).

Sotto il profilo procedurale, si dispone che nel caso di mancato perfezionamento dell'intesa nel termine di sessanta giorni dalla formulazione della proposta, il Ministro per il sud e la coesione territoriale sottoponga la questione al Consiglio dei ministri che provvede con deliberazione motivata.

Nel decreto è stabilita la misura del compenso spettante al commissario, previsto dal comma 6, nel rispetto dei limiti di

cui all'articolo 13 del decreto-legge n. 66 del 2014 (ossia un compenso massimo di euro 240.000,00 lorde). Si dispone altresì che i commissari nominati prima della data di entrata in vigore del decreto-legge cesino, ove non confermati, entro sessanta giorni dalla medesima data.

Quanto ai poteri dei commissari, si prevede che questi possano assumere le funzioni di stazione appaltante fino al 31 dicembre 2026 e operare con poteri straordinari in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, ai fini della più efficace e tempestiva realizzazione degli interventi del PNRR relativi all'infrastrutturazione delle ZES, nei limiti delle disposizioni europee inderogabili. Un'ulteriore modifica concerne la composizione del Comitato di indirizzo: si dispone infatti che tra o suoi membri vi sia anche un rappresentante dei consorzi di sviluppo industriale.

Si prevede poi un supporto strutturale all'attività dei commissari delle ZES a cura dell'Agenzia per il Sud (con proprio personale). L'Agenzia dovrà inoltre garantire, sulla base degli orientamenti della istituzione cabina di regia delle ZES (prevista dall'articolo 5, comma 1, lettera *a-quater*), il coordinamento della loro azione nonché la pianificazione nazionale degli interventi nelle ZES.

Le regioni devono adeguare la propria programmazione o la riprogrammazione dei fondi strutturali alle esigenze di funzionamento e sviluppo della ZES, nonché concordare le relative linee strategiche con il commissario, garantendo la massima sinergia delle risorse materiali e strumentali approntate per la piena realizzazione del piano strategico di sviluppo.

Quanto alle semplificazioni procedurali, si prevede che siano ridotti della metà i termini di cui all'articolo 17-*bis*, comma 1, della legge 7 agosto 1990, n. 241 – che disciplina il silenzio e l'inerzia nei rapporti tra amministrazioni pubbliche e tra amministrazioni pubbliche e gestori di beni o servizi pubblici oltre ad altri termini procedurali –, si prevede il ricorso alla conferenza di servizi semplificata nei casi di concorso di più autorizzazioni e si dispone

la perentorietà dei termini previsti prevedendo che, in mancanza di pronunce amministrative nei termini, il silenzio si interpreti come assenso.

La semplificazione più significativa concerne l'autorizzazione unica. Si prevede che: le opere per la realizzazione di progetti infrastrutturali nelle zone economiche speciali (ZES) da parte di soggetti pubblici e privati siano considerati di pubblica utilità, indifferibili ed urgenti, fatto salvo quanto previsto in materia di autorizzazione di impianti e infrastrutture energetiche ed in materia di opere ed altre attività ricadenti nella competenza territoriale degli aeroporti; i progetti all'interno delle ZES siano soggetti ad autorizzazione unica, nel rispetto delle normative vigenti in materia di valutazione di impatto ambientale, che, ove necessario, costituisce variante agli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale, ad eccezione del piano paesaggistico regionale; l'autorizzazione unica sia rilasciata dal commissario straordinario della ZES in esito ad apposita conferenza di servizi, in applicazione dell'articolo 14-*bis* della legge 7 agosto 1990, n. 241, in cui confluiscono tutti gli atti di autorizzazione, assenso e nulla osta comunque denominati, previsti dalla vigente legislazione in relazione all'opera da eseguire, al progetto da approvare o all'attività da intraprendere; alla conferenza di servizi siano convocate tutte le amministrazioni competenti, anche per la tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, dei beni culturali, demaniale, antincendio, della salute dei cittadini e preposte alla disciplina doganale; il rilascio dell'autorizzazione unica sostituisca ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominati e consenta la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto.

Si prevede infine che le previsioni di cui ai commi da 2 a 5 del nuovo articolo 5-*bis* si applichino altresì alle opere e altre attività all'interno delle ZES e ricadenti nella competenza territoriale delle Autorità di sistema portuali e, in tal caso, l'autorizzazione unica prevista dai citati commi sia rilasciata dall'Autorità di sistema portuale.

Quanto ai benefici fiscali si prevede l'aumento da 50 milioni a 100 milioni di euro del limite massimo, per ciascun progetto di investimento, a cui viene commisurato il credito d'imposta previsto nelle ZES, e si estende inoltre il credito d'imposta all'acquisto di immobili strumentali agli investimenti, anche mediante contratti di locazione finanziaria.

L'articolo 65 prevede alcune modifiche all'articolo 12 del decreto-legge n. 109 del 2018 con l'obiettivo di definire meglio le competenze e le attività dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), eliminando possibili profili di interferenza o sovrapposizioni con le attività svolte dagli enti gestori o concessionari, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di concedente, nonché dalla Commissione permanente per le gallerie istituita presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

In particolare, si prevede che, fermi i compiti, gli obblighi e le responsabilità degli enti proprietari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza, l'Agenzia promuove e assicura la vigilanza sulle condizioni di sicurezza del sistema ferroviario nazionale e delle infrastrutture stradali e autostradali, sia direttamente sulla base dei programmi di cui alla lettera *a*) del comma 4 del citato decreto-legge n. 109 del 2018, sia nelle forme e secondo le modalità indicate nei successivi commi da 3 a 5 del decreto stesso.

Nel complesso le modifiche normative, come accennato in precedenza, intervengono per meglio precisare e definire le funzioni già attribuite a legislazione vigente alla citata Agenzia, con riferimento alla sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, fermi restando i compiti e le responsabilità dei soggetti gestori.

In particolare, viene novellato il comma 4 del citato articolo 12 del decreto-legge n. 109 del 2018 (c.d. « decreto Genova »), ridisegnando ed ampliando le competenze dell'ANSFISA in materia di sicurezza delle strade, in particolare attribuendo ad essa alcune delle funzioni in materia previste dal decreto legislativo n. 35 del 2011 di

attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali. Nel dettaglio si prevede che spetti all'ANSFISA proporre al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'adozione, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, del decreto di differimento fino al massimo all'anno 2022 dell'applicabilità della disciplina contenuta nel decreto legislativo n. 35 del 2011 anche alle strade appartenenti alla rete di interesse nazionale, individuata dal decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461, non comprese nella rete stradale transeuropea.

Spetta inoltre all'Agenzia il compito di definire modalità, contenuti e documenti costituenti la valutazione di impatto sulla sicurezza stradale per i progetti di infrastruttura prevista dal citato decreto legislativo n. 35 del 2011; curare la tenuta dell'elenco dei soggetti che possono effettuare i controlli (ai sensi dell'articolo 4 del citato decreto legislativo n. 35 del 2011) nonché la relativa attività di formazione; provvedere alla classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti nonché alla classificazione della sicurezza della rete esistente, anche al fine di definire, con proprio provvedimento, criteri e modalità per l'applicazione delle misure di sicurezza previste dal medesimo decreto legislativo n. 35; adottare le misure di sicurezza temporanee da applicare ai tratti di rete stradale interessati da lavori stradali; sovrintendere alla gestione dei dati; definire le tariffe a carico degli enti gestori, non pubblici, relative alle attività di controllo, classificazione e ispezione.

Si prevede altresì che l'Agenzia adotti, entro il 31 dicembre di ciascun anno, il programma delle attività di vigilanza sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, da espletarsi nel corso dell'anno successivo, dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture

e della mobilità sostenibili ed alla Commissione permanente per le gallerie (di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264). Oltre a ciò, è affidato all'Agenzia il compito di verificare l'attività di manutenzione svolta dai gestori e i relativi risultati (e non più solo la corretta organizzazione dei processi di manutenzione da parte dei gestori).

Sulla base di tale piano e comunque ogni qual volta ne ravvisi l'opportunità, anche sulla base delle segnalazioni effettuate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili o di altre pubbliche amministrazioni, l'Agenzia effettua le ispezioni di sicurezza previste dall'articolo 6 del citato decreto legislativo n. 35 del 2011, anche compiendo verifiche sulle attività di controllo già svolte dai gestori, eventualmente effettuando ulteriori verifiche in sito. Inoltre si prevede che, relativamente alle attività dell'anno 2021, il citato programma sia adottato entro il 31 agosto 2021.

Da ultimo si dispone che entro il 31 gennaio di ciascun anno, l'Agenzia trasmetta al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alle competenti Commissioni parlamentari una relazione sulle attività svolte nel corso dell'anno precedente.

Osserva in conclusione che il provvedimento in esame è della massima importanza per le materie di competenza della Commissione, raccomandando quindi la massima attenzione da parte dei suoi membri.

Paolo FICARA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame alla seduta già convocata per la giornata successiva.

**La seduta termina alle 16.55.**