

XVIII LEGISLATURA

BOLLETTINO DELLE GIUNTE E DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

INDICE

COMMISSIONI RIUNITE (VIII e IX)	<i>Pag.</i>	3
AFFARI COSTITUZIONALI, DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E INTERNI (I)	»	32
<i>INDICE GENERALE</i>	<i>Pag.</i>	46

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Lega - Salvini Premier: Lega; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Forza Italia - Berlusconi Presidente: FI; Insieme per il Futuro: IPF; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva: IV; Liberi e Uguali - Articolo 1 - Sinistra Italiana: LEU-ART 1-SI; Misto: Misto; Misto-Alternativa: Misto-A; Misto-Vinciamo Italia-Italia al Centro con Toti: Misto-VI-ICT; Misto-Coraggio Italia: Misto-CI; Misto-Azione-+ Europa-Radicali Italiani: Misto-A-+E-RI; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Europa Verde-Verdi Europei: Misto-EV-VE; Misto-MAIE-PSI-Facciamoeco: Misto-MAIE-PSI-FE; Misto-Noi con l'Italia-USEI-Rinascimento ADC: Misto-NcI-USEI-R-AC; Misto-Manifesta, Potere al Popolo, Partito della Rifondazione Comunista - Sinistra Europea: Misto-M-PP-RCSE; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.

PAGINA BIANCA

COMMISSIONI RIUNITE

VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

DL n. 68/2022: Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibili, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. C. 3702 Governo, approvato dal Senato (<i>Esame e rinvio</i>)	3
--	---

SEDE REFERENTE:

DL n. 68/2022: Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibili, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. C. 3702 Governo, approvato dal Senato (<i>Seguito esame e conclusione</i>)	13
ALLEGATO (<i>Proposte emendative</i>)	16

SEDE REFERENTE

Venerdì 29 luglio 2022. — Presidenza della vicepresidente della VIII Commissione Rossella MURONI. — Interviene la sottosegretaria di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, Dalila Nesci.

La seduta comincia alle 11.15.

DL n. 68/2022: Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibili, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.
C. 3702 Governo, approvato dal Senato.

(Esame e rinvio).

Le Commissioni iniziano l'esame del provvedimento.

Rossella MURONI, *presidente*, ricorda quindi che il provvedimento figura all'or-

dine del giorno dell'Assemblea della Camera di lunedì 1° agosto.

Preso atto dei limitati tempi a disposizione, nella riunione congiunta degli Uffici di presidenza, integrati dai rappresentanti dei gruppi, di mercoledì 27 luglio è stato convenuto di svolgerne l'esame in data odierna con le seguenti modalità: il termine per la presentazione degli emendamenti è stato fissato alle ore 11.30 e le relative votazioni avranno luogo a partire dalle ore 12.30. È stato altresì prefigurato che il mandato ai relatori avvenga entro le ore 15.30.

Tommaso FOTI (FDI), intervenendo da remoto sull'ordine dei lavori, lamenta come il termine per la presentazione degli emendamenti risulti largamente insufficiente, posto che il testo del provvedimento è stato trasmesso ai commissari da appena 45 minuti. Preannunzia che l'impossibilità di presentare emendamenti in Commissione si tradurrà, da parte della sua forza politica,

nella presentazione di copiosi emendamenti in Aula.

Rossella MURONI, *presidente*, riconosce la ragionevolezza di quanto appena dichiarato dal collega Foti. Chiede dunque all'onorevole Foti se il suo intervento si traduca in una richiesta di proroga del termine per la presentazione degli emendamenti che, sempre tenendo conto della ristrettezza dei tempi disponibili, non potrebbe comunque essere superiore a 30 minuti.

Tommaso FOTI (FDI) risponde che nel corso dell'esame al Senato sono state introdotte modifiche importanti, e che dunque l'ipotizzata dilazione del termine per la presentazione degli emendamenti non sarebbe comunque sufficiente. La sua intenzione, afferma, era semmai quella di chiarire la posizione della propria forza politica, riservandosi di sviluppare un dibattito più ampio in Aula.

Roberto MORASSUT (PD), *relatore per la VIII Commissione*, intervenendo da remoto, riferisce sui contenuti del provvedimento di prevalente competenza della VIII Commissione, ovvero gli articoli 1, 2, 7-*bis*, 7-*ter*, 7-*quater*, 9 comma 7, 10 e 12, nonché alcune disposizioni introdotte al Senato agli articoli 4, 6 e 7.

L'articolo 1, modificato nel corso dell'esame al Senato, reca misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e il Giubileo 2025.

Con riguardo agli interventi indicati nel programma dettagliato, il comma 1 dispone che le procedure di VIA siano svolte nei tempi e secondo le modalità della procedura accelerata prevista per i progetti PNRR-PNIEC. Pertanto la valutazione ambientale di tali progetti è affidata alla speciale « Commissione tecnica PNRR-PNIEC » e sono previste modalità semplificate e termini ridotti: trenta giorni dalla conclusione della fase di consultazione e comunque entro centotrenta giorni dalla pubblicazione della documentazione allegata all'istanza. Nei successivi trenta giorni, il direttore generale del MiTE adotta il provvedimento di VIA,

previa acquisizione del concerto del competente direttore generale del Ministero della cultura entro venti giorni.

Il comma 2 dispone altresì la riduzione da 60 a 45 giorni del termine relativo alla procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico, previsto per i progetti di grandi opere infrastrutturali o a rete (art. 25 del codice dei contratti pubblici).

Il comma 3, lettera *a*) integra l'attuale normativa sulla costituzione e le funzioni della società « Giubileo 2025 » (comma 427 della legge di bilancio 2022). In particolare, si dispone che la società Giubileo 2025 può sottoscrivere convenzioni con ANAS S.p.a., in qualità di centrale di committenza per l'affidamento degli interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria delle strade previsti dal programma dettagliato. Inoltre, per gli affidamenti sotto soglia, ANAS può effettuare la selezione degli operatori economici, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'art. 54 del Codice dei contratti pubblici. Ancora, la società Giubileo 2025 è autorizzata a riconoscere ad ANAS S.p.A. i relativi corrispettivi a valere sulle risorse della legge di bilancio 20221 destinate alla realizzazione di interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria delle strade.

La lettera *0a*) del comma 3, introdotta dal Senato, integra le disposizioni del comma 420, secondo periodo, della legge 234/2021, al fine di disciplinare l'erogazione delle risorse in esso previste.

Il medesimo comma 3 inserisce, nel testo della legge di bilancio 2022, il comma 427-*bis* in base al quale, agli affidamenti per la realizzazione degli interventi e per l'approvvigionamento di beni e servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità del Giubileo 2025 si applicano le semplificazioni previste dall'art. 48 del decreto-legge n. 77 del 2021 per l'affidamento dei contratti pubblici PNRR-PNC. Si dispone altresì che la conferenza di servizi preliminare sul progetto di fattibilità tecnico-economica delle opere pubbliche fissi il cronoprogramma vincolante da rispettare da parte degli enti preposti alla risoluzione delle interferenze e alla realizzazione delle

opere mitigatrici, prevedendo, in caso di ritardo nell'esecuzione delle lavorazioni rispetto al predetto cronoprogramma, l'applicazione nei confronti dei citati enti di sanzioni commisurate alle penali di cui all'art. 113-bis, comma 4, del Codice dei contratti pubblici.

Con una modifica apportata al Senato si precisa che il ricorso alla procedura negoziata è ammesso, nella misura strettamente necessaria, quando l'applicazione dei termini, anche abbreviati, previsti dalle procedure ordinarie può compromettere il rispetto del cronoprogramma procedurale di cui al comma 423 della medesima legge di bilancio.

Il comma 4 autorizza Roma Capitale e la Città metropolitana a sottoscrivere, entro centoventi giorni apposite convenzioni con la società ANAS S.p.a., in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento degli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione delle strade comunali di Roma Capitale, nonché degli interventi per lo sviluppo e la riqualificazione funzionale delle strade di penetrazione e di grande collegamento. Anche per tali interventi, ove siano « sotto-soglia » ANAS può utilizzare le forme di selezione degli operatori già descritte al comma 2 e riceve le remunerazioni a valere sulle risorse assegnate alla Città metropolitana di Roma Capitale con il decreto di cui all'art. 1, comma 406, della legge di bilancio per il 2022 nonché sulle risorse dei rispettivi bilanci che Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale intendano destinare a tale finalità.

Il comma 5 disciplina le modalità di remunerazione dell'ANAS.

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

L'articolo 2 prevede l'adozione di un regolamento ministeriale per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione e l'esercizio delle dighe (comma 1) e dispone incentivi economici a favore dei dipendenti

di livello non dirigenziale in servizio nel MIMS, per lo svolgimento di specifiche funzioni di vigilanza tecnica sui lavori e sull'esercizio delle dighe e delle opere di derivazione, nonché di istruttoria di progetti e di valutazione della sicurezza (commi 2 e 3).

L'intervento in esame è volto a ridurre i tempi di approvazione dei progetti relativi agli interventi afferenti alla costruzione, alla manutenzione e alla messa in sicurezza delle dighe, in coerenza con le previsioni del Piano nazionale di ripresa e resilienza, nonché a rafforzare l'attività di vigilanza sul loro esercizio.

Con riguardo all'articolo 4, si segnala che al Senato sono stati introdotti i commi da 1-bis a 1-quater che disciplinano la realizzazione degli interventi per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna nelle more dell'approvazione dell'aggiornamento del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia, nonché l'approvazione, da parte dell'Autorità per la Laguna, del nuovo Piano Morfologico della Laguna di Venezia, da aggiornare ogni sei anni. Sono altresì disciplinati i contenuti e le finalità di tale nuovo piano e viene stabilito che, nelle more dell'operatività dell'Autorità per la Laguna, lo stesso è approvato dal Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto-Trentino Alto-Adige-Friuli Venezia-Giulia.

Inoltre è stato inserito il comma 4-bis inerente ai criteri di determinazione del compenso del Commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale – Comar S.c.ar.l. In estrema sintesi, si prevede che, nella determinazione del compenso in questione, si debba fare specifico riferimento ai criteri contenuti nell'articolo 3, commi 1, 2, 5, 6 primo periodo, 7, 8 e 9 del decreto del Presidente della Repubblica n. 177 del 2015 e quindi esclude l'applicazione dei criteri non espressamente richiamati: il compenso supplementare dovuto all'amministratore giudiziario che assiste il giudice per la verifica dei crediti (art. 3, comma 3); gli ulteriori compensi dovuti all'amministratore giudiziario pari al 5 per cento sugli utili netti e dello 0,50 per cento sull'am-

montare dei ricavi lordi conseguiti (comma 4); maggiorazioni del compenso per talune tipologie di gestione, nel caso di sequestro patrimoni che comprendono beni rientranti in più categorie, in relazione alla complessità della gestione stessa (comma 6, secondo periodo).

L'articolo 6, comma 3-*bis*, introdotto dal Senato, prevede, al fine di conseguire celermente gli obiettivi previsti dalla missione 2 – Rivoluzione verde e Transizione ecologica del PNRR, l'inserimento nell'elenco dei siti che costituiscono aree idonee l'installazione di impianti a fonti rinnovabili dei siti e degli impianti nelle disponibilità delle società di gestione aeroportuale all'interno del perimetro di pertinenza degli aeroporti delle isole minori.

Il comma 3-*ter*, introdotto dal Senato, proroga dal 31 dicembre 2022 al 31 marzo 2023, il termine per la revocabilità delle risorse assegnate per la realizzazione degli interventi relativi al Ponte stradale di collegamento tra l'autostrada per Fiumicino e l'EUR, agli aeroporti di Firenze e Salerno e al completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna.

All'articolo 7, il comma 4-*bis*, introdotto dal Senato, prevede l'assegnazione di un finanziamento, nel limite massimo di 2 milioni per l'anno 2022, al Commissario liquidatore delle società miste regionali Autostrade del Lazio s.p.a. (ADL), Autostrade del Molise s.p.a. (ADM), Concessioni Autostradali Lombarde s.p.a. (CAL), Concessioni Autostradali Piemontesi s.p.a. (CAP).

Il comma 4-*sexies* introdotto dal Senato, prevede – al fine di completare l'asse viario di collegamento tra la via Aurelia e il casello autostradale della Versilia nel comune di Pietrasanta in Provincia di Lucca – l'assegnazione a detto Comune, nell'anno 2022, di un contributo di 500.000 euro per l'elaborazione della progettazione definitiva ed esecutiva, nonché per il conferimento di incarichi.

Il comma 4-*octies*, introdotto dal Senato, prevede un finanziamento finalizzato ad accelerare gli interventi di manutenzione necessari a garantire la viabilità funzionale al superamento del valico del Verghereto ai confini tra la Toscana e l'Emilia

Romagna, ad assicurare una alternativa alla E 45 in caso di emergenza e, in particolare, in via prioritaria, a superare la situazione emergenziale di tratti della ex strada stradale 3-*bis* «Tiberina» sottesi al Viadotto Puleto ricadente nelle Regioni Emilia Romagna e Toscana. Per tali finalità si dispone quindi l'assegnazione ai gestori, che assumono le funzioni di soggetti attuatori degli interventi, di 5 milioni di euro per l'anno 2022, per lavori di manutenzione straordinaria, rifunzionalizzazione e messa in sicurezza della strada. Viene altresì prevista l'emanazione di un decreto del MIMS per la definizione del riparto delle risorse e delle modalità di revoca delle stesse.

L'articolo 7-*bis*, introdotto dal Senato, reca una serie di disposizioni urgenti in materia di concessioni e infrastrutture stradali con particolare riguardo ad alcuni profili della disciplina della revoca delle concessioni autostradali.

In particolare il comma 1 prevede che nel caso di estinzione di una concessione autostradale per inadempimento del concessionario, l'importo dell'indennizzo venga determinato a seguito di una appropriata verifica delle voci di bilancio mediante l'esecuzione di una asseverazione da parte di una primaria società di revisione.

In base a quanto previsto dal comma 2, il concedente è autorizzato a trattenere dall'ammontare determinato ai sensi del comma 1, l'importo corrispondente all'eventuale credito vantato da Anas S.p.A. a titolo di prezzo di concessione nei confronti del concessionario.

Il comma 3 istituisce un apposito fondo per le finalità di cui al comma 1 nell'ambito dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, pari a 500 milioni.

Il comma 4, infine, prevede alcune disposizioni al fine di consentire la realizzazione di una serie di interventi infrastrutturali. In particolare il comma in questione prevede la proroga di ulteriori due anni delle dichiarazioni di pubblica utilità relative ad una serie di interventi di infrastrutture stradali presenti nella regione Lazio. Si tratta, in particolare, del completamento del collegamento intermodale Roma-Latina

e del collegamento autostradale Cisterna-Valmontone.

L'articolo 7-ter, introdotto dal Senato, reca disposizioni finalizzate a garantire – a seguito della risoluzione della convenzione del 18 novembre 2009 sottoscritta tra Anas S.p.A. e Strada dei Parchi S.p.A., per la gestione in concessione della rete autostradale costituita dall'autostrada A24 e A25 – la continuità e la sicurezza della circolazione lungo dette autostrade, nonché la realizzazione degli interventi di ripristino e messa in sicurezza, anche antisismica, sulle medesime autostrade.

Il comma 1 prevede che la convenzione unica del 18 novembre 2009 per la gestione in concessione della rete autostradale in questione è risolta per grave inadempimento del concessionario, Strada dei parchi S.p.A., sulla base delle motivazioni contenute nel decreto della Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessioni autostradali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 14 giugno 2022, approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia delle finanze, adottato in data 7 luglio 2022. Al contempo il comma in esame prevede che il citato decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è reso immediatamente e definitivamente efficace.

A tale proposito si segnala che il TAR del Lazio ha recentemente accolto la richiesta di sospensiva del provvedimento amministrativo sopra citato, con cui era stata disposta la revoca della concessione. La richiesta di sospensiva era stata presentata dalla Società Strada dei Parchi Spa.

Il comma 2 prevede che, in considerazione della retrocessione al MIMS della rete autostradale e nelle more del trasferimento della titolarità della concessione della suddetta rete, Anas S.p.A. assume la gestione delle sopramenzionate autostrade.

Il comma 3 reca disposizioni finalizzate a garantire lo svolgimento delle attività indicate con particolare riguardo alla manutenzione ordinaria e agli interventi di

ripristino e messa in sicurezza antisismica delle tratte autostradali in questione.

Il comma 4 stabilisce che la società Strada dei Parchi S.p.A. provvede a mettere immediatamente a disposizione di Anas S.p.A. tutta la documentazione anche tecnica relativa allo stato di funzionalità delle infrastrutture autostradali e i programmi di manutenzione in corso di esecuzione, il personale, i beni materiali, ivi compresi i beni immobili e i beni materiali necessari per la gestione e la manutenzione ordinaria dell'autostrada A24 e A25.

Il comma 5 prevede che nel caso di inosservanza degli obblighi previsti dal comma 4 possa essere nominato un commissario *ad acta*.

Il comma 6 prevede, al fine di assicurare la continuità della circolazione lungo le autostrade A24 e A25 che le prestazioni previste dai contratti stipulati da Strada dei Parchi S.p.a. per la gestione delle suddette autostrade debbono essere integralmente eseguite nei confronti di Anas S.p.A.

Per quanto attiene, invece, alla definizione delle tariffe da pedaggio, il comma 6-bis istituisce un apposito Tavolo istituzionale presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Il comma 7 prevede che l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali provveda, entro il 31 dicembre del 2022, ad effettuare delle ispezioni finalizzate a verificare le condizioni di sicurezza dell'intera infrastruttura dell'autostrada A24 e A25, informando il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Il comma 8 individua la copertura finanziaria degli oneri derivanti dei commi precedenti mentre il comma 9 stabilisce che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, venga individuato l'ammontare dell'indennizzo da corrispondere a seguito della risoluzione della concessione previa asseverazione da eseguirsi da parte di una primaria società di revisione e tenuto conto delle risultanze dell'attività ispettive che verranno svolte, fermo restando il diritto al risarcimento del danno

causato a seguito degli inadempimenti da parte della società Strada dei Parchi S.p.A. agli obblighi previsti dalla convenzione di concessione.

Il comma 10 stabilisce che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile provvede a trattenere sull'eventuale indennizzo una somma corrispondente all'importo delle rate di corrispettivo di cui alla Convenzione unica del 18 novembre 2009 dovute e non ancora versate da Strada dei parchi S.p.A. ad Anas alla data entrata in vigore del presente decreto.

Da ultimo il comma 11 reca la copertura finanziaria degli oneri derivanti dai commi precedenti.

L'articolo 7-*quater* indica le coperture per le operazioni disposte dagli articoli precedenti.

L'articolo 9, comma 7, stabilisce che l'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria su immobili in uso per finalità istituzionali alle Amministrazioni dello Stato, possono essere curati dalle medesime Amministrazioni utilizzatrici quando l'importo dei lavori risulti inferiore a 100.000 euro. Nel corso dell'esame presso il Senato, il comma 7 è stato integrato al fine di introdurre una specifica disciplina inerente agli interventi di piccola manutenzione e di adeguamento alle norme sulla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, nonché alle norme sulla prevenzione degli incendi, curati direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici degli immobili.

Il comma 7-*bis*, introdotto dal Senato, interviene sull'applicabilità di talune disposizioni relative alle spese strumentali nell'ambito della progettazione in materia di lavori pubblici.

Il comma 7-*ter*, anch'esso introdotto dal Senato, reca una disciplina concernente la possibilità di entrare in possesso anticipato anche di porzioni di immobili da parte di Amministrazioni statali che abbiano stipulato contratti di locazione passiva.

L'articolo 10 reca alcune disposizioni urgenti in materia di opere pubbliche di rilevante impatto, con particolare riguardo ai progetti del PNRR. L'articolo in questione, inoltre, reca delle ulteriori norme

per assicurare la funzionalità del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Il comma 1 modifica le norme – recate nel decreto-legge n. 77 del 2021 –, n. 77 recanti, rispettivamente, semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto e modifiche alla disciplina del dibattito pubblico. In particolare, la lettera a) precisa che la procedura di VIA si applica per tutti gli interventi di cui all'Allegato IV dell'articolo 44 del citato decreto n. 77, indipendentemente alla relativa fonte di finanziamento e che, in relazione agli interventi di cui al medesimo Allegato IV, per la cui realizzazione è nominato un commissario straordinario, si applica, altresì, la riduzione dei termini procedurali.

La lettera b) chiarisce che nell'ambito della Conferenza di servizi si debba tenere conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti. La lettera c) reca norme di mero coordinamento normativo.

Il comma 2 esclude per gli anni 2022 e 2023 l'applicazione del versamento del contributo obbligatorio previsto in relazione ai progetti di fattibilità tecnica ed economica di lavori pubblici di competenza statale (o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato), di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro da sottoporre obbligatoriamente al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Tale esclusione viene collegata agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici.

Il comma 3 stabilisce che l'esonero dal versamento del contributo si applichi, esclusivamente, ai progetti sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio Superiore dei lavori pubblici successivamente all'entrata in vigore del decreto in esame. Al contempo, si precisa che non si procede al rimborso delle somme già versate, alla data di entrata in vigore del decreto in esame.

Il comma 4 autorizza la spesa di euro 150.000 per l'anno 2022 (spesa rapportata a 6 mesi) e di euro 300.000 per l'anno 2023, per il finanziamento delle attività della

Commissione nazionale per il dibattito pubblico.

Il comma 5 reca la copertura finanziaria di quanto previsto dai commi precedenti.

I commi da 5-*bis* a 5-*sexies*, introdotti dal Senato, prevedono l'avvio di un Programma sperimentale denominato « Dateci spazio » destinato ai comuni con popolazione superiore ai 300.000 abitanti, finalizzato alla realizzazione di parchi gioco innovativi, per favorire lo sviluppo psicofisico dei minori, il conseguimento degli obiettivi di rigenerazione del tessuto socio-economico delle città nonché il miglioramento dell'accessibilità, della sicurezza e di rifunzionalizzazione di spazi pubblici, con l'istituzione a tal fine, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di un fondo con una dotazione di 5 milioni di euro per l'anno 2023.

L'articolo 12, modificato dal Senato, autorizza la spesa di 8 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022 al fine di consentire il corretto funzionamento delle Commissioni tecniche VIA-VAS e PNRR-PNIEC. La disposizione modifica, inoltre, alcune disposizioni del Codice dell'ambiente al fine di precisare che i compensi dei membri delle citate Commissioni spettano non a seguito dell'adozione del provvedimento finale di VIA (come previsto dal testo vigente) ma dell'adozione del parere finale da parte delle Commissioni medesime.

I commi da 1-*bis* a 1-*quinqüies* autorizzano il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze, per il biennio 2022-2023, a procedere ad assunzioni a tempo indeterminato di unità di personale da inquadrare nell'Area III, F1, da impiegare presso le Prefetture-Uffici territoriali del Governo e le Ragionerie territoriali dello Stato, anche al fine di garantire il supporto alle Amministrazioni locali titolari di interventi del PNRR.

Il comma 1-*sexies* interviene, inoltre, sulla disciplina della cessazione dei comandi o distacchi del personale non dirigenziale, nonché sulle procedure straordinarie di inquadramento in ruolo del predetto personale.

I commi da 1-*septies* e 1-*novies* disciplinano rispettivamente le modalità di impiego e la copertura degli oneri legati alle assunzioni dei commi precedenti.

Tommaso FOTI (FDI) chiede che la relazione del collega Morassut sia trasmessa ai commissari che partecipano da remoto alla seduta.

Rossella MURONI, *presidente*, accogliendo la richiesta, rileva che essa è comunque già pubblicata sulla piattaforma GeoCom.

Bernardo MARINO (IV), *relatore per la IX Commissione*, riferisce sul disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 68 del 2022, il quale – in qualche misura – si pone in continuità con il decreto-legge che le Commissioni hanno esaminato circa un anno fa, il n. 121 del 2021, che infatti interessava materie consimili (e talora identiche), a partire da un corposo pacchetto di modifiche del codice della strada. Nel complesso si tratta di un provvedimento dal contenuto estremamente variegato, che – peraltro – durante la lettura in Senato ha subito ulteriori modifiche e aggiunte che gli danno un connotato che potremmo definire *omnibus*.

Qui si attiene alle parti di competenza della IX Commissione e userà la sintesi che le circostanze richiedono, rinviando per il resto al *dossier* del Servizio Studi.

Cominciando con l'art. 3, esso – nei commi da 1 a 4 – istituisce un fondo per il finanziamento di opere di adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera e disciplina alcuni aspetti procedurali relativi all'individuazione, all'approvazione ed alla realizzazione degli interventi.

L'articolo 3, comma 5 apporta alcune modifiche puntuali alle disposizioni della legge di bilancio per il 2022 (articolo 1, commi 475 e 476) che istituiscono due fondi per la costruzione di nuove caserme e per l'esecuzione di interventi straordinari su quelle già esistenti, rispettivamente, nello stato di previsione del Ministero della difesa per l'Arma dei Carabinieri e nello stato

di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per la Guardia di Finanza.

L'articolo 3, comma 5-*bis*, introdotto al Senato, dispone che con decreto del MIMS si provveda ad adeguare l'ordinamento interno alle disposizioni di carattere tecnico dettate dall'Organizzazione marittima internazionale – IMO.

L'articolo 3-*bis*, introdotto anch'esso al Senato, istituisce a sua volta nello stato di previsione del Ministero della transizione ecologica un Fondo con una dotazione di 1,5 milioni di euro in ciascuno degli anni 2022 e 2023, per favorire la transizione ecologica del settore della nautica da diporto, mediante l'erogazione di incentivi finalizzati all'acquisto di motori elettrici con contestuale rottamazione dei motori alimentati da carburanti fossili.

L'articolo 4, commi da 1 a 3, da un lato, autorizza il Commissario straordinario a realizzare un ulteriore punto di attracco nella laguna di Venezia al fine di garantire lo svolgimento dell'attività crocieristica per il 2022; dall'altro, reca un'autorizzazione di spesa in favore dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale per l'adeguamento delle banchine dei porti di Monfalcone e Trieste.

L'articolo 4, comma 4, prevede che l'Autorità per la Laguna di Venezia sia ridenominata « Autorità per la Laguna di Venezia – Nuovo Magistrato alle acque ». Sono inoltre previste modifiche puntuali alla disciplina inerente ai compiti dell'Autorità. Prevede altresì che alla nomina del Presidente dell'Autorità si proceda d'intesa con il Sindaco della Città metropolitana di Venezia e che lo statuto sia adottato dal Presidente dell'Autorità, sentiti il Presidente della Regione Veneto e il Sindaco della città metropolitana di Venezia.

Nel corso dell'esame presso il Senato, è stato inserito un comma 4-*bis* concernente i criteri di determinazione del compenso del Commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenal.

Il comma 5 inserisce tra i compiti del Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo per la salvaguardia di Venezia l'even-

tuale rimodulazione delle risorse stanziata per l'attuazione degli interventi pianificati.

L'articolo 4-*bis* reca disposizioni fiscali inerenti alle attività delle Autorità di sistema portuale, chiarendo, fra l'altro, che le stesse sono soggetti passivi IRES.

L'articolo 5 reca alcune disposizioni urgenti volte ad assicurare la funzionalità dell'impianto funiviario di Savona.

L'articolo 6 – a sua volta – reca misure di semplificazione e di accelerazione per la realizzazione degli interventi inseriti nei piani di sviluppo aeroportuale, riducendo i termini di alcune fasi delle procedure relative ad opere contenute nei predetti piani.

L'intervento normativo nasce – come si legge nel preambolo del decreto-legge – dalla ritenuta necessità ed urgenza di adottare disposizioni volte al rilancio del settore dei trasporti aerei, oltre che terrestri e marittimi, ed è espressamente finalizzato a: accelerare lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT); aumentare l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico agli aeroporti; incrementare la rilevanza strategica e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali italiani.

Il comma 3-*bis*, inserito dal Senato, novella l'articolo 20, comma 8, del decreto legislativo n. 199 del 2021, in materia di promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, al fine di conseguire celermente gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza previsti dalla missione 2 – Rivoluzione verde e Transizione ecologica. La novella aggiunge una nuova fattispecie all'elenco di siti che costituiscono aree idonee l'installazione di impianti a fonti rinnovabili, inserendo la previsione dei siti e degli impianti nelle disponibilità delle società di gestione aeroportuale all'interno del perimetro di pertinenza degli aeroporti delle isole minori di cui all'allegato I del decreto del Ministro dello sviluppo economico 14 febbraio 2017.

Restano ferme le necessarie verifiche tecniche da parte dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC).

L'articolo 6-*bis* novella il decreto-legge c.d. Semplificazioni 2020 per consentire sinergie interne al gruppo FS, in particolare, in favore dell'ANAS, anche mediante

forme di committenza unica e deroghe al codice degli appalti.

L'articolo 7, profondamente modificato nel corso dell'esame al Senato, apporta una nutrita serie di modifiche al Codice della strada, al fine di ridurre gli oneri amministrativi a carico degli utenti, di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile e di incrementare la sicurezza della circolazione stradale (comma 1). In relazione ad esse, per esigenze di brevità rinvia alla documentazione predisposta dagli uffici.

Inoltre, esso rimette ad un decreto del MIMS la disciplina delle modalità di annotazione sul documento unico dell'eccesso di massa connesso al sistema di propulsione installato (comma 2).

Esso modifica anche il decreto-legge n. 162 del 2019, portando da 12 a 24 la proroga della sperimentazione sui mezzi di micromobilità elettrica (comma 3) e ha come scopo di ridurre gli oneri amministrativi a carico degli utenti; favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile; nonché incrementare la sicurezza della circolazione stradale.

Si tratta delle medesime considerazioni che – come si legge nel preambolo – hanno portato all'emanazione del decreto-legge in commento, e precisamente la ritenuta necessità di rilanciare il settore dei trasporti (anche) terrestri, « con la primaria finalità di ridurre l'inquinamento e di promuovere una mobilità sostenibile, anche nell'ottica di perseguire la decarbonizzazione dei trasporti e di migliorare la sicurezza della circolazione ».

I commi da 4-ter a 4-quinquies dell'art. 7 (che saranno rinumerati), inseriti dal Senato, prevedono che il MIMS revochi – previa assegnazione di un termine – l'omologazione dei motori euro 5 e euro 6 ove sia accertata la manipolazione dei dispositivi di riduzione delle emissioni.

L'articolo 7-quinquies, inserito nel corso dell'esame al Senato, disciplina, ai commi 1-5, gli accordi verticali tra il costruttore automobilistico o l'importatore e i singoli distributori autorizzati alla commercializzazione di veicoli non ancora immatricolati, nonché immatricolati dai distributori autorizzati da non più di sei mesi e che non

abbiano percorso più di 6000 km. Il comma 6 differisce dal 30 giugno 2022 al 30 settembre 2022 i termini di scadenza per la conferma delle prenotazioni *on line* dei contributi per l'acquisto di veicoli nuovi a basse emissioni (c.d. *ecobonus*).

L'articolo 7-sexies, introdotto al Senato dopo l'art. 7, proroga la sospensione dell'obbligo di cofinanziamento delle regioni, degli enti locali e dei gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale nell'acquisto dei mezzi per il TPL.

L'articolo 8 reca previsioni volte a migliorare la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e, più in generale, della mobilità locale in tutte le sue modalità.

A tal fine, sono introdotte delle modifiche alla denominazione, alla struttura e ai compiti dell'Osservatorio sul TPL; sono precisate le modalità di destinazione e ripartizione di risorse di Fondi statali; è disposta la trasmissione all'Osservatorio dei dati dell'attività manutentiva programmata; infine, è autorizzata la spesa per la realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili per l'ammodernamento delle ferrovie regionali.

Il comma 12-bis dell'articolo 8 – inserito nel corso dell'esame in prima lettura – innova la disciplina del *mobility manager* scolastico, recata dall'art. 5, comma 6, della legge n. 221 del 2015.

Il comma 12-ter (anch'esso inserito nel corso dell'esame in prima lettura) reca una disposizione consequenziale alla istituzione della figura del *mobility manager* scolastico.

I commi 12-quater e 12-septies dell'art. 8 – introdotti al Senato – assegnano, rispettivamente, 8 milioni di euro per il 2022 al soggetto gestore dei collegamenti marittimi con le isole minori siciliane e 5 milioni di euro annui dal 2022 per la linea metropolitana di Catania (opera già commissariata ai sensi del decreto-legge Sblocca cantieri).

L'articolo 9 contiene una serie di interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

L'articolo in questione, inoltre, reca ulteriori disposizioni in materia di prove per l'idoneità della guida, alcune modifiche al codice della nautica da diporto, nonché l'inclusione del Porto di Termoli tra i porti dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale.

I commi 8 e 8-*bis* dell'articolo 9 modificano l'articolo 121 del codice della strada relativo all'esame di idoneità alla guida.

In particolare si segnala la modifica di cui alla lettera *a*), finalizzata a prevedere che gli esami per la patente di guida, per le abilitazioni professionali e del certificato di idoneità professionale sono effettuati, sempre a seguito della frequenza di corso di qualificazione iniziale, da dipendenti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e non più esclusivamente dai dipendenti dell'ex Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici.

Inoltre, sono considerati validi ad ogni effetto di legge le qualifiche, le abilitazioni e gli attestati di formazione periodica, di cui al comma 3 del sopracitato articolo 121, conseguiti dal personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, anteriormente alla data del 16 giugno 2022.

Il comma 10-*bis* – introdotto al Senato – novella il decreto legislativo n. 178 del 2009, concernente la riorganizzazione della Scuola Superiore della Pubblica Amministrazione (SSPA), al fine di ampliare l'offerta formativa della Scuola Nazionale dell'Amministrazione, in particolare prevedendo che essa possa erogare Corsi di alta formazione e di perfezionamento *post lauream*, nonché emanare – previo accreditamento – corsi di dottorato in Scienze della Pubblica amministrazione.

L'articolo 11, comma 1 reca disposizioni relative all'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie per quanto concerne gli utenti dei mezzi di trasporto.

L'articolo 11, comma 1, lett. *b*) proroga al 30 settembre 2022 il termine – scaduto il 15 giugno e già precedentemente esteso –, entro il quale è fatto obbligo di indossare dispositivi di protezione delle vie respiratorie ai lavoratori, utenti e visitatori di

determinate strutture sanitarie, socio-sanitarie e socio-assistenziali.

L'articolo 11, comma 2, prevede che, per lo svolgimento degli esami di Stato conclusivi dei cicli di istruzione nelle istituzioni scolastiche, per l'anno scolastico 2021-2022, non si applichi l'obbligo di utilizzo delle mascherine di protezione delle vie respiratorie.

L'articolo 12-*bis* reca norme in materia di accelerazione dei giudizi amministrativi relativi a interventi finanziati con risorse del PNRR; l'articolo 12-*ter*, introdotto al Senato, dispone che del comitato di monitoraggio ai fini dell'uso dei poteri speciali nel settore dei servizi di comunicazione elettronica con tecnologia 5G facciano parte anche uno o più rappresentanti del Ministero dell'Interno; l'articolo 12-*quater* prevede misure economiche per le istituzioni culturali e l'articolo 12-*quinquies* pone una clausola di salvaguardia relativa alle competenze delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e Bolzano.

La sottosegretaria Dalila NESCI si riserva di intervenire nel seguito dell'esame.

Ketty FOGLIANI (LEGA), intervenendo in proposito dell'articolo 4, ricorda come il gruppo della Lega si sia fatto promotore al Senato della disposizione che attribuisce al commissario straordinario la facoltà di procedere a lavori urgenti per la salvaguardia di Venezia, specialmente in materia di attracchi, anche nelle more dell'approvazione del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia. Si tratta, afferma, di un risultato importante, che è sua intenzione sottolineare pubblicamente.

Mauro ROTELLI (FDI) non intende intervenire in sede di discussione generale, per non esaurire i limitati tempi disponibili, riservandosi di intervenire più approfonditamente in sede di discussione degli emendamenti.

Tommaso FOTI (FDI), intervenendo in proposito dell'articolo 7-*ter*, lamenta come sia grave che gli organi costituzionali, com-

presi Camera e Senato, legiferino su una materia delicata quale la convenzione unica del 18 novembre 2009 sottoscritta tra l'ANAS S.p.a. e la Strada dei Parchi S.p.a. per la gestione in concessione della rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25, che è in questa fase oggetto di attenzione della magistratura amministrativa. Ricorda infatti che sono già intervenute, dopo l'emanazione del decreto-legge, due ordinanze del TAR del Lazio, una delle quali di appena ieri. Sottolinea inoltre come tutto ciò avvenga tramite uno strumento di urgenza quale il decreto-legge.

Ricorda come il TAR del Lazio abbia già previsto di pronunciare la decisione nel merito per il mese di settembre. Si chiede se sia realmente necessario e urgente un intervento del legislatore che dispiegherà i propri effetti dalla metà di agosto, quando è molto probabile che intervenga una sentenza del giudice amministrativo, già prevista per settembre? Ciò, aggiunge, col rischio che la disposizione introdotta possa essere impugnata per incostituzionalità appunto nel corso del giudizio, esponendo il Parlamento a quella che definisce una figura barbina.

Chiede dunque agli uffici di mettere il testo delle due ordinanze del TAR del Lazio nella disponibilità dei commissari. Afferma di ritenere che un intervento legislativo del genere potrebbe produrre anche un danno erariale importante.

Rossella MURONI, *presidente*, assicura che gli uffici si adopereranno nel senso indicato dal collega Foti.

Annuncia che, per un problema tecnico nelle modalità di acquisizione degli emendamenti in formato elettronico, il termine per la presentazione degli emendamenti è posticipato alle ore 12.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame alla seduta già prevista alle ore 12.30.

La seduta termina alle 11.30.

SEDE REFERENTE

Venerdì 29 luglio 2022. — Presidenza della vicepresidente della VIII Commissione

Rossella MURONI. — Interviene la sottosegretaria di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, Dalila Nesci.

La seduta comincia alle 13.45.

DL n. 68/2022: Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibili, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

C. 3702 Governo, approvato dal Senato.

(Seguito esame e conclusione).

Le Commissioni proseguono l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta anti-meridiana.

Rossella MURONI, *presidente*, dà conto delle sostituzioni pervenute.

Avverte che sono state presentate 48 proposte emendative al provvedimento (*vedi allegato*).

Ricorda preliminarmente che, ai sensi del comma 7 dell'articolo 96-*bis* del Regolamento, non possono ritenersi ammissibili le proposte emendative non strettamente attinenti alle materie oggetto del decreto-legge all'esame. Tale criterio risulta più restrittivo di quello dettato, con riferimento agli ordinari progetti di legge, dall'articolo 89 del medesimo Regolamento, il quale attribuisce al Presidente la facoltà di dichiarare inammissibili gli emendamenti e gli articoli aggiuntivi estranei all'oggetto del provvedimento.

Ricorda, inoltre, che la lettera circolare del Presidente della Camera del 10 gennaio 1997 sull'istruttoria legislativa precisa che, ai fini del vaglio di ammissibilità delle proposte emendative, la materia deve essere valutata con riferimento ai singoli oggetti e alla specifica problematica affrontata dall'intervento normativo.

La necessità di rispettare rigorosamente tali criteri si impone anche a seguito delle recenti sentenze della Corte costituzionale e di alcuni richiami del Presidente della Repubblica. In tale contesto ricorda in particolare che la Corte costituzionale, con la sentenza n. 147 del 2019, ha ribadito che

«l’inserimento di norme eterogenee rispetto all’oggetto o alla finalità del decreto-legge, determina la violazione dell’articolo 77, secondo comma, Cost.». Per costante giurisprudenza costituzionale, «la coerenza delle disposizioni aggiunte in sede di conversione rispetto alla disciplina originaria del decreto-legge può essere valutata sia dal punto di vista oggettivo e materiale, sia dal punto di vista funzionale e finalistico. Per i decreti-legge a contenuto plurimo, eterogeneo *ab origine*, occorre considerare specificamente il profilo teleologico, cioè l’osservanza della *ratio* dominante che li ispira» (sentenza n. 30 del 2021; nello stesso senso cfr. sentenze n. 115 del 2020, n. 247 del 2019, n. 226 del 2019, n. 181 del 2019, n. 169 del 2017, n. 154 del 2015, n. 145 del 2015, n. 251 del 2014 e n. 32 del 2014).

Alla luce di tali criteri, sono state pertanto considerate inammissibili le seguenti proposte emendative: Foti 1.01, 1.02 e 1.03, in quanto volte ad introdurre modifiche ordinamentali al codice degli appalti; Rampelli 2.01, che reca disposizioni sulla tutela degli arenili; Varchi 4.02, che reca disposizioni sulla realizzazione del ponte sullo stretto di Messina; Sodano 6.01, che reca disposizioni sulla realizzazione dell’aeroporto civile di Agrigento; Ferro 7.02, limitatamente al comma 2 riferito alla realizzazione della metropolitana Sibari-Crotone; Silvestroni 8.04, che reca disposizioni sullo sviluppo della catena di approvvigionamento dell’idrogeno; Ferro 8.1, Foti 8.03 e 8.02, che riguardano rispettivamente il fondo di stabilizzazione del carburante e le accise sul gasolio commerciale; Silvestroni 9.2, che reca disposizioni sullo scorrimento di una graduatoria assunzionale; Silvestroni 9.02 e 12.03, che recano disposizioni in materia delle comunità energetiche; Foti 12.04 e 12.05, che modificano la normativa in materia di strumenti urbanistici; Silvestroni 12-*bis*.1, che reca una modifica ordinamentale sulla disciplina del procedimento amministrativo relativo al silenzio assenso.

Annunzia che, se non vi sono obiezioni, la presidenza non fisserà un termine per la presentazione dei ricorsi avverso i giudizi di inammissibilità testé pronunciati.

Bernardo MARINO (IV), *relatore per la IX Commissione*, anche a nome del collega Morassut, relatore per l’VIII Commissione, formula un invito al ritiro, altrimenti il parere è contrario, su tutti gli emendamenti ed articoli aggiuntivi presentati.

La sottosegretaria Dalila NESCI esprime parere conforme a quello espresso dai relatori.

Paolo GIULIODORI (MISTO-A) dichiara di voler sottoscrivere gli articoli aggiuntivi Sodano 6.02, 7.01 e 8.01.

Mauro ROTELLI (FDI) dichiara di ritirare il proprio emendamento Rotelli 7.3.

Le Commissioni, con distinte votazioni, respingono gli articoli aggiuntivi Ferro 4.01, Sodano 6.02, gli emendamenti Silvestroni 7.1, Rotelli 7.2 e 7.4, Silvestroni 7.5, nonché gli articoli aggiuntivi Sodano 7.01, Ferro 7.02, limitatamente alla parte ammissibile, e Silvestroni 7.03.

Mauro ROTELLI (FDI), intervenendo sul proprio articolo aggiuntivo 7.04, fa presente che Autostrade per l’Italia sta imponendo un tariffario annuale ai soggetti che vogliono ottenere autorizzazione al posizionamento di cartelli e di altri mezzi pubblicitari fuori dai centri abitati, lungo le strade o in vista di essa. Si tratta di un comportamento opaco da parte di tale società che la proposta emendativa è tesa a scongiurare, prevedendo semmai il pagamento di un *una tantum* annuale, indipendentemente dalle dimensioni dell’insegna pubblicitaria.

Le Commissioni, con distinte votazioni, respingono l’articolo aggiuntivo Rotelli 7.04, gli emendamenti Silvestroni 7-*bis*.1 e 7-*bis*.2, Lollobrigida 7-*ter*.1, Silvestroni 7-*ter*.3, 7-*ter*.2 e 7-*ter*.4, gli articoli aggiuntivi 7-*quater*.01, Silvestroni 7-*quater*.02, l’emendamento Silvestroni 8.2, gli articoli aggiuntivi Sodano 8.01 e Silvestroni 8.05, l’emendamento Silvestroni 9.1, gli articoli aggiuntivi Silvestroni 9.01, Rotelli 9.03, Silvestroni 9.04 e 9.05.

Paolo GIULIODORI (MISTO-A) illustra il contenuto della proposta emendativa 11.1, spiegando che essa è rivolta ad eliminare l'obbligo della mascherina sui trasporti pubblici. Si tratta di una delle tante schizofrenie del Governo Draghi: quella per la quale negli stadi e nei concerti vi sono continui assembramenti, mentre non così è sui trasporti pubblici. L'obiettivo è palesemente quello di mantenere un clima di paura nella popolazione, cosa che non ha eguali negli altri Paesi. È una previsione scientificamente senza senso, che avvicinerà l'Italia ad un regime autoritario. Non vi sono studi scientifici che dimostrino l'utilità della mascherina, solo una serie di pubblicazioni dal contenuto piuttosto fumoso. Sollecita infine la Lega, onde far intravedere quale sarà l'orientamento della prossima legislatura, ad appoggiare l'emendamento.

Le Commissioni respingono l'emendamento Giuliadori 11.1.

Paolo GIULIODORI (MISTO-A) chiede di effettuare la verifica del numero legale.

Rossella MURONI, *presidente*, fa presente che il Regolamento prescrive che per richiedere la verifica del numero legale occorrono quattro commissari. La richiesta risulta appoggiata dai soli deputati Rotelli e Silvestroni e non è pertanto procedibile.

Le Commissioni respingono l'emendamento Silvestroni 11.2.

Mauro ROTELLI (FDI) ritira l'emendamento Silvestroni 12.1.

Le Commissioni, con distinte votazioni, respingono gli articoli aggiuntivi Silvestroni 12.01 e 12.02.

Rossella MURONI, *presidente*, avverte che le Commissioni competenti in sede consultiva hanno comunicato per le vie brevi che non renderanno il parere, ad eccezione della I Affari Costituzionali il cui parere è stato reso in data odierna.

La Commissione V Bilancio e il Comitato per la legislazione renderanno il prescritto parere direttamente all'Assemblea,

Mauro ROTELLI (FDI), intervenendo in sede di dichiarazione di voto sul conferimento del mandato ai relatori, ribadisce quanto già dichiarato dal collega Foti, vale a dire che ad avviso del gruppo Fratelli d'Italia i tempi di discussione del provvedimento nelle Commissioni sono stati troppo ristretti e che dunque Fratelli d'Italia si riserva di approfondire la discussione in Aula.

Le Commissioni deliberano di conferire il mandato ai relatori a riferire favorevolmente all'Assemblea sul provvedimento in esame. Deliberano altresì di chiedere l'autorizzazione a riferire oralmente.

Rossella MURONI, *presidente*, avverte che la presidenza si riserva di designare i componenti del Comitato dei diciotto per l'esame in Assemblea sulla base delle indicazioni dei gruppi.

La seduta termina alle 14.20.

ALLEGATO

DL n. 68/2022: Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibili, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. C. 3702 Governo, approvato dal Senato.

PROPOSTE EMENDATIVE

ART. 1.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.

1. All'articolo 51, comma 1, lettera e), del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il punto 1), è inserito il seguente:

« 1-bis) al comma 1, le parole “di importo pari o superiore alle soglie di cui all'articolo 35 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50”, sono soppresse »;

b) dopo il punto 3), è inserito il seguente:

« 3-bis) il comma 4 è soppresso ».

1.01. Foti, Silvestroni, Rotelli, Butti, Rachele Silvestri.

(Inammissibile)

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.

1. In relazione alle procedure e ai contratti i cui bandi o avvisi, con i quali si indice una gara, siano pubblicati successivamente alla data di entrata in vigore della presente disposizione, nonché, in caso di contratti senza pubblicazione di bandi o di avvisi, alle procedure e ai contratti in re-

lazione ai quali, alla medesima data, non siano ancora stati inviati gli inviti a presentare le offerte, in caso di opere o lavori a rete, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera c), del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e dei lavori di manutenzione, le stazioni appaltanti suddividono gli appalti in lotti, ai sensi dell'articolo 51 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche su base quantitativa, in modo da garantire l'effettiva possibilità di partecipazione da parte delle micro imprese, piccole e medie imprese.

1.02. Foti, Silvestroni, Rotelli, Butti, Rachele Silvestri.

(Inammissibile)

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.

1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, il secondo e il terzo periodo sono sostituiti con il seguente: « Gli operatori economici da invitare alle procedure di cui al periodo precedente sono individuati, nel rispetto di un criterio di rotazione, sulla base di indagini di mercato, previa pubblicazione dell'avviso per la manifestazione di interesse nei rispettivi siti istituzionali, o tramite elenchi, previa pubblicazione di analogo avviso. »

1.03. Foti, Silvestroni, Rotelli, Butti, Rachele Silvestri.

(Inammissibile)

ART. 2.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Art. 2-bis.

(Misure urgenti in materia di valorizzazione degli arenili)

1. Al fine di avviare un percorso di recupero, valorizzazione e innovazione degli usi sociali degli arenili, intesi come bene comune e patrimonio storico-culturale del nostro Paese, il Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Ministro del Turismo, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro dello sviluppo economico e il Ministro per gli affari regionali e le autonomie, avvia l'iter di presentazione del dossier di documentazione per la candidatura dell'attività dello stabilimento balneare a patrimonio immateriale riconosciuto e tutelato dall'UNESCO ai sensi della Convenzione 17 ottobre 2003, ratificata in Italia con legge 27 settembre 2007, n. 167.

2. Nelle more della procedura di cui al comma 1, è sospesa ogni diversa disposizione di legge in materia di efficacia e affidamento delle concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali per finalità turistico-ricreative e sportive.

2.01. Rampelli.

(Inammissibile)

ART. 4.

Dopo l'articolo 4, aggiungere il seguente:

Art. 4-bis.

(Finanziamento ammodernamento e messa in sicurezza SS 106 ionica nel tratto Crotone-Catanzaro).

1. Per il completamento dei lotti in corso di realizzazione o per i quali sia stata

approvata definitivamente la progettazione nel tratto Crotone-Catanzaro è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro per l'anno 2022 e di 70 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024.

2. Al fine di accelerare le attività di completamento della tratta stradale di cui al comma 1, il Presidente della regione Calabria è nominato Commissario straordinario per l'espletamento delle attività di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione dei necessari interventi, da attuare per fasi funzionali secondo livelli di priorità. Il Commissario straordinario assume ogni determinazione ritenuta necessaria per l'avvio ovvero la prosecuzione dei lavori, anche sospesi, nella soluzione economicamente più vantaggiosa, provvede allo sviluppo, rielaborazione e approvazione dei progetti non ancora appaltati, anche avvalendosi dell'ANAS, dei Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, sulla base specifici protocolli operativi per l'applicazione delle migliori pratiche, con oneri a carico del quadro economico dell'opera. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui ai commi, 3, 4, 5 e 7 dell'articolo 1 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

3. L'approvazione dei progetti da parte del Commissario straordinario, sostituisce, a ogni effetto di legge, ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori. Il Commissario straordinario assume direttamente le funzioni di stazione appaltante e opera in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159. Per le occupazioni di urgenza e per le espropriazioni delle aree occorrenti per l'esecuzione degli interventi, il Commissario straordinario, con proprio decreto, provvede alla redazione dello stato di consistenza e del verbale di immissione in possesso dei suoli.

4.01. Ferro.

Dopo l'articolo 4, aggiungere il seguente:

Art. 4-bis.

1. Al fine di realizzare un collegamento viario, ferroviario e infrastrutturale stabile tra la Sicilia e il continente, il Ponte sullo Stretto di Messina è inserito nell'elenco degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, come opera di preminente interesse nazionale in deroga al Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

2. Entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, il Governo, con apposito provvedimento individua le procedure necessarie per riattivare quanto abrogato con apposita norma nel 2012, consentendo in tal modo la riattivazione in tempi certi dell'avvio dei lavori.

4.02. Varchi, Ferro.

(Inammissibile)

ART. 6.

Dopo l'articolo 6, aggiungere il seguente:

Art. 6-bis.

(Aeroporto civile di Agrigento)

1. Al fine di mitigare il deficit infrastrutturale e della mobilità tra la Sicilia Sud Occidentale ed il resto dell'isola e della nazione, in via straordinaria ed urgente, è finanziato l'aeroporto civile di Agrigento, quale opera infrastrutturale strategica per lo sviluppo turistico ed economico della fascia costiera che si affaccia sul Mar Mediterraneo.

2. In merito alle procedure di affidamento dei contratti pubblici relativi alla realizzazione di quanto previsto nel comma 1, si applica l'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito nella legge 29 luglio 2021, n. 108.

3. All'onere derivante dal presente articolo, pari a 40 milioni di euro per l'anno 2022 e 30 milioni di euro per ciascuno degli

anni 2023 e 2024 si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, come incrementato dall'articolo 194 della presente legge.

4. La Regione Sicilia, d'intesa con il Libero Consorzio Comunale di Agrigento e gli enti locali interessati, provvede a individuare l'area entro cui procedere alla costruzione dell'aeroporto e delle infrastrutture ad esso collegate, tenuto conto anche delle opere e dei servizi già realizzati e prioritariamente delle progettazioni già disponibili che hanno avuto favorevole apprezzamento da parte dell'ENAC, nonché delle prospettive di futuro sviluppo e valorizzazione dell'aeroporto quale nodo della rete nazionale dei trasporti.

5. Per la progettazione, la costruzione e la gestione dell'aeroporto, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con la Regione Sicilia, provvede, entro e non oltre tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, all'affidamento della concessione mediante una procedura a evidenza pubblica in conformità alla normativa nazionale e dell'Unione europea e dalla nomina di un Commissario con i necessari poteri di deroga al fine di avviare i lavori entro 12 mesi dalla pubblicazione della presente legge.

6.01. Sodano.

(Inammissibile)

Dopo l'articolo 6, aggiungere il seguente:

Art. 6-bis.

(Raddoppio linea ferroviaria Palermo – Agrigento)

1. Per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Palermo- Agrigento, Ferrovie dello Stato Italiane è autorizzata ad utilizzare l'importo di 5 milioni di euro per l'anno 2022 e di 10 milioni di euro per gli anni 2023 e 2024.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 25 milioni di euro, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per lo sviluppo e la coesione, di cui all'articolo 4

del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6.02. Sodano.

ART. 7.

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) alla lettera a), premettere la seguente:

0a) all'articolo 7, comma 9-*bis*, le parole: « le zone di cui al comma 9 » sono sostituite dalle seguenti: « le zone a traffico limitato di cui al comma 9, istituite per esclusive finalità di tutela ambientale, »;

b) dopo la lettera a), inserire la seguente:

« a-*bis*) all'articolo 42, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente:

2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta, a moderare il traffico e a rallentare la velocità dei veicoli. »;

2) dopo il comma 2, è inserito il seguente:

« 2-*bis*. Nei centri abitati, sulle strade classificate di tipo E, E-*bis*, F e F-*bis*, ove sia istituito un limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, per l'intera o solo per una parte della larghezza della corsia o della carreggiata possono essere adottati dispositivi di moderazione del traffico e rallentamento della velocità, realizzati in opera o prefabbricati e installati in forma estesa o in forma puntuale in corrispondenza di specifici punti critici, ivi compresi elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, dispositivi del tipo denominato "cuscini berlinesi", disassamenti, deviazioni e restringimenti artificiali della carreggiata, ampliamenti dei marciapiedi

lateralmente in prossimità delle intersezioni e degli attraversamenti. ».

7.1. Silvestroni, Rotelli, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

Al comma 1, dopo la lettera g), aggiungere le seguenti:

g-bis) all'articolo 122, comma 5-*bis*, dopo le parole: « di visione notturna » sono inserite le seguenti: « , anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico, »;

g-ter) all'articolo 122, dopo il comma 5-*bis*, è aggiunto il seguente:

« 5-*ter*) L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma. »;

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: « possono essere complessivamente ridotte », sono inserite le seguenti: « ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-*bis* ».

Conseguentemente, al medesimo articolo 7, dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

2-*bis*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante « Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane e in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B » è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5-*bis*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla

lettera *g-bis*; è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dalla lettera *g-quater*.

7.2. Rotelli, Silvestroni, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

3-bis. Entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili pubblica uno studio che valuti in termini di efficacia, efficienza ed economicità l'adozione di politiche pubbliche di incentivazione di veicoli a propulsione elettrica, in relazione alle altre tecnologie disponibili, al fine di valutare i costi e i benefici della transizione ecologica per le diverse categorie del settore dei trasporti. Agli adempimenti previsti al comma 1, il Ministero provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

7.3. Rotelli, Silvestroni, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

3-bis. I termini di cui ai commi 1, 2 e 4 dell'articolo 20 del decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 15 novembre 2021 n. 446 sono prorogati di 24 mesi.

7.4. Rotelli, Silvestroni, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

3-bis. Al fine di evitare ulteriori aggravii dei costi sui cittadini, per l'anno 2022 i Comuni, nell'ambito della relativa autonomia regolamentare, riducono del 30 per cento le tariffe per l'accesso alle zone a

traffico limitato per i soli veicoli di classe ambientale Euro V o superiori.

7.5. Silvestroni, Rotelli, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

Dopo l'articolo 7, aggiungere il seguente:

Art. 7-bis.

(Potenziamento della rete stradale della provincia di Agrigento)

1. Al fine di assicurare il recupero del deficit infrastrutturale e della mobilità tra la Sicilia Sud Occidentale ed il resto dell'isola e della nazione, sono finanziate la «Tangenziale di Agrigento» (tipo B – 4 corsie) relativa alla SS 115 e l'ammodernamento della strada «Mare-Monti» (SS115-SS118 – carreggiata di tipo F1), ricadenti nella provincia di Agrigento.

2. In merito alle procedure di affidamento dei contratti pubblici relativi alla realizzazione di quanto previsto nel comma 1, si applica l'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito nella legge 29 luglio 2021, n. 108.

3. All'onere derivante dal comma 1, pari a 400 milioni di euro annui per il 2022, 2023 e 2024 si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

7.01. Sodano.

Dopo l'articolo 7, aggiungere il seguente:

Art. 7-bis.

(Fondo per accelerare la realizzazione delle infrastrutture strategiche)

1. Al fine di assicurare il recupero del deficit infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale e di accelerare la realizzazione di Linee ferroviarie Alta Velocità – Alta Capacità nelle regioni del Mezzogiorno, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito un Fondo

con una dotazione iniziale di 480 milioni di euro.

2. Quota parte delle risorse di cui al comma 1, pari ad almeno 100 milioni di euro, sono destinati alla realizzazione di una metropolitana di superficie lungo la rete ferroviaria ionica da Sibari a Crotona con collegamento allo scalo aeroportuale, al fine di assicurare una maggiore mobilità nell'area a nord della Calabria ionica.

3. Le risorse del fondo di cui al comma 1 sono ripartite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge.

7.02. Ferro, Varchi.

***(Inammissibile
limitatamente al comma 2)***

Dopo l'articolo 7, aggiungere il seguente:

Art. 7-bis.

(Parcheggi per velocipedi negli edifici)

1. Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, in particolare ciclistica, assicurando la disponibilità di adeguati spazi di sosta per le biciclette anche negli edifici pubblici e privati, all'articolo 41-sexies della legge 17 agosto 1942, n. 1150, sono aggiunti, dopo l'ultimo comma, i seguenti:

3. Negli interventi di ristrutturazione edilizia o di nuova costruzione di edifici, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettere *d)* ed *e)*, del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, nonché negli interventi sugli spazi aperti annessi agli edifici, deve essere assicurata la realizzazione delle seguenti dotazioni minime di parcheggi destinati ai velocipedi:

a) per gli edifici ad uso residenziale: almeno un posto bici ogni 35 metri quadri di superficie utile in spazi coperti chiusi e almeno un posto bici ogni 100 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali;

b) per gli edifici ad uso produttivo, commerciale, direzionale e ricettivo: un posto bici ogni tre addetti in spazi coperti chiusi o in rastrelliere su spazi pertinenziali per i lavoratori e almeno un posto bici ogni 300 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali per gli utenti e visitatori;

c) per gli edifici ad uso scolastico e universitario: in aggiunta a quanto previsto alla precedente lettera *b)*, almeno un posto bici ogni tre alunni o studenti in rastrelliere su spazi pertinenziali.

4. Le dotazioni minime di parcheggi di cui al precedente comma sono previste dai regolamenti edilizi ovvero, in ogni caso, assicurate dai titoli abilitativi dei singoli interventi edilizi. I parcheggi devono essere facilmente raggiungibili dall'ingresso principale dell'edificio, sono ubicati al livello della strada dalla quale si accede all'edificio stesso oppure sono raggiungibili per mezzo di rampe o appositi collegamenti meccanici, e sono dotati di strutture, che sono definite rastrelliere, idonee a consentire il sostegno del telaio del velocipede e il suo fissaggio mediante sistemi meccanici di protezione contro il furto. Almeno il dieci per cento dei suddetti parcheggi comprende l'allaccio per la ricarica dei velocipedi a pedalata assistita nel caso di spazi coperti chiusi e la disponibilità di spazio sufficiente ad ospitare velocipedi di dimensioni superiori a quelle ordinarie. 4. In ogni caso, negli spazi pertinenziali degli edifici, esistenti o nuovi, è consentita, anche in assenza di appositi parcheggi, la sosta delle biciclette di coloro che abitano o lavorano negli edifici medesimi.

7.03. Silvestroni, Rotelli, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

Dopo l'articolo 7, aggiungere il seguente:

Art. 7-bis.

1. All'articolo 53 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992,

n. 495, il comma 7 è sostituito con il seguente:

« 7. Il corrispettivo che il soggetto richiedente deve versare per il rilascio dell'autorizzazione deve essere determinabile da parte dello stesso soggetto sulla base di un importo annuale una tantum, a prescindere dalle dimensioni di cartelli, insegne di esercizio o di altri mezzi pubblicitari, comprensivo di tutti gli oneri, esclusi solo quelli previsti dall'articolo 405, che deve essere reso pubblico da parte di ciascun ente competente entro il trentuno ottobre dell'anno precedente a quello di applicazione del listino. »

7.04. Rotelli, Silvestroni, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

ART. 7-bis.

Al comma 1, primo periodo, sostituire le parole: dodici mesi, con le seguenti: sei mesi.

7-bis.1. Silvestroni, Rotelli, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

4-bis. In ordine al ristoro del minore fatturato in relazione all'emergenza pandemica da Covid-19, ai concessionari autostradali si applicano le norme applicabili alla generalità delle aziende. Si intende nullo ogni atto contrario al principio di cui al periodo precedente.

7-bis.2. Silvestroni, Rotelli, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

ART. 7-ter.

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

2-bis. Al fine di ridurre i disagi derivanti dalla progressiva riduzione dei servizi nelle zone di residenza e contrastare il fenomeno dello spopolamento nelle aree interne, a decorrere dal 1° gennaio 2023 sono esentati dal pagamento delle tariffe di pe-

daggio i cittadini residenti nelle regioni Lazio e Abruzzo, in possesso di dispositivo di telepedaggio, che percorrono regolarmente un tragitto predefinito su tali tratte per documentati motivi di lavoro, di salute o di studio. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente disposizione, valutati nel limite massimo di 40 milioni di euro annui a decorrere dal 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 12, comma 1, del decreto-legge 28 gennaio 2019, n. 4, convertito, con modificazioni dalla legge 28 marzo 2019, n. 26.

7-ter.1. Lollobrigida, Silvestroni, Rotelli, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

Al comma 3, lettera a), apportare le seguenti modificazioni:

a) *al secondo periodo, dopo le parole: secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS, aggiungere le seguenti: fatto salvo quanto previsto al periodo successivo;*

b) *dopo il secondo periodo aggiungere il seguente: Resta fermo, in ogni caso, che al personale adibito ai lavori edili o di ingegneria civile si applicano i contratti collettivi del settore edile, nazionale e territoriali, stipulati dalle associazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative sul piano nazionale.*

7-ter.3. Silvestroni, Rotelli, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

Al comma 3, sopprimere le lettere b) e c).

7-ter.2. Silvestroni, Rotelli, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

Al comma 3, sopprimere la lettera b).

7-ter.4. Silvestroni, Rotelli, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

ART. 7-quater.

Dopo l'articolo 7-quater, aggiungere il seguente:

Art. 7-quinquies.

(Esonero dal pagamento delle tariffe di pedaggio per i pendolari delle tratte autostradali A24 e A25)

1. Stante la grave situazione di incertezza che interessa le tratte autostradali A24 e A25, da anni caratterizzate da condizioni di criticità sotto il profilo della sicurezza, anche al fine di ridurre i disagi derivanti dalla progressiva riduzione dei servizi nelle zone di residenza e contrastare il fenomeno dello spopolamento nelle aree interne, a decorrere dal 1° gennaio 2023 sono esentati dal pagamento delle tariffe di pedaggio i cittadini residenti nelle regioni Lazio e Abruzzo, in possesso di dispositivo di telepedaggio, che percorrono regolarmente un tragitto predefinito su tali tratte per documentati motivi di lavoro, di salute o di studio.

2. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità di attuazione della disposizione di cui al comma 1, anche con riferimento all'esatta individuazione dei soggetti beneficiari.

3. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, valutati nel limite massimo pari a 40 milioni di euro annui a decorrere dal 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 12, comma 1, del decreto-legge 28 gennaio 2019, n. 4, convertito, con modificazioni dalla legge 28 marzo 2019, n. 26.

7-quater.01. Lollobrigida, Silvestroni, Rotelli, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

Dopo l'articolo 7-quater aggiungere il seguente:

Art. 7-quinquies.

(Raccordo autostradale Chieti-Pescara. Indennizzi per il mancato pagamento delle indennità espropriative)

1. Per il mancato pagamento delle indennità espropriative e il conseguente risarcimento dei danni riconosciuto da sentenze passate in giudicato in favore dei proprietari dei terreni attraversati o confinanti con il raccordo autostradale Chieti-Pescara in gestione diretta dell'ANAS S.p.A., è autorizzata la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2022 a saldo, stralcio e tacitazione di ogni ulteriore diritto e pretesa.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, pari a 20 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 12, comma 1, del decreto-legge 28 gennaio 2019, n. 4, convertito, con modificazioni dalla legge 28 marzo 2019, n. 26.

7-quater.02. Silvestroni, Rotelli, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

ART. 8.

Dopo il comma 8, aggiungere il seguente:

8-bis. Per le medesime finalità di cui al comma 7 e al fine di garantire l'equilibrio economico-gestionale delle aziende del settore, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito un « Fondo di stabilizzazione del carburante » con una dotazione iniziale di 380 milioni di euro con una dotazione di 2 miliardi di euro per il biennio 2021-2022. Agli oneri recati dal presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

8.1. Ferro.

(Inammissibile)

Aggiungere in fine il seguente comma:

12-*octies*. Al fine di garantire il dispiegamento dell'investimento 1.4.6 dedicato al Mobility As A Service del Piano di Ripresa e Resilienza, e lo sviluppo di servizi innovativi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, ciascun gestore di servizio di trasporto pubblico locale, ivi compreso il trasporto ferroviario regionale e nazionale, deve mettere a disposizione degli enti territoriali competenti il servizio, e con cadenza mensile, i dati relativi ai flussi di passeggeri, suddivisi per ciascuna linea/corsa.

8.2. Silvestroni, Rotelli, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

Dopo l'articolo 8, aggiungere il seguente:

Art. 8-*bis*.

(*Viaggitalia*)

1. Al fine di supportare il risparmio energetico e agevolare gli spostamenti ed il turismo nazionale, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile in accordo con Trenitalia S.p.a., a partire dal 1 agosto e per tutto il mese, istituiscono VIAGGITALIA, un biglietto unico del valore di 9 € per accedere ed usufruire di tutti i treni regionali. Il biglietto è strettamente personale e nominativo e sarà acquistabile in tutte le biglietterie Trenitalia e online. Il costo di VIAGGITALIA è ridotto alla metà per i minorenni, le donne in stato di gravidanza e per i soggetti portatori di handicap o disabilità.

8.01. Sodano.

Dopo l'articolo 8, aggiungere il seguente:

Art. 8-*bis*.

(*Credito d'imposta acquisto gasolio commerciale per imprese di trasporto turistico di persone mediante autobus*)

1. Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e di compensare parzialmente i

maggiori oneri sostenuti, promuovendo altresì il processo di efficientamento energetico nel settore del trasporto turistico su strada, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 con mezzi di trasporto di ultima generazione Euro VI a bassissime emissioni inquinanti, è riconosciuto, per il periodo compreso tra il 3 agosto ed il 31 dicembre 2022, nel limite massimo di spesa di 7 milioni di euro, un contributo, sotto forma di credito d'imposta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per l'acquisto del gasolio commerciale utilizzato per la trazione dei predetti mezzi, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza l'applicazione dei limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti europei provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e con il Ministro dell'eco-

nomia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alle procedure di concessione, anche ai fini del rispetto del limite di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

3. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione pari a 7 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

8.02. Foti, Silvestroni, Rotelli, Butti, Rachele Silvestri.

(Inammissibile)

Dopo l'articolo 8, aggiungere il seguente:

Art. 8-bis.

(Disposizioni in materia di accise sul gasolio commerciale usato come carburante per le imprese di cui alla legge 11 agosto 2003, n. 218)

1. Al fine di sostenere il settore dell'autotrasporto delle persone, le imprese esercenti trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, in ambito nazionale e internazionale, per il periodo compreso tra il 3 agosto 2022 ed il 31 dicembre 2022, sono equiparate ai soggetti di cui all'articolo 24-ter, comma 2, lettera b) del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, ai fini dell'applicazione delle accise sul gasolio commerciale usato come carburante dai veicoli aventi classe di emissione « euro VI ».

2. All'onere di cui al comma 1, quantificato in 4,5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

8.03. Foti, Silvestroni, Rotelli, Butti, Rachele Silvestri.

(Inammissibile)

Dopo l'articolo 8, aggiungere il seguente:

Art. 8-bis.

(Sviluppo della catena di approvvigionamento dell'idrogeno)

1. Al fine di promuovere azioni per sostenere la catena di approvvigionamento dell'idrogeno, incentivando gli investimenti privati, anche in sinergia tra investitori, partner governativi, istituzionali e industriali, nello stato di previsione del Ministero della Transizione ecologica è istituito un fondo denominato « Fondo per la promozione dell'idrogeno », con una dotazione di 100 milioni di euro per l'anno 2022 e 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026. Il fondo può essere utilizzato per finanziare progetti nel settore dell'idrogeno e tecnologie innovative che siano solidi e sostenibili dal punto di vista finanziario, infrastrutture dedicate all'idrogeno, stazioni di rifornimento di idrogeno e progetti inerenti tutta la catena di approvvigionamento. Il fondo è integrato con risorse finanziarie derivanti da altri capitoli di bilancio e da fondi europei.

2. Con decreto del Ministro della Transizione ecologica, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità per la presentazione dei progetti e l'assegnazione dei finanziamenti di cui al comma 1.

3. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2022 e 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023, al 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

8.04. Silvestroni, Rotelli, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

(Inammissibile)

Dopo l'articolo 8, aggiungere il seguente:

Art. 8-bis.

1. All'articolo 4 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27

aprile 2022, n. 34, dopo il comma 1, è aggiunto il seguente:

« 1-*bis*. Tra le imprese considerate dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017 di cui al comma 1 sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale ».

2. All'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022, n. 34, dopo il comma 2, è aggiunto il seguente:

« 2-*bis*. Tra le imprese considerate al comma 2, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n. 541, sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale. »

8.05. Silvestroni, Rotelli, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

ART. 9.

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

2-*bis*. All'articolo 25, comma 2-*bis*, del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, convertito, con modificazioni, in legge 28 marzo 2022, n. 25, è aggiunto infine il seguente periodo: « Il decreto di cui al secondo periodo del presente comma stabilisce altresì le modalità di erogazione a titolo di acconto di quota parte degli incentivi di cui al terzo e quarto periodo del presente comma per ogni quadrimestre dell'anno di effettuazione dei trasporti ferroviari di cui medesimi periodi e l'erogazione del saldo entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello dell'effettuazione dei trasporti ferroviari di cui al presente comma ».

9.1. Silvestroni, Rotelli, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

10-*bis*. Al fine di assicurare l'esercizio delle funzioni amministrative e di vigilanza e controllo nonché l'attuazione delle disposizioni urgenti in materia di sicurezza nel

settore del trasporto marittimo di cui all'articolo 4, comma 1-*bis* del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in deroga a quanto previsto dall'articolo 655 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, il personale di cui all'articolo 937, comma 1, lettera *a*) e *c*), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, in servizio al 1.01.2007 quale vincitore di concorso di rafferma, che non risulta decaduto dal diritto di attivare la tutela giurisdizionale con riferimento al concorso bandito dal Ministero dei trasporti con decreto pubblicato in *Gazzetta Ufficiale*, 4 Serie Speciale, n. 67 del 24 agosto 2007, è immesso, a domanda, da presentare entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con il grado di cui all'articolo 628, comma 1, lettera *c*), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, nel ruolo di cui all'articolo 812, comma 1, lettera *n*), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, ove viene iscritto nel termine di venti giorni successivi a quello di pubblicazione del medesimo concorso, fino ad un massimo di 3 unità, previo giudizio favorevole delle competenti commissioni ordinarie d'avanzamento espresso sulla base dei complessi di elementi di cui all'articolo 1058 decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66. A tale fine è autorizzata la spesa di euro 48.570,54 per l'anno 2022 e di euro 117.263,16 annui a decorrere dall'anno 2023, cui si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, nonché la spesa per l'onere derivante da ricostruzione di carriera antecedente l'anno in corso, cui si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente uti-

lizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

9.2. Silvestroni, Rotelli, Foti, Butti, Ra-
chele Silvestri.

(Inammissibile)

Dopo l'articolo 9, aggiungere il seguente:

Art. 9-bis.

1. Al fine di garantire il migliore raggiungimento dei target previsti nel PNRR relativamente alla mobilità sostenibile e l'utilizzo efficace delle risorse impegnate nel Piano, promuovendo una progressiva riduzione dell'uso individuale del traffico veicolare privato attraverso una più efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico di linea ed un più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività economiche, lavorative e didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione annuale di euro 25 milioni per gli anni dal 2022 al 2030, di cui 15 milioni per le spese in conto capitale e 10 milioni per le spese di parte corrente destinato all'erogazione di contributi in favore:

a) delle imprese e delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 229, comma 4, del decreto – legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale redatto secondo le linee guida di cui all'articolo 3, comma 5 del decreto del Ministro della transizione ecologica di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile n. 179 del 12 maggio 2021;

b) degli istituti scolastici di ogni ordine e grado che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente un piano degli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;

c) delle amministrazioni comunali per il rafforzamento delle azioni di mobility management.

2. I contributi di cui al comma 1 sono destinati al finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili e tenuto conto di quanto disposto al punto c), delle misure di mobilità sostenibile, inserite nei piani di spostamento casa lavoro e casa scuola.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono stabiliti i criteri e le modalità per il riconoscimento dei contributi per il tramite degli enti locali, nel cui territorio sono ubicati i soggetti beneficiari.

4. Il cinque per cento delle risorse di parte corrente rimane in capo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per le attività di monitoraggio dei progetti e degli obiettivi, la creazione di una rete di mobility manager, il supporto tecnico e il dispiegamento uniforme sul territorio, la comunicazione istituzionale.

5. Le risorse del fondo di cui all'articolo 51, comma 9, della legge 23 luglio 2021, n. 106 non utilizzate nel 2021 possono essere utilizzate dai Comuni beneficiari per la medesima finalità anche nel 2022 e nel 2023.

6. All'articolo 7, comma 2, del decreto interministeriale n. 179/2021, alla fine del comma inserire le parole « , compreso il personale delle strutture in house e/o delle aziende partecipate pubbliche o delle agenzie di mobilità ».

9.01. Silvestroni, Rotelli, Foti, Butti, Ra-
chele Silvestri.

Dopo l'articolo 9, aggiungere il seguente:

Art. 9-bis.

1. Al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, all'articolo 31, comma 1, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

« b) la comunità è un soggetto di diritto autonomo, in cui l'amministrazione

comunale ha potere di indirizzo e pianificazione, e in cui l'esercizio dei poteri di controllo fa capo esclusivamente a persone fisiche, PMI, enti territoriali e autorità locali, ivi incluse le stesse amministrazioni comunali, gli enti di ricerca e formazione, gli enti religiosi, quelli del terzo settore e di protezione ambientale nonché le amministrazioni locali contenute nell'elenco delle amministrazioni pubbliche divulgato dall'Istituto Nazionale di Statistica (di seguito: ISTAT) secondo quanto previsto all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che sono situate nel territorio degli stessi Comuni in cui sono ubicati gli impianti per la condivisione di cui al comma 2, lettera a) ».

2. All'articolo 33 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, dopo il comma 2, è aggiunto il seguente:

« 3. Al fine di ottimizzare le configurazioni realizzate in attuazione del presente Capo, i gestori di servizi energetici e di gas comunicano annualmente ai Comuni i dati relativi ai consumi di energia e di gas di tutte le utenze allacciate relative al territorio di competenza di ciascuna amministrazione comunale ».

9.02. Silvestroni, Rotelli, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

(Inammissibile)

Dopo l'articolo 9, aggiungere il seguente:

Art. 9-bis.

1. All'articolo 57 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e modificato dall'articolo 32-ter del decreto-legge 31 maggio 2021 n. 77, al comma 14 è aggiunto in fine il seguente periodo: « Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropo-

litana, laddove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine ».

9.03. Rotelli, Silvestroni, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

Dopo l'articolo 9, aggiungere il seguente:

Art. 9-bis.

1. Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole: « fino al 31 dicembre 2024 » sono soppresse.

9.04. Silvestroni, Rotelli, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

Dopo l'articolo 9, aggiungere il seguente:

Art. 9-bis.

1. All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) ovunque ricorrano, le parole « 50 per cento del » sono soppresse;

b) alla lettera c, sono aggiunte in fine le seguenti parole: « ,compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti, l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere ».

9.05. Silvestroni, Rotelli, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

ART. 11.

Al comma 1, sopprimere la lettera a).

11.1. Giuliadori, Spessotto.

Al comma 1, lettera a), sopprimere il numero 1).

11.2. Silvestroni, Rotelli, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

ART. 12.

Sostituirlo con il seguente:

Art. 12.

(Misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC)

1. Al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC, a valere sulle tariffe di cui all'articolo 33, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è autorizzata la spesa di 8 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. All'articolo 8, comma 2, ultimo periodo e comma 5, ultimo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la parola « provvedimento » è sostituita dalla parola « parere ».

12.1. Silvestroni, Rotelli, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

Dopo l'articolo 12, aggiungere il seguente:

Art. 12-bis.

1. All'articolo 202 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, dopo il comma 6, è aggiunto il seguente:

« 6-bis. Le risorse di cui al presente articolo possono essere impiegate per l'acquisto di licenze e/o la realizzazione e

gestione di sistemi di monitoraggio e piattaforme informatiche dedicate alla mobilità urbana, di mobility management e analisi dei flussi di mobilità ».

12.01. Silvestroni, Rotelli, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

Dopo l'articolo 12, aggiungere il seguente:

Art. 12-bis.

1. Al fine di consentire la compatibilità della stazione di Ventimiglia all'alimentazione elettrica del parco rotabile ferroviario destinato al servizio di trasporto pubblico locale di competenza della regione Liguria, nella tratta Genova-Ventimiglia, nonché di garantire la regolarità e la continuità dei relativi servizi ferroviari, è autorizzata la spesa di 3.000.000 di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 3.000.000 di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 47, comma 10, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96.

12.02. Silvestroni, Rotelli, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

Dopo l'articolo 12, aggiungere il seguente:

Art. 12-bis.

(Comunità Energetiche)

1. All'articolo 5, comma 4, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, le parole: « pari o inferiore a 1 MW » sono sostituite dalle seguenti: « pari o inferiore a 3 MW ».

12.03. Silvestroni, Rotelli, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

(Inammissibile)

Dopo l'articolo 12, inserire il seguente:

Art. 12-bis.

(Disposizioni per agevolare la rigenerazione urbana)

1. Al testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 3, comma 1, lettera d) il sesto periodo è sostituito con il seguente: « Rimane fermo che, con riferimento agli immobili sottoposti a tutela ai sensi del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, gli interventi di demolizione e ricostruzione e gli interventi di ripristino di edifici crollati o demoliti costituiscono interventi di ristrutturazione edilizia diversi da quelli previsti dall'articolo 10, comma 1, lettera c), del presente testo unico, soltanto ove siano mantenuti sagoma, prospetti, sedime e caratteristiche planivolumetriche e tipologiche dell'edificio preesistente e non siano previsti incrementi di volumetria, previa autorizzazione da parte dell'ente preposto alla tutela e nei soli casi in cui gli interventi siano consentiti dagli strumenti urbanistici comunque denominati e dalle previsioni legislative regionali o statali; »

b) all'articolo 10, comma 1, lettera c), le parole da « gli interventi di ristrutturazione edilizia » fino a « incrementi di volumetria », sono sostituite con le seguenti: « gli interventi di ristrutturazione edilizia che comportino la demolizione e ricostruzione o il ripristino di edifici, crollati o demoliti, sottoposti a tutela ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, ove non siano mantenuti sagoma, prospetti, sedime e caratteristiche planivolumetriche e tipologiche dell'edificio preesistente e siano previsti incrementi di volumetria. »

12.04. Foti, Silvestroni, Rotelli, Butti, Rachele Silvestri.

(Inammissibile)

Dopo l'articolo 12, aggiungere il seguente:

Art. 12-bis.

(Disposizioni per la rimodulazione degli strumenti di programmazione e pianificazione negoziata)

1. In considerazione delle mutate esigenze economiche e sociali e tenuto conto anche delle difficoltà derivanti dall'eccezionale rincaro delle materie prime, le pubbliche amministrazioni, su richiesta dei soggetti sottoscrittori, procedono a una verifica degli obiettivi di interesse pubblico per ridefinire gli adempimenti e gli obblighi assunti con gli accordi di programma, le convenzioni urbanistiche ovvero gli accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale, in corso di efficacia alla data di entrata in vigore della presente disposizione.

2. Per le finalità di cui al comma 1 e in applicazione dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa nonché dei principi di collaborazione e buona fede nei rapporti tra privati e pubblica amministrazione di cui all'articolo 1, comma 2-bis, della legge 7 agosto 1990, n. 241, le amministrazioni valutano la coerenza degli impegni assunti dai soggetti sottoscrittori con l'oggettiva funzione economico-sociale e la complessiva remuneratività dell'operazione per assicurare l'equilibrata attuazione del programma negoziale con riguardo sia agli interessi del privato, che della pubblica amministrazione.

12.05. Foti, Silvestroni, Rotelli, Butti, Rachele Silvestri.

(Inammissibile)

ART. 12-bis.

Dopo il comma 8, aggiungere il seguente:

8-bis. Al fine di garantire la realizzazione e il rispetto dei tempi fissati dei progetti già finanziati in tutto o in parte con le risorse di cui al PNRR o PNC, ogni

Autorità pubblica preposta al rilascio di autorizzazioni, pareri e nulla osta previsti dalla legislazione vigente si esprime entro e non oltre 30 giorni dalla richiesta, decorsi i quali si applica la disciplina del silenzio assenso, di cui all'articolo 20 della legge n. 241 del 1990. Nell'espressione di un eventuale diniego, l'Autorità preposta dovrà motivare adeguatamente il temperamento

dell'interesse prevalente che si intende tutelare con l'interesse pubblico al rispetto dei principi e dei tempi di attuazione del PNRR.

12-bis.1. Silvestroni, Rotelli, Foti, Butti, Rachele Silvestri.

(Inammissibile)

I COMMISSIONE PERMANENTE

(Affari costituzionali, della Presidenza del Consiglio e interni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 68/2022: Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. C. 3702 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni VIII e IX) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>)	32
ALLEGATO (<i>Parere approvato</i>)	42

SEDE CONSULTIVA

Venerdì 29 luglio 2022. — Presidenza del presidente Giuseppe BRESCIA.

La seduta comincia alle 13.05.

DL 68/2022: Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

C. 3702 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alle Commissioni VIII e IX).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Giuseppe BRESCIA, *presidente*, rileva come la Commissione sia chiamata a esaminare, ai fini del parere alle Commissioni riunite VIII (Ambiente) e IX (Trasporti), il disegno di legge C. 3702, approvato dal Senato, di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle

infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Al riguardo fa presente che la Commissione dovrà esprimere il parere entro la seduta odierna, atteso che Commissioni riunite VIII (Ambiente) e IX (Trasporti) dovrebbero concludere l'esame in sede referente nella giornata odierna e che l'avvio della discussione in Assemblea su di esso è previsto per lunedì 1° agosto. Dà la parola alla relatrice, per l'illustrazione del disegno di legge.

Vittoria BALDINO (M5S), *relatrice*, rileva, per quanto riguarda il contenuto del provvedimento, come l'articolo 1 del decreto – legge, modificato nel corso dell'esame al Senato, preveda, ai commi 1 e 2, disposizioni di semplificazione e accelerazione delle procedure di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di verifica preventiva dell'interesse archeologico in relazione agli interventi compresi nel « Programma per il 2025 nella città di Roma ».

Il comma 3 prevede inoltre:

l'applicazione di penali in caso di ritardo nell'esecuzione delle lavorazioni ri-

spetto al cronoprogramma delle opere mitigatrici o risolutive delle interferenze;

la sottoscrizione, da parte della società « Giubileo 2025 », di apposite convenzioni con ANAS S.p.A., in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento degli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade previsti dal citato « programma dettagliato »;

l'applicazione, agli affidamenti per la realizzazione degli interventi e per l'approvvigionamento di beni e servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità del Giubileo, delle semplificazioni previste per l'affidamento dei contratti pubblici PNRR-PNC.

Al comma 4 si autorizzano inoltre Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale a sottoscrivere apposite convenzioni con ANAS S.p.A. per l'affidamento degli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione delle strade comunali di Roma Capitale e per lo sviluppo e la riqualificazione funzionale delle strade di penetrazione e grande collegamento, al fine di assicurarne la celere realizzazione e rimuovere le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità in vista dei flussi di pellegrinaggio e turistici previsti in occasione del Giubileo; limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie europee, la selezione degli operatori economici da parte di ANAS S.p.A. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito di accordi quadro.

Il comma 5 prevede il riconoscimento ad ANAS da parte di Roma Capitale e della Città metropolitana di Roma Capitale di una quota a valere sulle risorse assegnate.

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

Le modifiche apportate dal Senato consistono nell'introduzione di disposizioni relative al contributo forfettario per l'avvio delle attività di coordinamento e altre at-

tività svolte dalla società « Giubileo 2025 » (al comma 3, lettera *0a*), nonché di norme volte a disciplinare il ricorso alla procedura negoziata per gli affidamenti per la realizzazione degli interventi e per l'approvvigionamento di beni e servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità del Giubileo (mediante un'integrazione al comma 3, lettera *b*).

L'articolo 2 prevede, al comma 1, l'adozione di un regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione e l'esercizio delle dighe.

I commi 2 e 3 dispongono incentivi economici a favore dei dipendenti di livello non dirigenziale in servizio nel Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), per lo svolgimento di specifiche funzioni di vigilanza tecnica sui lavori e sull'esercizio delle dighe e delle opere di derivazione, nonché di istruttoria di progetti e di valutazione della sicurezza.

La norma è volta a ridurre i tempi di approvazione dei progetti relativi agli interventi afferenti alla costruzione, alla manutenzione e alla messa in sicurezza delle dighe, in coerenza con le previsioni del Piano nazionale di ripresa e resilienza, nonché a rafforzare l'attività di vigilanza sul loro esercizio.

L'articolo 3, ai commi da 1 a 4, istituisce un fondo per il finanziamento di opere di adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera e disciplina alcuni aspetti procedurali relativi all'individuazione, all'approvazione ed alla realizzazione degli interventi.

Il comma 5 apporta alcune modifiche puntuali alle disposizioni della legge di bilancio per il 2022 (segnatamente all'articolo 1, commi 475 e 476) che istituiscono due fondi per la costruzione di nuove caserme e per l'esecuzione di interventi straordinari su quelle già esistenti, rispettivamente, nello stato di previsione del Ministero della difesa per l'Arma dei Carabinieri e nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per la Guardia di Finanza.

Il comma 5-*bis* dispone che con decreto del MIMS si provveda ad adeguare l'ordi-

namento interno alle disposizioni di carattere tecnico dettate dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO).

L'articolo 3-*bis* istituisce nello stato di previsione del Ministero della transizione ecologica un Fondo con una dotazione di 1,5 milioni di euro in ciascuno degli anni 2022 e 2023, per favorire la transizione ecologica del settore della nautica da diporto, mediante l'erogazione di incentivi finalizzati all'acquisto di motori elettrici con contestuale rottamazione dei motori alimentati da carburanti fossili.

L'articolo 4, ai commi 1, 2 e 3, da un lato, autorizza il Commissario straordinario a realizzare un ulteriore punto di attracco nella laguna di Venezia al fine di garantire lo svolgimento dell'attività crocieristica per il 2022; dall'altro, reca un'autorizzazione di spesa in favore dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale per l'adeguamento delle banchine dei porti di Monfalcone e Trieste.

I commi da 1-*bis* a 1-*quater* disciplinano:

la realizzazione degli interventi per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna nelle more dell'approvazione dell'aggiornamento del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia;

l'approvazione, da parte dell'Autorità per la Laguna, del nuovo Piano Morfologico della Laguna di Venezia, da aggiornare ogni sei anni.

Sono altresì disciplinati i contenuti e le finalità di tale nuovo piano e viene stabilito che, nelle more dell'operatività dell'Autorità per la Laguna, lo stesso è approvato dal Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto-Trentino Alto-Adige-Friuli Venezia-Giulia.

Il comma 4 prevede che l'Autorità per la Laguna di Venezia sia ridenominata « Autorità per la Laguna di Venezia – Nuovo Magistrato alle acque ». Sono inoltre previste modifiche puntuali alla disciplina inerente ai compiti dell'Autorità.

Si prevede altresì che alla nomina del Presidente dell'Autorità si proceda d'intesa con il Sindaco della Città metropolitana di

Venezia e che lo statuto sia adottato dal Presidente dell'Autorità, sentiti il Presidente della Regione Veneto e il Sindaco della città metropolitana di Venezia.

Il comma 5 inserisce tra i compiti del Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo per la salvaguardia di Venezia l'eventuale rimodulazione delle risorse stanziati per l'attuazione degli interventi pianificati.

Nel corso dell'esame presso il Senato è stato inserito il comma 4-*bis*, concernente i criteri di determinazione del compenso del Commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenal.

L'articolo 4-*bis* reca disposizioni fiscali inerenti alle attività delle Autorità di sistema portuale, di cui alla legge n. 84 del 1994.

L'articolo 5 prevede alcune disposizioni urgenti volte ad assicurare la funzionalità dell'impianto funiviario di Savona.

L'articolo 6 reca misure di semplificazione e di accelerazione per la realizzazione degli interventi inseriti nei piani di sviluppo aeroportuale.

In particolare, il comma 3-*bis* novella l'articolo 20, comma 8, del decreto legislativo n. 199 del 2021, in materia di promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, al fine di conseguire celermente gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza previsti dalla missione 2-Rivoluzione verde e Transizione ecologica. La novella aggiunge una nuova fattispecie all'elenco di siti che costituiscono aree idonee all'installazione di impianti a fonti rinnovabili, inserendo la previsione dei siti e degli impianti nelle disponibilità delle società di gestione aeroportuale all'interno del perimetro di pertinenza degli aeroporti delle isole minori di cui all'allegato I del decreto del Ministro dello sviluppo economico 14 febbraio 2017. Restano ferme le necessarie verifiche tecniche da parte dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC).

Il comma 3-*ter* proroga dal 31 dicembre 2022 al 31 marzo 2023, il termine per la revocabilità delle risorse assegnate per la realizzazione degli interventi relativi al Ponte stradale di collegamento tra l'autostrada per Fiumicino e l'EUR, per gli aeroporti di

Firenze e Salerno e per il completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna.

L'articolo 6-*bis* novella il decreto-legge cosiddetto « Semplificazioni 2020 » per consentire sinergie interne al gruppo FS, in particolare, in favore dell'ANAS, anche mediante forme di committenza unica e deroghe al codice degli appalti.

L'articolo 7, modificato nel corso dell'esame al Senato, apporta, al comma 1, una ampia serie di modifiche al Codice della strada, al fine di ridurre gli oneri amministrativi a carico degli utenti, di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile e di incrementare la sicurezza della circolazione stradale.

In particolare, il comma 1, lettera *0a*), e il comma 2-*bis* dettano disposizioni in materia di istituzione da parte dei comuni di zone a traffico limitato con accesso a pagamento.

Inoltre, il comma 2 rimette ad un decreto del MIMS la disciplina delle modalità di annotazione sul documento unico dell'eccesso di massa connesso al sistema di propulsione installato.

Il comma 3 modifica il decreto-legge n. 162 del 2019, portando da 12 a 24 mesi la proroga della sperimentazione sui mezzi di micromobilità elettrica.

Il comma 4-*bis* prevede l'assegnazione di un finanziamento, nel limite massimo di 2 milioni per l'anno 2022, al Commissario liquidatore delle società miste regionali Autostrade del Lazio S.p.A. (ADL), Autostrade del Molise S.p.A. (ADM), Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. (CAL), Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A. (CAP).

I commi 4-*ter*, 4-*quater* e 4-*quinqües* prevedono che il MIMS revochi – previa assegnazione di un termine – l'omologazione dei motori euro 5 e euro 6 ove sia accertata la manipolazione dei dispositivi di riduzione delle emissioni.

I commi 4-*sexies* e 4-*septies* prevedono un finanziamento pari a 500.000 euro finalizzato all'elaborazione della progettazione definitiva ed esecutiva volta a completare l'asse viario di collegamento tra la via Aurelia e il casello autostradale della Versilia nel Comune di Pietrasanta in Pro-

vincia di Lucca. A tal fine viene pertanto assegnato al Comune di Pietrasanta, per l'anno 2022, il suddetto contributo di 500.000 euro.

Il comma 4-*octies* contiene alcune disposizioni volte ad accelerare l'effettuazione degli interventi di manutenzione necessaria a garantire la viabilità funzionale al superamento del valico del Verghereto ai confini tra le regioni Toscana ed Emilia-Romagna. A tal fine è assegnata ai soggetti gestori che assumono le funzioni di soggetti attuatori degli interventi l'importo pari a 5 milioni di euro per l'anno 2022 per lavori di manutenzione straordinaria per la messa in sicurezza della strada.

L'articolo 7-*bis* riproduce l'articolo 1 del decreto-legge n. 85 del 2022 e reca una serie di disposizioni urgenti in materia di concessioni e infrastrutture stradali, con particolare riguardo ad alcuni profili della disciplina della revoca delle concessioni autostradali.

L'articolo 7-*ter* riproduce l'articolo 2 del citato decreto-legge n. 85 del 2022 e prevede la risoluzione della convenzione del 18 novembre 2009 sottoscritta tra Anas S.p.A. e Strada dei Parchi S.p.A., recando disposizioni per la gestione in concessione della rete autostradale costituita dall'autostrada A24 e A25, la continuità e la sicurezza della circolazione lungo dette autostrade, nonché la realizzazione degli interventi di ripristino e messa in sicurezza, anche antisismica, sulle medesime autostrade.

L'articolo 7-*quater* reca la quantificazione degli oneri derivanti dagli articoli 7-*bis* e 7-*ter* e indica le fonti di copertura finanziaria.

L'articolo 7-*quinqües* reca disposizioni in materia di accordi verticali tra il costruttore automobilistico o l'importatore e i singoli distributori autorizzati per la commercializzazione di veicoli non ancora immatricolati

L'articolo 7-*sexies* rende permanente la previsione che non si applichino a regioni, enti locali e ai gestori dei servizi pubblici regionali e locali le disposizioni che prevedano un cofinanziamento dei beneficiari nell'acquisto dei beni del trasporto pub-

blico regionale e locale oggetto di finanziamenti statali.

L'articolo 8, ai commi da 1 a 12, reca previsioni volte a migliorare la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e, più in generale, della mobilità locale in tutte le sue modalità.

A tal fine, sono introdotte delle modifiche alla denominazione, alla struttura e ai compiti dell'Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità pubblica locale sostenibile; sono precisate le modalità di destinazione e ripartizione di risorse di Fondi statali; è disposta la trasmissione all'Osservatorio dei dati dell'attività manutentiva programmata; inoltre, è autorizzata la spesa per la realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili per l'ammodernamento delle ferrovie regionali.

Inoltre, il comma 12-*bis* innova la disciplina del *mobility manager* scolastico, recata dall'articolo 5, comma 6, della legge n. 221 del 2015.

Il comma 12-*ter* reca una disposizione consequenziale alla istituzione della figura del *mobility manager* scolastico.

I commi 12-*quater*, 12-*quinquies* e 12-*sexies* assegnano 8 milioni di euro per il 2022 al soggetto gestore dei collegamenti marittimi con le isole minori siciliane.

Il comma 12-*septies* assegna 5 milioni di euro annui dal 2022 per la linea metropolitana di Catania.

L'articolo 9 contiene una serie di interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

L'articolo reca altresì ulteriori disposizioni in materia di prove per l'idoneità della guida, alcune modifiche al codice della nautica da diporto, nonché l'inclusione del Porto di Termoli tra i porti dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale e, a seguito di una modifica approvata dal Senato, del porto di Sciacca nell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, del porto di Pozzallo nell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale, del porto di Vasto nel-

l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale.

Inoltre, il comma 7 stabilisce che l'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria su immobili in uso per finalità istituzionali alle Amministrazioni dello Stato, possono essere curati dalle medesime Amministrazioni utilizzatrici quando l'importo dei lavori risulti inferiore a 3 100.000 euro. Nel corso dell'esame presso il Senato, il comma 7 è stato integrato al fine di introdurre specifica disciplina inerente agli interventi di piccola manutenzione e di adeguamento alle norme sulla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, nonché alle norme sulla prevenzione degli incendi, curati direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici degli immobili.

Il comma 7-*bis* interviene sull'applicabilità di talune disposizioni relative alle spese strumentali nell'ambito della progettazione in materia di lavori pubblici.

Il comma 7-*ter* reca la disciplina concernente la possibilità di entrare in possesso anticipato anche di porzioni di immobili da parte di Amministrazioni statali che abbiano stipulato contratti di locazione passiva.

Il comma 8-*bis* prevede la validità degli attestati di formazione rilasciati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili prima del 16 giugno 2022 ai fini dello svolgimento delle funzioni di esaminatore nelle scuole guida.

Il comma 8-*ter* rimette a un provvedimento del Ministero delle infrastrutture le modalità di svolgimento di esercitazioni a bordo di imbarcazioni degli alunni degli istituti nautici e professionali della pesca commerciale delle produzioni ittiche.

Il comma 9-*bis* specifica che per « adozione del *Passenger Yacht Code* italiano », all'articolo 59, comma 1, del codice della nautica da diporto (di cui al decreto legislativo n. 229 del 2017) si intende in realtà « adozione dei principi del *Passenger Yacht Code* italiano ».

Il comma 10-*bis* novella il decreto legislativo n. 178 del 2009, concernente la riorganizzazione della Scuola Superiore della Pubblica Amministrazione (SSPA), al fine di ampliare l'offerta formativa della Scuola

Nazionale dell'Amministrazione, in particolare prevedendo che essa possa erogare Corsi di alta formazione e di perfezionamento *post lauream*, nonché emanare – previo accreditamento – corsi di dottorato in Scienze della Pubblica amministrazione.

Il comma 10-*ter* consente il riutilizzo da parte dei Comuni di strutture finanziate con risorse assegnate dal Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili per la riqualificazione del patrimonio pubblico.

Il comma 10-*quater* specifica che il deposito dei progetti di lavori pubblici presso l'archivio nazionale delle opere pubbliche avviene a soli fini conoscitivi.

Il comma 10-*quinquies* prevede il trasferimento alla provincia di Lecco delle risorse per risolvere la situazione emergenziale della strada provinciale 72 in vista delle Olimpiadi di Milano-Cortina 2026 anziché al soggetto attuatore degli interventi per le Olimpiadi.

L'articolo 10 reca alcune disposizioni urgenti in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, con particolare riguardo ai progetti del PNRR.

L'articolo, inoltre, reca ulteriori norme per assicurare la funzionalità del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Inoltre, il comma 3-*bis* prevede che i comuni oggetto dei finanziamenti previsti dall'articolo 1, commi 13 e seguenti, della legge di bilancio 2019 (legge n. 145 del 2018) debbano ultimare gli interventi entro dodici mesi dall'erogazione delle risorse, anziché entro otto mesi come previsto dalla normativa vigente.

I commi da 5-*bis* a 5-*sexies* disciplinano l'istituzione e le modalità attuative di un Programma sperimentale denominato « Dategi spazio » destinato ai comuni con popolazione superiore ai 300.000 abitanti, finalizzato alla realizzazione di parchi gioco innovativi, per favorire lo sviluppo psico-fisico dei minori, il conseguimento degli obiettivi di rigenerazione del tessuto socio-economico delle città nonché il miglioramento dell'accessibilità, della sicurezza e di rifunzionalizzazione di spazi pubblici. A tal fine, è istituito nello stato di previsione del

Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di 5 milioni di euro per l'anno 2023, e sono dettate le modalità di valutazione delle proposte, che è affidata all'Alta Commissione prevista per la valutazione delle richieste di contributo presentate nell'ambito del Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare.

I commi da 5-*septies* a 5-*decies* assegnano finanziamenti a RFI per la realizzazione della di riqualificazione e rigenerazione urbana delle aree del comune di Genova, interessate dal progetto ferroviario « Potenziamento Genova-Campasso ».

L'articolo 11, comma 1, lettera *a*), reca delle disposizioni relative all'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie per quanto concerne gli utenti dei mezzi di trasporto.

Il comma 1, lettera *b*), proroga al 30 settembre 2022 il termine – scaduto il 15 giugno e già precedentemente esteso – entro il quale è fatto obbligo di indossare dispositivi di protezione delle vie respiratorie ai lavoratori, utenti e visitatori di determinate strutture sanitarie, socio-sanitarie e socioassistenziali.

Il comma 2 prevede che, per lo svolgimento degli esami di Stato conclusivi dei cicli di istruzione nelle istituzioni scolastiche, per l'anno scolastico 2021-2022, non si applichi l'obbligo di utilizzo delle mascherine di protezione delle vie respiratorie.

L'articolo 12, comma 1, autorizza la spesa di 8 milioni di euro annui (erano 1,5 milioni nel testo originario del decreto-legge) a decorrere dall'anno 2022 al fine di consentire il corretto funzionamento delle Commissioni tecniche VIA-VAS e PNRR-PNIEC e disciplina la copertura degli oneri conseguenti.

Il comma 1-*quinquies* modifica alcune disposizioni del Codice dell'ambiente al fine di precisare che i compensi dei membri delle citate Commissioni spettano non a seguito dell'adozione del provvedimento finale di VIA (come previsto dal testo vigente), ma dell'adozione del parere finale da parte delle Commissioni medesime.

I commi da 1-*bis* a 1-*quater* autorizzano il Ministero dell'economia e delle finanze

ad istituire due posizioni dirigenziali di livello non generale, per le esigenze connesse agli adempimenti riferiti al PNRR e per la gestione del Fondo per l'avvio di opere indifferibili. Per le stesse esigenze il MEF è autorizzato ad assumere un contingente di personale non dirigenziale pari a 10 unità (Area III, F1).

I commi da 1-*septies* a 1-*novies* autorizzano il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze, per il biennio 2022-2023, a procedere ad assunzioni a tempo indeterminato di unità di personale da inquadrare nell'Area III, F1, da impiegare presso le Prefetture-Uffici territoriali del Governo e le Ragionerie territoriali dello Stato, anche al fine di garantire il supporto alle Amministrazioni locali titolari di interventi del PNRR.

Il comma 1-*decies* interviene sulla disciplina della cessazione dei comandi o distacchi del personale non dirigenziale, nonché sulle procedure straordinarie di inquadramento in ruolo del predetto personale.

L'articolo 12-*bis* riproduce il contenuto dell'articolo 3 del decreto-legge n. 85 del 2022 e dispone circa i giudizi amministrativi che abbiano ad oggetto qualsiasi procedura relativa a interventi finanziati, in tutto o in parte, con risorse previste dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR). La finalità della norma è quella di consentire il rispetto dei termini previsti dal Piano medesimo.

L'articolo 12-*ter* inserisce rappresentanti del Ministero dell'interno nel comitato di monitoraggio ai fini dell'esercizio dei poteri speciali (cosiddetto *golden power*).

L'articolo 12-*quater* reca finanziamenti per i musei e i luoghi della cultura.

L'articolo 12-*quinquies* prevede la consueta clausola di salvaguardia delle autonomie speciali.

Per quanto attiene al contenuto del disegno di legge di conversione, oltre alla consueta clausola di conversione, recata dal comma 1 dell'articolo 1, il comma 2 del medesimo articolo 1 prevede l'abrogazione del decreto-legge n. 85 del 2022 – « confluito », come ricordato in precedenza, nel

decreto-legge in esame – con la salvezza degli effetti prodotti nel periodo di vigenza.

Come già richiamato, segnala come nel decreto – legge sia confluito il contenuto del decreto-legge n. 85 del 2022, in materia di concessioni e infrastrutture stradali e di accelerazione dei giudizi amministrativi relativi al PNRR, del quale si dispone conseguentemente, nel disegno di legge di conversione, l'abrogazione e la salvezza degli effetti prodotti e dei rapporti giuridici sorti sulla base di tale decreto-legge.

In proposito, ricorda che nella seduta della Camera del 20 gennaio 2021, nel corso dell'esame del disegno di legge C 2835-A, di conversione del decreto-legge n. 172 del 2020, è stato approvato dalla Camera l'ordine del giorno 9/2835-A/10, il quale impegna il Governo « ad operare per evitare la “confluenza” tra diversi decreti-legge, limitando tale fenomeno a circostanze di assoluta eccezionalità da motivare adeguatamente nel corso dei lavori parlamentari »; successivamente, nella seduta del 23 febbraio 2021, nel corso dell'esame del disegno di legge C. 2845-A, di conversione del decreto-legge n. 183 del 2020 (cosiddetto « DL proroga termini ») il Governo ha espresso parere favorevole con una riformulazione all'ordine del giorno 9/2845-A/22, il quale impegna il Governo « a porre in essere ogni iniziativa volta, in continuità di dialogo con il Parlamento, ad evitare, ove possibile, la confluenza dei decreti-legge, in linea anche con l'ordine del giorno 9/2835-A/10 ».

Ricorda anche, al riguardo, che il Presidente della Repubblica, nella sua lettera ai Presidenti delle Camere e al Presidente del Consiglio dei ministri del 23 luglio 2021, nel segnalare l'opportunità di « un ricorso più razionale e disciplinato alla decretazione d'urgenza » rileva che « la confluenza di un decreto-legge in un altro provvedimento d'urgenza, oltre a dover rispettare il requisito dell'omogeneità di contenuto, dovrà verificarsi solo in casi eccezionali e con modalità tali da non pregiudicarne l'esame parlamentare ».

Segnala inoltre come il decreto-legge risulti prevalentemente riconducibile, sulla base del preambolo, alla finalità di inter-

venire nel settore delle infrastrutture e dei trasporti, anche nell'ottica di promuovere la mobilità sostenibile.

Ulteriori disposizioni concernono:

la Scuola nazionale dell'amministrazione (all'articolo 9, comma 10-*bis*), assunzioni del Ministero dell'interno e del Ministero dell'economia (all'articolo 12, commi da 1-*bis* a 1-*sexies*);

la composizione del comitato di monitoraggio per l'esercizio dei poteri speciali del Ministero dell'economia (cosiddetto *golden power*, all'articolo 12-*ter*);

il finanziamento dei musei e dei luoghi della cultura (all'articolo 12-*quater*).

Per quanto attiene al rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite, rileva come il provvedimento sia principalmente riconducibile alle materie « porti e aeroporti civili » e « grandi reti di trasporto e di navigazione », attribuite alla competenza concorrente tra Stato e regioni ai sensi dell'articolo 117, terzo comma, della Costituzione.

In merito ricorda che, per le grandi reti di trasporto e di navigazione e i porti e aeroporti civili la giurisprudenza della Corte costituzionale ha applicato il principio della « chiamata in sussidiarietà », ammettendo l'intervento statale in materie pure attribuite alla competenza legislativa concorrente delle regioni, a condizione che siano individuate « attività concertative e di coordinamento orizzontale, ovvero sia le intese, che devono essere condotte in base al principio di lealtà » (richiama al riguardo la sentenza n. 303 del 2003).

La Corte ha applicato il principio della « chiamata in sussidiarietà » anche per le infrastrutture strategiche, legittimando pertanto l'intervento statale al fine di soddisfare esigenze unitarie (sentenza n. 303 del 2003) e sottolineando la necessità di ricorrere ad adeguati strumenti di coinvolgimento delle regioni, nel rispetto del principio di leale collaborazione (sentenza n. 179 del 2012). In proposito, la predeterminazione di un termine irragionevolmente breve

per il raggiungimento dell'intesa, non accompagnato da adeguate procedure per garantire il prosieguo delle trattative tra i soggetti coinvolti nella realizzazione dell'opera, è stato reputato dalla Corte un insuperabile motivo di illegittimità costituzionale (sentenza n. 274 del 2013).

Con la sentenza n. 16 del 2010 la Corte ha inoltre precisato che la nozione di infrastrutture non si presta ad essere ricondotta in quella di « materie », prevista dall'articolo 117 della Costituzione. Per infrastrutture, invece, devono intendersi le opere finalizzate alla realizzazione di complessi costruttivi destinati ad uso pubblico, nei campi più diversi, che incidono senza dubbio su materie di competenza legislativa concorrente (governo del territorio, porti e aeroporti civili, grandi reti di trasporto e di navigazione, produzione trasporto e distribuzione nazionale dell'energia, coordinamento della finanza pubblica ai fini del reperimento e dell'impiego delle risorse), ma coinvolgono anche materie di competenza esclusiva dello Stato, come l'ambiente, la sicurezza e la perequazione delle risorse finanziarie.

Assumono inoltre rilievo, con riferimento a singole disposizioni, le materie, « tutela della concorrenza », « ordinamento civile », « determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere assicurati su tutto il territorio nazionale » e « tutela dell'ambiente », attribuite alla competenza legislativa esclusiva statale dall'articolo 117, secondo comma, lettere e), l), m) e s), della Costituzione, nonché le materie « governo del territorio » e « tutela della salute », attribuite alla competenza concorrente tra Stato e regioni dall'articolo 117, terzo comma, della Costituzione, e la materia trasporto pubblico locale, di competenza regionale residuale ai sensi dell'articolo 117, quarto comma, della Costituzione.

A tale ultimo riguardo richiama in proposito la sentenza n. 222 del 2005 della Corte costituzionale, che ha appunto qualificato il trasporto pubblico locale come materia da ricondurre alla competenza residuale regionale. Ricorda in merito che il trasporto pubblico locale identifica un « set-

tore materiale » ascrivibile alla potestà legislativa regionale residuale ai sensi dell'articolo 117, quarto comma, della Costituzione (secondo le sentenze n. 142 del 2008, n. 452 del 2007, n. 80 del 2006, n. 222 del 2005), come indicato nella sentenza n. 273 del 2013, che ha deciso, nel senso della non fondatezza, talune questioni relative al Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario.

In proposito, la medesima sentenza n. 273 del 2013 ha però riconosciuto la legittimità dell'intervento statale per il finanziamento del settore, in considerazione della perdurante inattuazione dell'articolo 119 della Costituzione, a causa della mancata individuazione dei costi standard; in questo quadro l'intervento statale è giustificato dall'esigenza « di assicurare un livello uniforme di godimento dei diritti tutelati dalla Costituzione stessa ». Opera inoltre sulla materia anche il principio di « attrazione in sussidiarietà ».

Con la sentenza n. 401 del 2007, la Corte ha inoltre precisato che l'attività contrattuale della pubblica amministrazione, essendo funzionalizzata al perseguimento dell'interesse pubblico, si caratterizza per l'esistenza di una struttura bifasica: al momento tipicamente procedimentale di evidenza pubblica, ascrivibile alla materia « tutela della concorrenza », segue un momento negoziale riconducibile alla materia « ordinamento civile ».

A fronte di tale intreccio di competenze, il provvedimento prevede forme di coinvolgimento del sistema delle autonomie territoriali.

In particolare:

il comma 1 dell'articolo 2, al capoverso comma 1, prevede l'intesa in sede di Conferenza unificata ai fini dell'adozione del decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili recante il regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione, l'esercizio e la dismissione delle dighe;

il comma 1 dell'articolo 5, al capoverso comma 7-ter, prevede il previo accordo di programma tra il MIMS e la regione Liguria ai fini dell'adozione del DPCM con cui si provvede all'attuazione del conferimento e all'attribuzione alla regione Liguria, a decorrere dalla data di effettivo trasferimento dell'impianto funiviario di Savona qualora non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario all'esito della procedura, delle risorse individuate dalla stessa disposizione;

il comma 1 dell'articolo 7 prevede la previa intesa in sede di Conferenza unificata ai fini dell'adozione del decreto del Ministro delle infrastrutture chiamato a definire le tariffe massime per l'ingresso di veicoli a motore nelle ZTL;

il comma 6 dell'articolo 8 prevede l'intesa in sede di Conferenza unificata ai fini dell'adozione di uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con i quali sono individuati specifici progetti volti a promuovere la sperimentazione di servizi di *sharing mobility*, da finanziare con una determinata quota del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale;

il comma 7 dell'articolo 8, alla lettera b), prevede l'intesa in sede di Conferenza unificata ai fini dell'adozione del decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con i quale sono definiti i costi standard e i livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, ai fini della ripartizione delle risorse stanziare per l'esercizio 2022 sul Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale;

il comma 10 dell'articolo 8 prevede l'intesa in sede di Conferenza unificata ai fini dell'adozione, entro il 31 luglio 2022, del decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con cui sono individuati e, successivamente, aggiornati almeno ogni tre anni, i sottosistemi e

i livelli manutentivi per i quali è obbligatoria la trasmissione dei dati, la moduliistica uniforme per l'acquisizione e la comunicazione dei dati, le modalità di contestazione dell'inadempimento, nonché i criteri di quantificazione delle sanzioni;

il comma 5-ter dell'articolo 10 prevede l'intesa in sede di Conferenza unificata ai fini dell'adozione del decreto ministeriale chiamato a dare attuazione al programma « Dateci Spazio »;

il comma 5-septies dell'articolo 10 prevede l'intesa con la regione Liguria e con il comune di Genova ai fini della definizione del progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana nelle zone interessate dal progetto di potenziamento ferroviario Genova-Campasso.

In tale contesto, segnala come il comma 12 dell'articolo 8 preveda che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si provveda all'assegnazione dei contributi ai singoli interventi immediatamente cantierabili previsti dal programma di ammodernamento delle ferrovie regionali, nonché l'acquisto di materiale rotabile. Con lo stesso decreto sono definiti altresì l'entità massima dei contributi riconoscibili, tenendo conto di eventuali ulteriori fonti di finanziamento, il cronoprogramma degli interventi, nonché le ipotesi e le modalità di revoca dei contributi riconosciuti.

In merito ricorda che nella sentenza n. 7 del 2016 della Corte costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 1, comma 10-bis, del decreto – legge n. 133 del 2014, nella parte in cui non prevedeva che l'approvazione del Piano di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria avvenisse d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni. In particolare, come evidenziato dalla stessa Corte, il predetto articolo 1, comma 10-bis, impugnato, attribuisce al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la redazione del Piano di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria, per individuare le linee ferroviarie su cui in-

tervenire con opere di interesse pubblico nazionale o europeo. In quella pronuncia la Corte sottolinea che « il Piano di ammodernamento della rete ferroviaria non ha ad oggetto specifiche opere, ma la sola individuazione dei tratti della rete bisognosi di intervento, e concerne perciò una prospettiva necessariamente unitaria, che non si presta ad essere parcellizzata con riferimento alla posizione di ciascuna Regione. È per questa ragione che la sede naturale ove raggiungere l'intesa deve ravvisarsi nella Conferenza Stato-Regioni » (sentenze n. 33 del 2011, n. 278 del 2010 e n. 62 del 2005).

Al riguardo, rileva l'opportunità di approfondire la disposizione, valutando l'introduzione della previa intesa in sede di Conferenza Stato-Regioni, prima di procedere all'adozione del suddetto decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con il quale si provvede, tra le altre cose, ad assegnare i contributi ai singoli interventi immediatamente cantierabili previsti dal programma di ammodernamento delle ferrovie regionali.

Evidenzia altresì come il comma 12-bis, capoverso comma 6, dell'articolo 8, preveda l'adozione di linee guida da parte del Ministro dell'istruzione, sentiti il Ministro delle infrastrutture e il Ministro della transizione ecologica, per l'istituzione del *mobility manager*.

Al riguardo, rileva l'opportunità di prevedere forme di coinvolgimento del sistema delle autonomie territoriali ai fini dell'adozione del decreto. In particolare, potrebbe essere valutata l'introduzione della previa intesa in sede di Conferenza unificata alla luce del carattere concorrente e residuale delle competenze legislative coinvolte (istruzione, trasporto pubblico locale).

Formula, quindi, una proposta di parere favorevole con due osservazioni (*vedi allegato*).

Nessuno chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere formulata dalla relatrice.

La seduta termina alle 13.15.

ALLEGATO

DL 68/2022: Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. C. 3702 Governo, approvato dal Senato.

PARERE APPROVATO

La I Commissione (Affari costituzionali, della Presidenza del Consiglio e interni),

esaminato il disegno di legge C. 3702, approvato dal Senato, di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

rilevato come il decreto-legge sia prevalentemente riconducibile alla finalità di intervenire nel settore delle infrastrutture e dei trasporti, anche nell’ottica di promuovere la mobilità sostenibile;

segnalato come nel decreto-legge sia confluito il contenuto del decreto-legge n. 85 del 2022, in materia di concessioni e infrastrutture stradali e di accelerazione dei giudizi amministrativi relativi al PNRR, del quale si dispone conseguentemente, nel disegno di legge di conversione, l’abrogazione e la salvezza degli effetti prodotti e dei rapporti giuridici sorti sulla base di tale decreto-legge;

ricordato in proposito che nella seduta della Camera del 20 gennaio 2021, nel corso dell’esame del disegno di legge C. 2835-A, di conversione del decreto-legge n. 172 del 2020, è stato approvato l’ordine del giorno 9/2835-A/10, il quale impegna il Governo « ad operare per evitare la “confluenza” tra diversi decreti-legge, limitando tale fenomeno a circostanze di assoluta eccezionalità da motivare adeguatamente

nel corso dei lavori parlamentari » e che successivamente, nella seduta del 23 febbraio 2021, nel corso dell’esame del disegno di legge C. 2845-A, di conversione del decreto-legge n. 183 del 2020 (cosiddetto « DL proroga termini ») il Governo ha espresso parere favorevole con una riformulazione all’ordine del giorno 9/2845-A/22, il quale impegna il Governo « a porre in essere ogni iniziativa volta, in continuità di dialogo con il Parlamento, ad evitare, ove possibile, la confluenza dei decreti-legge, in linea anche con l’ordine del giorno 9/2835-A/10 »;

richiamata altresì, al riguardo, la lettera del Presidente della Repubblica ai Presidenti delle Camere e al Presidente del Consiglio dei ministri del 23 luglio 2021, la quale, nel segnalare l’opportunità di « un ricorso più razionale e disciplinato alla decretazione d’urgenza », rileva che « la confluenza di un decreto-legge in un altro provvedimento d’urgenza, oltre a dover rispettare il requisito dell’omogeneità di contenuto, dovrà verificarsi solo in casi eccezionali e con modalità tali da non pregiudicare l’esame parlamentare »;

rilevato, per quanto attiene al rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite, come il provvedimento appaia prevalentemente riconducibile alle materie « porti e aeroporti civili » e « grandi reti di trasporto e di navigazione », attribuite alla competenza concorrente tra Stato e regioni ai sensi dell’articolo 117, terzo comma, della Costituzione;

ricordato che, per le grandi reti di trasporto e di navigazione e i porti e aeroporti civili, la giurisprudenza della Corte costituzionale ha applicato il principio della « chiamata in sussidiarietà », ammettendo l'intervento statale in materie pure attribuite alla competenza legislativa concorrente delle regioni, a condizione che siano individuate « attività concertative e di coordinamento orizzontale, ovvero sia le intese, che devono essere condotte in base al principio di lealtà » (sentenza n. 303 del 2003);

rilevato altresì come la Corte abbia applicato il principio della « chiamata in sussidiarietà » anche per le infrastrutture strategiche, legittimando pertanto l'intervento statale al fine di soddisfare esigenze unitarie (sentenza n. 303 del 2003) e sottolineando la necessità di ricorrere ad adeguati strumenti di coinvolgimento delle regioni, nel rispetto del principio di leale collaborazione (sentenza n. 179 del 2012);

ricordato che con la sentenza n. 16 del 2010 la Corte ha inoltre precisato che per infrastrutture devono intendersi le opere finalizzate alla realizzazione di complessi costruttivi destinati ad uso pubblico, nei campi più diversi, che incidono senza dubbio su materie di competenza legislativa concorrente (governo del territorio, porti e aeroporti civili, grandi reti di trasporto e di navigazione, produzione trasporto e distribuzione nazionale dell'energia, coordinamento della finanza pubblica ai fini del reperimento e dell'impiego delle risorse), ma coinvolgono anche materie di competenza esclusiva dello Stato, come l'ambiente, la sicurezza e la perequazione delle risorse finanziarie;

osservato come assumano inoltre rilievo, con riferimento a singole disposizioni, le materie « tutela della concorrenza », « ordinamento civile », « determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere assicurati su tutto il territorio nazionale » e « tutela dell'ambiente », attribuite alla competenza legislativa esclusiva statale dall'articolo 117, secondo comma, lettere e), l), m) e s), della Costituzione, nonché le materie « governo del territorio »

e « tutela della salute », attribuite alla competenza concorrente tra Stato e regioni dall'articolo 117, terzo comma, della Costituzione, e la materia trasporto pubblico locale, di competenza regionale residuale ai sensi dell'articolo 117, quarto comma, della Costituzione;

osservato, tuttavia, quanto al trasporto pubblico locale, come la Corte costituzionale, con la sentenza n. 273 del 2013, abbia riconosciuto la legittimità dell'intervento statale per il finanziamento del settore, in considerazione della perdurante mancata attuazione dell'articolo 119 della Costituzione, a causa della mancata individuazione dei costi standard, rilevando che, in questo quadro, l'intervento statale è giustificato dall'esigenza « di assicurare un livello uniforme di godimento dei diritti tutelati dalla Costituzione stessa », operando inoltre sulla materia anche il principio di « attrazione in sussidiarietà »;

ricordato che, con la sentenza n. 401 del 2007, la Corte ha inoltre precisato che l'attività contrattuale della pubblica amministrazione, essendo funzionalizzata al perseguimento dell'interesse pubblico, si caratterizza per l'esistenza di una struttura bifasica: al momento tipicamente procedimentale di evidenza pubblica, ascrivibile alla materia « tutela della concorrenza », segue un momento negoziale riconducibile alla materia « ordinamento civile »;

osservato, dunque, come, a fronte di tale intreccio di competenze, il provvedimento preveda forme di coinvolgimento del sistema delle autonomie territoriali, in particolare:

al comma 1 dell'articolo 2, capoverso comma 1, che prevede la previa intesa in sede di Conferenza unificata ai fini dell'adozione del decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili chiamato ad adottare il regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione, l'esercizio e la dismissione delle dighe;

al comma 1 dell'articolo 5, capoverso comma 7-ter, che prevede il previo

accordo di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la regione Liguria ai fini dell'adozione del DPCM con cui si provvede all'attuazione del conferimento e all'attribuzione alla regione Liguria, a decorrere dalla data di effettivo trasferimento dell'impianto funiviario di Savona, qualora non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario all'esito della procedura, delle risorse individuate dalla stessa disposizione;

al comma 1 dell'articolo 7, lettera 0a), che prevede la previa intesa in sede di Conferenza unificata ai fini dell'adozione del decreto del Ministro delle infrastrutture chiamato a definire le tariffe massime per l'ingresso di veicoli a motore nelle ZTL;

al comma 6 dell'articolo 8, che prevede l'intesa in sede di Conferenza unificata ai fini dell'adozione di uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con i quali sono individuati specifici progetti volti a promuovere la sperimentazione di servizi di *sharing mobility*, da finanziare con una determinata quota del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale;

al comma 7 dell'articolo 8, lettera b), che prevede l'intesa in sede di Conferenza unificata ai fini dell'adozione del decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con i quale sono definiti i costi standard e i livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, ai fini della ripartizione delle risorse stanziare per l'esercizio 2022 sul Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale;

al comma 10 dell'articolo 8, che prevede l'intesa in sede di Conferenza unificata ai fini dell'adozione, entro il 31 luglio 2022, del decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con cui sono individuati e, successivamente, aggiornati almeno ogni tre anni, i sottosistemi e i livelli manutentivi per i quali è obbligatoria la trasmissione dei dati, la modulistica uniforme per l'acquisizione e la co-

municazione dei dati, le modalità di contestazione dell'inadempimento, nonché i criteri di quantificazione delle sanzioni;

al comma 5-ter dell'articolo 10, che prevede l'intesa in sede di Conferenza unificata ai fini dell'adozione del decreto ministeriale chiamato a dare attuazione al programma « Dateci spazio »;

al comma 5-septies dell'articolo 10, che prevede l'intesa con la regione Liguria e con il comune di Genova ai fini della definizione del progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana nelle zone interessate dal progetto di potenziamento ferroviario Genova-Campasso;

segnalato come il comma 12 dell'articolo 8 preveda che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si provveda all'assegnazione dei contributi ai singoli interventi immediatamente cantierabili previsti dal programma di ammodernamento delle ferrovie regionali, nonché per l'acquisto di materiale rotabile, prevedendo che, con lo stesso decreto, siano definiti altresì l'entità massima dei contributi riconoscibili, tenendo conto di eventuali ulteriori fonti di finanziamento, il cronoprogramma degli interventi, nonché le ipotesi e le modalità di revoca dei contributi riconosciuti;

ricordato, in proposito, che nella sentenza n. 7 del 2016, la Corte costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 1, comma 10-bis, del decreto-legge n. 133 del 2014, nella parte in cui non prevedeva che l'approvazione del Piano di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria avvenisse d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni, sottolineando che « il Piano di ammodernamento della rete ferroviaria non ha ad oggetto specifiche opere, ma la sola individuazione dei tratti della rete bisognosi di intervento, e concerne perciò una prospettiva necessariamente unitaria, che non si presta ad essere parcellizzata con riferimento alla posizione di ciascuna Regione »;

osservato a tale riguardo come la Corte, dunque, abbia affermato che, per questa ragione, la sede naturale ove raggiungere

l'intesa deve ravvisarsi, in relazione a tale ambito, nella Conferenza Stato-Regioni (sentenze n. 33 del 2011, n. 278 del 2010 e n. 62 del 2005);

rilevata, pertanto, l'opportunità di approfondire la richiamata disposizione recata dal comma 12 dell'articolo 8, valutando l'introduzione della previa intesa in sede di Conferenza Stato-Regioni;

evidenziato, altresì, come il comma 12-*bis* dell'articolo 8, al capoverso comma 6, al fine di migliorare l'organizzazione della mobilità nelle aree urbane, preveda l'adozione di linee guida da parte del Ministro dell'istruzione, sentiti il Ministro delle infrastrutture e il Ministro della transizione ecologica, per l'istituzione del *mobility manager*;

rilevata l'opportunità di prevedere, al riguardo, forme di coinvolgimento del sistema delle autonomie territoriali ai fini dell'adozione delle linee guida, valutando l'introduzione in merito della previa intesa in sede di Conferenza unificata, alla luce del carattere concorrente e residuale delle

competenze legislative coinvolte, riguardanti l'istruzione e il trasporto pubblico locale,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) con riferimento all'articolo 8, comma 12, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di prevedere la previa intesa in sede di Conferenza Stato-Regioni, ai fini dell'adozione del decreto ministeriale ivi previsto;

b) con riferimento al medesimo articolo 8, comma 12-*bis*, capoverso comma 6, alla luce del carattere concorrente e residuale delle competenze legislative coinvolte, riguardanti l'istruzione e il trasporto pubblico locale, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di prevedere forme di coinvolgimento del sistema delle autonomie territoriali, nelle forme della previa intesa in sede di Conferenza unificata, ai fini dell'adozione delle linee guida ivi previste.

INDICE GENERALE**COMMISSIONI RIUNITE (VIII e IX)**

SEDE REFERENTE:

DL n. 68/2022: Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibili, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. C. 3702 Governo, approvato dal Senato (<i>Esame e rinvio</i>)	3
--	---

SEDE REFERENTE:

DL n. 68/2022: Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibili, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. C. 3702 Governo, approvato dal Senato (<i>Seguito esame e conclusione</i>)	13
ALLEGATO (<i>Proposte emendative</i>)	16

I Affari costituzionali, della Presidenza del Consiglio e Interni

SEDE CONSULTIVA:

DL 68/2022: Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. C. 3702 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni VIII e IX) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>)	32
ALLEGATO (<i>Parere approvato</i>)	42

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S. p. A.



18SMC0195240