

COMMISSIONI RIUNITE

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

S O M M A R I O

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	41
SEDE REFERENTE:	
D.L. n. 121/2021: Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali. C. 3278 Governo (<i>Esame e rinvio</i>)	41
AUDIZIONI INFORMALI:	
Audizioni informali, in videoconferenza, nell’ambito dell’esame dello Schema di decreto legislativo, recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1161 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (atto 278), di rappresentanti di Legambiente, Greepeace e del dottor Carlalberto Guglielminotti, Amministratore Delegato di NHOA Energy	50

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Mercoledì 22 settembre 2021.

L’ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.05 alle 15.15.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 22 settembre 2021. — Presidenza della presidente della IX Commissione, Raffaella PAITA. — Interviene la viceministra delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Teresa Bellanova.

La seduta comincia alle 15.15.

D.L. n. 121/2021: Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei tra-

sporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.

C. 3278 Governo.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l’esame del provvedimento in titolo.

Raffaella PAITA, *presidente e relatrice per la IX Commissione*, osserva che il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, presenta un contenuto vario e articolato, con una serie di disposizioni dalle diverse finalità, accomunate dal fatto di intervenire in materia di infrastrutture e trasporti.

Per quanto riguarda le competenze della Commissione trasporti, tiene a sottolineare che il provvedimento costituisce un punto

di arrivo per il lavoro condiviso svolto dalla Commissione fin dall'inizio della legislatura, in quanto esso contiene numerosi disposizioni proposte e spesso anche approvate, ma che poi hanno subito un arresto nell'iter legislativo spesso a causa dei ritardi nell'istruttoria svolta dal Governo sulle conseguenze di carattere finanziario.

Si riferisce in particolare alla gran parte delle modifiche al codice della strada contenute nell'articolo 1 – tra cui l'introduzione dei cosiddetti « parcheggi rosa », le misure di sostegno alla mobilità delle persone con disabilità, l'ampliamento della circolazione di prova anche a veicoli già immatricolati –, alle misure per la sicurezza nel settore ferroviario, all'inserimento del porto di Arbatax nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, al potenziamento delle attività di controllo per il rispetto delle misure di sicurezza sanitaria sui mezzi di trasporto pubblico locale.

Passando ad un esame più dettagliato dell'articolato, riferisce per la Commissione trasporti sugli articoli 1, 3, 6, 7, 8, 10 e 15.

L'articolo 1, comma 1, come diceva, reca numerose modifiche al codice della strada.

La prima modifica (lettera *a*) interviene sul potere del sindaco di disporre con ordinanza la riserva di spazi di parcheggio a determinati veicoli, estendendolo ai veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori di bambini di età non superiore a due anni, ai veicoli elettrici e ai veicoli adibiti al trasporto scolastico.

Viene così, come diceva, introdotto il cosiddetto « permesso rosa », disciplinato dal nuovo articolo 188-*bis* (introdotto dalla lettera *g*), prevedendo sia la facoltà degli enti proprietari delle strade di allestire appositi spazi per i veicoli delle donne in stato di gravidanza o di genitori di bambini di età non superiore a due anni, sia i casi e le modalità di rilascio del permesso da parte dei comuni, sia ancora le sanzioni per le violazioni.

Con le modifiche all'articolo 61 (lettera *b*), la lunghezza massima degli autoarticolati e degli autosnodati è aumentata da 16,5 metri a 18 metri, consentendo agli autosnodati e ai filosnodati destinati a sistemi

di trasporto rapido di massa di raggiungere la lunghezza massima di 24 metri, purché su itinerari in corsia riservata autorizzati dal MIMS.

Con la modifica all'articolo 80 (lettera *c*), la facoltà di affidare in concessione a imprese di autoriparazione le revisioni periodiche dei veicoli pesanti è estesa ai rimorchi e ai semirimorchi.

Si interviene poi sull'articolo 116 del codice della strada, introducendo per il conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KA e KB, ossia per la guida di veicoli adibiti a servizio pubblico di piazza o noleggio con conducente, il requisito del possesso di un attestato di frequenza di un corso di formazione di primo soccorso.

Con le modifiche all'articolo 158, viene innanzitutto sanzionato il divieto di sosta negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata dei veicoli adibiti al trasporto scolastico e alla sosta dei veicoli con il citato permesso rosa, con la sanzione amministrativa pecuniaria da 42 a 173 euro. Sono poi inasprite le sanzioni per violazione del divieto di sosta sugli spazi riservati ai veicoli delle persone con disabilità (elevandola ad una somma compresa tra euro 165 e 660) e del divieto di sosta nelle aree pedonali urbane (elevandola ad una somma compresa tra euro 87 e 345).

Analogamente, le modifiche all'articolo 188 aumentano le sanzioni per chi usufruisce delle strutture riservate alla sosta delle persone con disabilità (ossia sugli spazi di sosta assegnati ad uno specifico soggetto), portandole ad una somma compresa tra euro 168 e 672 in caso di uso senza autorizzazione o di uso improprio e tra euro 87 e 344 in caso di inosservanza delle condizioni e dei limiti dell'autorizzazione.

I commi 2 e 3 modificano parzialmente la destinazione del Fondo istituito dalla legge di bilancio 2021 per l'erogazione di contributi in favore dei comuni per determinate iniziative volte a favorire la mobilità, estendendola all'istituzione di spazi riservati per la sosta gratuita di veicoli di genitori con un bambino di età non superiore a due anni (e non più solo delle donne in stato di gravidanza) e prevedendola per

la gratuità della sosta dei veicoli al servizio di persone con disabilità nelle aree a pagamento (anziché per l'istituzione di spazi riservati alla sosta di persone con disabilità). Gli preme sottolineare che si tratta di un tema fortemente sentito da tutta la Commissione trasporti, a cui il decreto in esame dà una risposta che giudica ancora parziale in quanto obiettivo della Commissione tutta è il pieno riconoscimento della gratuità della sosta sulle cosiddette strisce blu per le persone con disabilità, anche per superare le disparità attualmente esistenti tra i diversi territori. Auspica in proposito la collaborazione del Governo per superare alcune problematiche di carattere finanziario sollevate in relazione all'introduzione della previsione di tale gratuità.

I commi 3 e 4 intervengono in materia di circolazione di prova, disponendo che i veicoli non immatricolati e quelli muniti di carta di circolazione possono circolare con l'autorizzazione di prova per motivi connessi a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento; resta fermo l'obbligo assicurativo.

Il comma 5 reca alcune modifiche alla disciplina sull'esercizio dell'attività di autotrasporto.

Il comma 6 interviene in materia di esami di abilitazione per gli ispettori incaricati dei controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.

Passando all'esame dell'articolo 3, i commi da 1 a 4 contengono disposizioni volte ad accelerare l'attuazione del Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) e a garantire un efficace coordinamento tra la dismissione del sistema di segnalamento nazionale (classe B) e l'adeguamento dei sottosistemi di bordo dei veicoli con il sistema ERTMS. A tale proposito ricorda che l'ERTMS è un sistema di gestione, controllo e protezione del traffico ferroviario e relativo segnalamento di bordo, progettato allo scopo di sostituire i molteplici, e tra loro incompatibili, sistemi di circolazione e sicurezza delle varie ferrovie europee allo scopo di garantire l'interope-

rabilità dei treni soprattutto sulle nuove reti ferroviarie ad alta velocità.

È a tal fine prevista l'istituzione di un fondo con una dotazione pari a 60 milioni di euro, per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026.

Il comma 5 prevede la proroga al 2021 del termine di operatività del Fondo destinato alla formazione del personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria, con particolare riferimento alla figura professionale dei macchinisti del settore del trasporto ferroviario di merci.

I commi da 6 a 8 introducono disposizioni finalizzate ad assicurare la continuità del servizio di trasporto ferroviario lungo la linea Tirano (Italia) – Campocologno (Svizzera).

Il comma 9 modifica la disciplina sulla destinazione dei finanziamenti per i servizi aggiuntivi al trasporto pubblico locale, resi necessari dall'emergenza epidemiologica, prevedendo che eventuali risorse residue possano essere destinate anche al potenziamento delle attività di controllo finalizzate ad assicurare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale avvenga in conformità alle misure di contenimento e di contrasto dei rischi sanitari derivanti dalla diffusione del Covid-19.

L'articolo 4 interviene nel settore del trasporto marittimo, prevedendo al comma 1 la modifica di diverse disposizioni del decreto legislativo n. 53 del 2011 in materia di sicurezza delle navi, volte ad un'armonizzazione con la normativa dell'Unione europea e all'aggiornamento delle previsioni sulla formazione del personale ispettivo del Corpo delle capitanerie di porto.

Il comma 2 dispone l'inserimento del Porto di Arbatax nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna e del Porto Rifugio e del Porto Isola di Gela nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale.

Il comma 3, al fine di migliorare e rendere più sostenibile la mobilità di passeggeri e merci tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina, nonché la continuità territoriale da e per la Sicilia, as-

segna all’Autorità di Sistema portuale dello Stretto 2 milioni di euro per il 2021, 30 milioni di euro per il 2022 e 5 milioni di euro per il 2023 al fine di realizzare gli interventi infrastrutturali necessari per aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina, nonché i servizi ai pendolari.

Il comma 4 modifica l’articolo 89 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, istitutivo del Fondo per la compensazione della riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 a favore delle imprese armatoriali che operano navi impiegate nei trasporti di passeggeri e combinati di passeggeri e merci via mare, anche in via non esclusiva, per l’intero anno. La modifica supera il limite posto nella stessa norma di ammettere al godimento del beneficio le sole navi battenti bandiera italiana ed è volta ad includere quelle iscritte nei registri degli Stati dell’Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero battenti bandiera di altri Stati dell’Unione Europea o dello Spazio economico europeo. Ciò al fine di evitare un contrasto con le norme europee in tema di aiuti di Stato e di regolazione del mercato interno, con conseguente possibile non approvazione della misura in sede di notifica alla Commissione europea.

Il comma 5 prevede che le Autorità di sistema portuale e l’Autorità portuale di Gioia Tauro possano continuare a disporre anche per il 2021 la riduzione dell’importo dei canoni concessori di cui al codice della navigazione, utilizzando a tal fine anche il proprio avanzo di amministrazione limitatamente all’anno 2020. Le lettere *b)* e *c)* ridefiniscono in senso riduttivo la tipologia di introiti da prendere in considerazione ai fini della determinazione dei contributi riconoscibili in favore delle Autorità di sistema portuale. La lettera *d)* prevede che le eventuali risorse residue di cui alla lettera *a)* del comma 7 dell’articolo 199 del decreto-legge n. 34 del 2020, non assegnate, siano destinate alle imprese titolari di concessioni demaniali nonché alle imprese concessionarie per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, a

titolo di indennizzo per le ridotte prestazioni rese da dette società conseguenti alla riduzione dei volumi di traffico dal 1° gennaio 2021 al 31 luglio 2021, rispetto ai corrispondenti mesi dell’anno 2019.

Il comma 6 proroga fino al 31 dicembre 2021 le procedure semplificate di stipula dei contratti di arruolamento dei membri dell’equipaggio o del personale dei servizi ausiliari di bordo ad opera del comandante della nave ovvero dell’armatore o di un suo procuratore nelle forme di cui al codice della navigazione.

L’articolo 6 contiene norme sull’Agenzia nazionale per sicurezza delle ferrovie infrastrutture stradali e autostradali, modificando diversi testi legislativi vigenti, tra cui il decreto-legge n. 109 del 2018 (cosiddetto decreto Genova), il codice della strada e il decreto legislativo n. 264 del 2006 (disciplina della rete stradale transeuropea).

Le principali disposizioni di questo articolo attengono al trasferimento delle funzioni degli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del MIMS alla citata Agenzia nazionale.

Si prevede altresì che l’Agenzia disciplini – con proprio decreto – i requisiti per il rilascio dell’autorizzazione di sicurezza relativa al sistema di trasporto costituito dall’infrastruttura e dal materiale rotabile, con i contenuti di cui al decreto legislativo n. 50 del 2019 (artt. 9 e 11), per quanto applicabili, nonché, d’intesa con il MIMS, le modalità per la realizzazione e l’apertura all’esercizio di nuovi sistemi di trasporto a impianti fissi.

Sono poi aumentate le dotazioni organiche complessive del personale di ruolo dipendente dall’Agenzia.

Al comma 2 è contenuta una novella all’articolo 12, comma 3, lett. *a)*, del codice della strada volta ad aggiungere il personale dell’Agenzia, con compiti ispettivi o di vigilanza sulle infrastrutture stradali o autostradali, al novero dei soggetti investiti di compiti di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale e tutela e controllo sull’uso delle strade. Premesso che gli addetti ai predetti compiti di prevenzione e accertamento devono sostenere un esame di qualificazione, il comma

3 prevede che per il personale dell'Agenzia il requisito di anzianità di servizio per accedere all'esame non sia richiesto, in via transitoria, fino al 31 dicembre 2023.

Il comma 5 dispone il passaggio di personale dagli USTIF all'Agenzia, a decorrere dal 1° gennaio 2022, precisando numero di unità, qualifiche e livelli retributivi.

I commi 8 e 9 modificano il decreto legislativo n. 264 del 2006, di recepimento della direttiva 2004/54/CEE sulla sicurezza nelle gallerie della rete stradale transeuropea. Viene previsto che presso l'Agenzia nazionale è costituita un'apposita commissione che funge da autorità amministrativa prevista nella predetta direttiva, disciplinando la relativa composizione. In precedenza tale commissione era costituita presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Viene poi all'articolo 7, che si compone di due pilastri, le norme sugli effetti della Brexit per i collegamenti tra Milano-Linate e il Regno Unito e le norme sull'amministrazione straordinaria di Alitalia, cui come noto è succeduta ITA.

Al primo riguardo, le disposizioni volte a contenere gli effetti del recesso britannico dall'Unione europea sono prorogate fino al 31 ottobre 2022.

Il comma 2 – quanto all'Alitalia – modifica la disciplina dei poteri dei commissari straordinari in relazione al trasferimento dei complessi aziendali della compagnia e delle altre società del medesimo gruppo anch'esse in amministrazione straordinaria, in conseguenza della decisione della Commissione europea. In particolare si prevede che il programma della procedura di amministrazione straordinaria sia immediatamente adeguato alla decisione della Commissione europea dai commissari straordinari, i quali possono procedere all'adozione, per ciascun compendio di beni oggetto di cessione (anziché per ciascun ramo d'azienda), anche di distinti programmi nell'ambito di quelli previsti dall'articolo 27 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270. Le modifiche al programma possono prevedere la cessione a trattativa privata anche di singoli beni (oltre che di rami d'azienda come già previsto) o di parti di essi, perimetrati in coerenza con la de-

cisione della Commissione europea. Il programma predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale si intende a ogni effetto autorizzato. È autorizzata la cessione diretta alla società ITA S.p.a. di compendi aziendali del ramo *aviation* individuati dall'offerta vincolante (in aggiunta a quelli individuati nel piano industriale come previsto dal comma 3 dell'art. 11-*quater*), formulata dalla società in conformità alla decisione della Commissione europea; a seguito di tale cessione, totale o parziale, si prevede che gli *slot* aeroportuali non trasferiti all'acquirente siano restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti. È autorizzata l'autonoma cessione, anche antecedentemente alla modifica del programma, del marchio «Alitalia», da effettuarsi nei confronti di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore, individuati tramite procedura di gara. Si dispone infine che a seguito della decisione della Commissione europea il Ministero dell'economia e delle finanze sottoscriva l'aumento di capitale previsto dalla normativa vigente.

L'articolo 8 interviene sulla disciplina delle agevolazioni per l'acquisto di veicoli nuovi a basse emissioni (c.d. *ecobonus*).

Esso specifica che il termine del 31 dicembre 2021, per usufruire dei contributi, si riferisce alla data di acquisto del veicolo e non alla data di immatricolazione; tale modifica si applica alle procedure in corso e si fissano i termini di scadenza per il completamento della procedura *on-line* di prenotazione dei contributi; inoltre si prevede che le risorse per il cosiddetto *extrabonus* per l'acquisto di veicoli elettrici e ibridi, che siano ancora disponibili, siano destinate alla copertura dell'*ecobonus* previsto per gli stessi veicoli.

L'articolo 10, ai commi 1-6, definisce alcune procedure per l'attuazione del PNRR, prevedendo che le amministrazioni responsabili stabiliscano criteri di assegnazione delle risorse ulteriori rispetto a quelli ordinari previsti dalla disciplina di settore e idonei ad assicurare il rispetto delle condizionalità, degli obiettivi iniziali, intermedi e finali e dei cronoprogrammi previsti

dal PNRR, nonché i relativi obblighi di monitoraggio.

Con più diretto riguardo per l'obiettivo della digitalizzazione, l'articolo 10, comma 7, dispone che le pubbliche amministrazioni utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica (CIE) e la carta nazionale dei servizi (CNS) ai fini dell'identificazione dei cittadini che accedono ai propri servizi in rete (cosiddetto *switch-off* per l'accesso ai servizi *on-line* della PA).

Inoltre, si prevede che – con decreti del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione – sia stabilita la data a decorrere dalla quale le pubbliche amministrazioni utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la carta nazionale dei servizi per consentire l'accesso delle imprese e dei professionisti ai propri servizi in rete.

Al contempo, si stabilisce che con i medesimi decreti sia individuata la data a decorrere dalla quale i gestori di servizi pubblici e le società a controllo pubblico utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la carta nazionale dei servizi ai fini dell'identificazione degli utenti dei propri servizi *on line*.

L'articolo 15 novella – infine – la disciplina relativa alla perequazione infrastrutturale, recata all'articolo 22 della legge n. 42 del 2009 (la cosiddetta delega sul federalismo fiscale), con l'intento di semplificarne le procedure.

L'articolo prevede una nuova scansione del procedimento complessivo, strutturandolo in tre fasi.

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

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

La seconda fase, di carattere perequativo, è tesa a individuare, d'intesa con le regioni, i criteri per ridurre il divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del Paese e a ripartire le risorse finanziarie annualmente disponibili (100 milioni di euro per l'anno 2022, 300 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, 500 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2028 al 2033). Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri sono stabiliti i criteri di priorità, le azioni da perseguire per il recupero del divario risultante dalla ricognizione predetta, avendo riguardo alle carenze della dotazione infrastrutturale, anche con riferimento agli aspetti prestazionali e qualitativi, sussistenti in ciascun territorio, all'estensione delle superfici territoriali e alla specificità insulare, alle zone di montagna e aree interne, nonché ai territori del Mezzogiorno, alla densità della popolazione e delle unità produttive. Il medesimo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri individua i Ministeri competenti, titolari delle azioni, e la relativa quota di finanziamento con ripartizione annuale.

La terza e ultima fase, di carattere realizzativo, prevede che, entro trenta giorni dall'adozione del decreto, le singole amministrazioni centrali, assegnatarie di quote di finanziamenti, procedano alla pianificazione, all'individuazione dei soggetti attuatori, in relazione al tipo e alla localizzazione dell'intervento, e al monitoraggio del processo. È altresì previsto che nel Piano siano stabilite le modalità di revoca e di eventuale riassegnazione delle risorse in

caso di mancato avvio nei termini previsti dell'opera da finanziare.

Si sofferma quindi, essendo la collega relatrice, presidente Rotta, impossibilitata a partecipare alla seduta, sugli aspetti di competenza della Commissione Ambiente, e segnatamente sui contenuti degli articoli 2, 5, 9, 11, 12, 13, 14 e 16 del provvedimento.

L'articolo 2 riguarda le infrastrutture autostradali e idriche. Il comma 1 proroga al 31 dicembre 2021 il termine entro cui i concessionari – il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza – sono chiamati ad adeguare le tariffe autostradali relative all'anno 2020 e all'anno 2021, fino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari. Tale proroga viene collegata alle limitazioni della circolazione stradale adottati nel periodo emergenziale da COVID-19, e al quadro di incertezza che, come si legge nella relazione « non ha consentito la predisposizione di proposte di piani finanziari sulla base di previsioni attendibili ». Il comma 2 proroga di due anni la durata delle concessioni dei servizi di distribuzione di carbolubrificanti e ristoro sulla rete autostradale. La proroga non si applica in presenza di procedure di evidenza pubblica finalizzate al nuovo affidamento delle concessioni già definite con l'aggiudicazione alla data di entrata in vigore del presente decreto. Il comma 3 incide sulla disposizione che trasferisce al MIMS la vigilanza sulle dighe, al fine di precisare che restano comunque fermi i compiti, gli obblighi, e le responsabilità degli enti concessionari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza, nonché le funzioni di controllo delle amministrazioni concedenti. Il comma 4 modifica l'articolo 114, comma 4, del Codice dell'ambiente in materia di piano di gestione delle dighe ai fini delle operazioni di svaso, sghiaimento e sfangamento delle dighe. La disciplina previgente – che demanda la predisposizione del piano al gestore sulla base di criteri fissati con apposito decreto ministeriale – viene adesso integrata al fine di precisare che essa si applica solamente alle « grandi dighe » e stabilire che, per le « pic-

cole » dighe, le modalità di attuazione della normativa nazionale sono invece demandate alle singole regioni interessate.

L'articolo 5, ai commi da 1 a 5, istituisce presso il MIMS una struttura di missione denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI) di supporto alla realizzazione degli interventi finanziati con le risorse del PNRR ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari, sotto il profilo delle attività di studio, ricerca e sviluppo. Il CISMI opera alle dirette dipendenze del Ministro ed ha un contingente di venti unità di personale, potendo comunque stipulare convenzioni con enti ed istituti di ricerca specializzati, pubblici e privati. Sono quindi definite le coperture e i profili retributivi del personale addetto alla nuova struttura. Il comma 6 riconosce ai componenti della Commissione nazionale per il dibattito pubblico la possibilità di ricevere un rimborso per le spese sostenute. I commi da 7 a 9 prevedono, con riferimento al personale del MIMS l'incremento di talune indennità per quello non dirigenziale e dei fondi per alcune componenti della retribuzione dirigenziale. Il comma 10 disciplina il pagamento delle funzioni tecniche dei dipendenti delle amministrazioni aggiudicatrici con riguardo ad un periodo temporale rispetto al quale il Consiglio di Stato ha evidenziato – stante la abrogazione dei regolamenti da parte del codice dei contratti pubblici del 2016 – l'esistenza di un « vuoto normativo » che viene appunto colmato nel senso della ultrattività dei regolamenti medesimi alle procedure avviate successivamente. Il comma 11 opera limitate modifiche in merito alla disciplina riguardante la partecipazione dei soggetti rappresentanti delle realtà associative nel Comitato Centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di merci per conto di terzi che opera presso il ministero.

L'articolo 9 reca misure semplificative per la rapida realizzazione del Parco della Giustizia di Bari. In particolare, viene prevista una procedura speciale imperniata sul Commissario straordinario, che svolge le funzioni di stazione appaltante e approva il progetto di fattibilità tecnica ed

economica dell'opera. L'approvazione del progetto da parte sua sostituisce ogni atto (pareri, nulla osta, autorizzazioni) necessario ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative (commi da 1 a 3). Inoltre, all'esito della verifica del progetto definitivo e del progetto esecutivo, il Commissario straordinario procede direttamente all'approvazione del progetto definitivo ovvero del progetto esecutivo (comma 4). Si prevede altresì che il Commissario possa procedere, sulla base del progetto di fattibilità, all'affidamento congiunto dei livelli di progettazione successivi e dell'esecuzione dell'opera (comma 5). Infine, in caso di impugnazione degli atti relativi alle procedure di affidamento indette per la progettazione e l'esecuzione degli interventi di edilizia giudiziaria e delle infrastrutture a supporto dell'opera, si applicano le disposizioni previste per le infrastrutture strategiche (comma 6).

L'articolo 11 dispone il rifinanziamento della componente prestiti e contributi del Fondo 394/81 in materia di sostegno all'internazionalizzazione delle imprese. Si tratta di una misura annunciata nel PNRR (Missione 1, Componente 2, Investimento 5), su cui l'Allegato della decisione di esecuzione del Consiglio relativa all'approvazione del PNRR dell'Italia ha richiesto espressamente l'emanazione di una norma di rifinanziamento da adottare entro il 30 settembre 2021. L'articolo tende a dare attuazione a quanto richiesto in sede europea, prevedendo l'istituzione di due distinte sezioni nell'ambito del Fondo rotativo gestito da Simest: la Sezione Prestiti per la concessione di finanziamenti a tasso agevolato con una dotazione finanziaria pari a 800 milioni per il 2021 e la Sezione Contributi, per la concessione di cofinanziamenti a fondo perduto con dotazione finanziaria pari a 400 milioni per il 2021. I commi da 2 a 5 ne disciplinano le modalità di erogazione e la copertura degli oneri.

L'articolo 12 al fine di rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei comuni delle regioni del Mezzogiorno, non-

ché in quelli ricompresi nelle aree interne del Paese, prevede l'istituzione del « Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale », con una dotazione di 12,4 milioni di euro per il 2021 e 111,2 milioni di euro per il 2022, e ne disciplina le modalità di accesso, riparto e utilizzo. La finalità del Fondo, secondo quanto espresso nella Relazione illustrativa, è di animare e potenziare la progettualità locale, in vista dell'ingente mole di risorse finanziarie messe a disposizione grazie al PNRR, al Fondo Sviluppo e coesione e ai Fondi strutturali ciclo di programmazione 2021-2027, tutte finalizzate in gran parte al recupero del divario infrastrutturale e socio-economico che caratterizza i territori del Mezzogiorno e delle aree interne. In sostanza, il concorso di progettazione e di idee mira a sopperire, nell'immediato, al deficit di progettualità locale e coinvolgere professionisti singoli e associati nell'individuazione di idee e progetti. I soggetti interessati sono i comuni con popolazione complessiva inferiore a 30.000 abitanti ricompresi nelle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia, nonché i comuni ricompresi nella mappatura aree interne del Paese. L'accesso al fondo è sulla base delle classi demografiche e secondo l'assegnazione di cui alla Tabella A, introdotta dalla lettera b) dell'articolo in esame. Il comma 3 demanda la ripartizione del fondo ad un DPCM su proposta dell'Autorità politica delegata per il sud e la coesione territoriale da adottarsi entro il 30 novembre 2021. Inoltre, dispone che le risorse sono impegnate dagli enti beneficiari entro 6 mesi dal decreto di riparto, e decorso inutilmente il termine, sono restituite all'autorità responsabile della sua gestione, che è l'Agenzia per la coesione territoriale (comma 4). Sono quindi previsti meccanismi di monitoraggio dell'uso delle risorse (comma 5) e di valutazione e sviluppo delle proposte progettuali (comma 6). In particolare, le proposte progettuali devono essere utili a realizzare almeno uno degli obiettivi indicati: transizione verde, trasformazione digitale, la crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, coesione economica, occupazione, produttività, compe-

titività, sviluppo turistico del territorio, ricerca, innovazione sociale, cura della salute e resilienza economica, sociale e istituzionale a livello locale, nonché il miglioramento dei servizi per l'infanzia e di quelli tesi a fornire occasione di crescita professionale ai giovani. Inoltre devono, altresì, soddisfare alcuni criteri (privilegiare la vocazione dei territori, individuare soluzioni compatibili con gli strumenti urbanistici regolatori generali, comportare soluzioni a basso impatto ambientale ecc.) e avere un livello progettuale di dettaglio sufficiente all'avvio delle procedure. Al riguardo, per i lavori pubblici, occorre che vi sia il progetto di fattibilità tecnica ed economica. Il comma 7 dispone che le proposte progettuali selezionate sono acquisite in proprietà dagli enti beneficiari e possono essere poste a base di successive procedure strumentali alla loro concreta realizzazione o utilizzate per la partecipazione degli enti beneficiari ad avvisi o altre procedure di evidenza pubblica attivate da altre amministrazioni nazionali o comunitarie. Il comma 8 prevede che per lo sviluppo delle progettazioni che hanno a oggetto i lavori, l'ente beneficiario, ove non si avvalga di procedure di appalto integrato, provvede all'affidamento al vincitore della realizzazione dei successivi livelli di progettazione, con procedura negoziata senza bando. In base al comma 9, l'ente beneficiario, per garantire la qualità della progettazione e della conseguente realizzazione dell'intervento, può avvalersi della Agenzia del demanio. Il comma 10 prevede che l'Agenzia per la coesione territoriale, in collaborazione con l'ANAC, predisporre, entro 30 giorni, un bando tipo da utilizzare per i concorsi di cui all'articolo in commento. Il comma 11 dispone che le proposte progettuali, acquisite dagli enti beneficiari ai sensi del comma 7, sono considerate – a talune condizioni – direttamente candidabili alla selezione delle operazioni previste dai programmi operativi regionali e nazionali di gestione dei Fondi strutturali e dai Piani di sviluppo e coesione finanziati dal FSC, nell'ambito del ciclo di programmazione 2021/2027. Il comma 12 stabilisce che nel portale istituzionale Opencoesione sono raccolte e rese

immediatamente accessibili tutte le informazioni dell'iniziativa, anche ai fini del controllo e del monitoraggio sociale dei processi di ideazione, progettazione e realizzazione degli interventi.

L'articolo 13, comma 1 estende i benefici dei finanziamenti concessi tramite l'istituto denominato « Resto al Sud » alle Isole minori del Centro-Nord Italia (Campo nell'Elba, Capoliveri, Capraia, Giglio, Marciana, Marciana Marina, Ponza, Porto Azzurro, Portoferraio, Portovenere, Rio, Ventotene), con riguardo ad alcuni comuni specificamente elencati (Campo nell'Elba, Capoliveri, Capraia, Giglio, Marciana, Marciana Marina, Ponza, Porto Azzurro, Portoferraio, Portovenere, Rio, Ventotene). Si ricorda che il beneficio consiste in un finanziamento – fino a 60 mila euro (200 mila per le società, anche cooperative), di cui 50 per cento a fondo perduto e 50 per cento con prestito a tasso zero da rimborsare in otto anni – per attività di impresa e libero professionale. Secondo quanto riportato nella relazione tecnica, potranno fruire della estensione della agevolazione 19.105 soggetti (quelli in età utile ai fini dell'agevolazione, ovvero 45 anni). Il comma 2 proroga, limitatamente all'anno 2021, dal 15 settembre al 15 ottobre, il termine entro il quale i comuni beneficiari possono impegnare i contributi ricevuti per investimenti destinati ad opere pubbliche in materia di efficientamento energetico e sviluppo territoriale sostenibile (di cui al comma 29, della legge di bilancio 2020).

L'articolo 14 integra con un rappresentante dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione la composizione della Cabina di regia per il monitoraggio dello stato di realizzazione dei progetti di costruzione, ristrutturazione e riqualificazione di edifici di proprietà dei Comuni destinati ad asili nido e scuole dell'infanzia, istituita dall'art. 1, comma 61, della legge di bilancio per il 2020 (legge n. 160 del 2019).

L'articolo 16 proroga fino al 31 dicembre 2024 la durata massima dell'incarico del Commissario straordinario previsto per la ricostruzione del « ponte Morandi », e disciplina la copertura dei relativi oneri quantificati complessivamente in circa 4,9

milioni di euro per il periodo 2021-2024. Il comma 3 prevede a favore degli interventi di ricostruzione previsti nei comuni della città metropolitana di Catania e della provincia di Campobasso, interessati dagli eventi sismici del 2018, che non sia più obbligatorio annotare la concessione del contributo per la ricostruzione nei registri immobiliari. Nella relazione illustrativa si sottolinea che l'intervento in questione comporta l'eliminazione di una « procedura amministrativamente complessa, che richiede una molteplicità di adempimenti ».

La Viceministra Teresa BELLANOVA si riserva di intervenire in un momento successivo del dibattito.

Raffaella PAITA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.30.

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 22 settembre 2021.

Audizioni informali, in videoconferenza, nell'ambito dell'esame dello Schema di decreto legislativo, recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1161 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (atto 278), di rappresentanti di Legambiente, Greepeace e del dottor Carlalberto Guglielminotti, Amministratore Delegato di NHOA Energy.

Le audizioni informali sono state svolte dalle 15.30 alle 16.05.