

583.

Allegato A

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

	PAG.		PAG.
Organizzazione dei tempi di esame degli argomenti in calendario	3	Atti di controllo e di indirizzo.....	15
Comunicazioni	11	Disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.C. 3278-A/R)	16
Missioni valedoli nella seduta del 27 ottobre 2021.....	11	Parere della V Commissione riferito al testo A	16
Progetti di legge (Annunzio; Adesione di deputati a proposte di legge).....	11	Articolo unico; Articoli del decreto-legge.....	17
Presidenza del Consiglio dei ministri (Trasmissione di un documento).....	12	Modificazioni apportate dalle Commissioni ..	39
Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (Trasmissione di un documento).....	12	Proposte emendative.....	77
Corte costituzionale (Annunzio di sentenze).	12	Interrogazioni a risposta immediata	90
Documenti ministeriali (Trasmissione).....	13	Iniziative di competenza per un intervento italiano di cooperazione a favore della popolazione civile del Libano e per far fronte alla crisi sociale, economica e politica del Paese - 3-02565.....	90
Progetti di atti dell'Unione europea (Annunzio).....	14		
Provvedimenti concernenti amministrazioni locali (Annunzio).....	14		
Richiesta di parere su una proposta di nomina.....	15		
Richieste di parere parlamentare su atti del Governo.....	15		

N. B. Questo allegato reca i documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula.

	PAG.		PAG.
Intendimenti del Governo in ordine alla tutela dei diritti umani in Turchia, anche alla luce di recenti dichiarazioni del Presidente turco relative a numerosi rappresentanti diplomatici presenti nel Paese — 3-02566..	90	finanziamento di movimenti politici — 3-02569	93
Iniziative del Governo in merito all'evacuazione degli afgani che hanno collaborato con i governi occidentali e all'istituzione di corridoi umanitari per i profughi afgani — 3-02567	91	Iniziative di competenza volte a garantire la ripresa del regolare svolgimento delle fiere patronali — 3-02570	94
Iniziative volte a riconsiderare la collaborazione dell'Italia con le autorità libiche, alla luce di recenti rapporti di organismi ONU che hanno evidenziato responsabilità di tali autorità nella violazione dei diritti umani ai danni di migranti — 3-02568	92	Criteri di riparto del fondo previsto dal decreto-legge n. 73 del 2021 per il sostegno delle strutture ricettive extralberghiere a carattere non imprenditoriale e tempi di adozione del relativo decreto attuativo — 3-02571	95
Iniziative di competenza in ordine ad un'eventuale ingerenza del Governo del Venezuela nella politica nazionale attraverso il		Misure di sostegno al comparto turistico anche in termini di rilancio del settore a livello internazionale — 3-02572	95
		Iniziative volte a modificare le politiche in tema di immigrazione, anche al fine di contrastare efficacemente gli sbarchi di migranti, con particolare riferimento alle coste della Calabria — 3-02573	96

**ORGANIZZAZIONE DEI TEMPI DI ESAME DEGLI ARGOMENTI
IN CALENDARIO**

**MOZIONE N. 1-00520 E ABB. — INIZIATIVE IN MATERIA DI LAVORO AGILE NELLE PUBBLICHE
AMMINISTRAZIONI**

Tempo complessivo, comprese le dichiarazioni di voto: 6 ore (*).

Governo	25 minuti
Richiami al Regolamento	10 minuti
Tempi tecnici	5 minuti
Interventi a titolo personale	59 minuti <i>(con il limite massimo di 8 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato)</i>
Gruppi	4 ore e 21 minuti
<i>MoVimento 5 Stelle</i>	<i>48 minuti</i>
<i>Lega – Salvini premier</i>	<i>43 minuti</i>
<i>Partito Democratico</i>	<i>35 minuti</i>
<i>Forza Italia – Berlusconi presidente</i>	<i>31 minuti</i>
<i>Fratelli d'Italia</i>	<i>23 minuti</i>
<i>Italia Viva</i>	<i>21 minuti</i>
<i>Coraggio Italia</i>	<i>20 minuti</i>
<i>Liberi e Uguali</i>	<i>17 minuti</i>
Misto:	23 minuti
<i>L'Alternativa c'è</i>	<i>9 minuti</i>
<i>MAIE-PSI-Facciamo eco</i>	<i>4 minuti</i>
<i>Centro Democratico</i>	<i>3 minuti</i>
<i>Noi con l'Italia – USEI-Rinascimento ADC</i>	<i>3 minuti</i>
<i>Minoranze Linguistiche</i>	<i>2 minuti</i>
<i>Azione – +Europa – Radicali Italiani</i>	<i>2 minuti</i>

(*) I tempi indicati sono stati in parte utilizzati nella seduta dell'11 ottobre 2021.

PDL DI RATIFICA N. 2332

Tempo complessivo: 2 ore (*).

Relatore	5 minuti
Governo	5 minuti
Richiami al Regolamento	5 minuti
Tempi tecnici	5 minuti
Interventi a titolo personale	12 minuti <i>(con il limite massimo di 2 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato)</i>
Gruppi	1 ora e 28 minuti
<i>MoVimento 5 Stelle</i>	<i>16 minuti</i>
<i>Lega – Salvini premier</i>	<i>13 minuti</i>
<i>Partito Democratico</i>	<i>11 minuti</i>
<i>Forza Italia – Berlusconi presidente</i>	<i>10 minuti</i>
<i>Fratelli d'Italia</i>	<i>7 minuti</i>
<i>Italia Viva</i>	<i>6 minuti</i>
<i>Coraggio Italia</i>	<i>6 minuti</i>
<i>Liberi e Uguali</i>	<i>5 minuti</i>
Misto:	14 minuti
<i>L'Alternativa c'è</i>	<i>4 minuti</i>
<i>MAIE-PSI-Facciamo eco</i>	<i>2 minuti</i>
<i>Centro Democratico</i>	<i>2 minuti</i>
<i>Noi con l'Italia – USEI-Rinascimento ADC</i>	<i>2 minuti</i>
<i>Minoranze Linguistiche</i>	<i>2 minuti</i>
<i>Azione – +Europa – Radicali Italiani</i>	<i>2 minuti</i>

(*) I tempi indicati sono stati in parte utilizzati nella seduta del 25 ottobre 2021.

DDL DI RATIFICA N. 2656, 2746, 2823, 2824, 2858, 3038 E 3042

Tempo complessivo: 2 ore, per ciascun disegno di legge di ratifica (*).

Relatore	5 minuti
Governo	5 minuti
Richiami al Regolamento	5 minuti
Tempi tecnici	5 minuti

Interventi a titolo personale	10 minuti <i>(con il limite massimo di 2 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato)</i>
Gruppi	1 ora e 30 minuti
<i>MoVimento 5 Stelle</i>	14 minuti
<i>Lega – Salvini premier</i>	11 minuti
<i>Partito Democratico</i>	10 minuti
<i>Forza Italia – Berlusconi presidente</i>	9 minuti
<i>Fratelli d'Italia</i>	15 minuti
<i>Italia Viva</i>	6 minuti
<i>Coraggio Italia</i>	6 minuti
<i>Liberi e Uguali</i>	5 minuti
Misto:	14 minuti
<i>L'Alternativa c'è</i>	4 minuti
<i>MAIE-PSI-Facciamo eco</i>	2 minuti
<i>Centro Democratico</i>	2 minuti
<i>Noi con l'Italia – USEI-Rinascimento ADC</i>	2 minuti
<i>Minoranze Linguistiche</i>	2 minuti
<i>Azione – +Europa – Radicali Italiani</i>	2 minuti

(*) I tempi indicati sono stati in parte utilizzati nella seduta del 25 ottobre 2021.

PDL N. 2361 E ABB. – MODIFICHE ALL'ARTICOLO 12 DEL DECRETO-LEGGE 23 DICEMBRE 2013, N. 145, CONVERTITO, CON MODIFICAZIONI, DALLA LEGGE 21 FEBBRAIO 2014, N. 9, IN MATERIA DI COMPENSAZIONE DEI CREDITI MATURATI DALLE IMPRESE NEI CONFRONTI DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

Tempo complessivo: 12 ore, di cui:

- discussione sulle linee generali: 7 ore;
- seguito dell'esame: 5 ore.

	<i>Discussione generale</i>	<i>Seguito dell'esame</i>
Relatore	20 minuti	20 minuti
Governo	20 minuti	20 minuti
Richiami al Regolamento	10 minuti	10 minuti
Tempi tecnici		20 minuti
Interventi a titolo personale	1 ora e 8 minuti	42 minuti <i>(con il limite massimo di 6 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato)</i>

Gruppi	5 ore e 2 minuti	3 ore e 8 minuti
<i>MoVimento 5 Stelle</i>	<i>39 minuti</i>	<i>35 minuti</i>
<i>Lega – Salvini premier</i>	<i>37 minuti</i>	<i>31 minuti</i>
<i>Partito Democratico</i>	<i>35 minuti</i>	<i>25 minuti</i>
<i>Forza Italia – Berlusconi presidente</i>	<i>34 minuti</i>	<i>22 minuti</i>
<i>Fratelli d'Italia</i>	<i>32 minuti</i>	<i>16 minuti</i>
<i>Italia Viva</i>	<i>31 minuti</i>	<i>15 minuti</i>
<i>Coraggio Italia</i>	<i>31 minuti</i>	<i>14 minuti</i>
<i>Liberi e Uguali</i>	<i>31 minuti</i>	<i>13 minuti</i>
Misto:	32 minuti	17 minuti
<i>L'Alternativa c'è</i>	<i>12 minuti</i>	<i>6 minuti</i>
<i>MAIE-PSI-Facciamo eco</i>	<i>6 minuti</i>	<i>3 minuti</i>
<i>Centro Democratico</i>	<i>5 minuti</i>	<i>2 minuti</i>
<i>Noi con l'Italia – USEI-Rinascimento ADC</i>	<i>4 minuti</i>	<i>2 minuti</i>
<i>Minoranze Linguistiche</i>	<i>3 minuti</i>	<i>2 minuti</i>
<i>Azione – +Europa – Radicali Italiani</i>	<i>2 minuti</i>	<i>2 minuti</i>

DDL N. 2561 – DELEGHE AL GOVERNO PER IL SOSTEGNO E LA VALORIZZAZIONE DELLA FAMIGLIA

Seguito dell'esame: 10 ore.

Relatore	20 minuti
Governo	20 minuti
Richiami al Regolamento	10 minuti
Tempi tecnici	1 ora e 10 minuti
Interventi a titolo personale	1 ora e 20 minuti <i>(con il limite massimo di 12 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato)</i>
Gruppi	6 ore e 40 minuti
<i>MoVimento 5 Stelle</i>	<i>1 ora e 6 minuti</i>
<i>Lega – Salvini premier</i>	<i>59 minuti</i>
<i>Partito Democratico</i>	<i>48 minuti</i>
<i>Forza Italia – Berlusconi presidente</i>	<i>43 minuti</i>
<i>Fratelli d'Italia</i>	<i>1 ora e 13 minuti</i>
<i>Italia Viva</i>	<i>28 minuti</i>
<i>Coraggio Italia</i>	<i>27 minuti</i>
<i>Liberi e Uguali</i>	<i>24 minuti</i>

Misto:	32 minuti
<i>L'Alternativa c'è</i>	<i>12 minuti</i>
<i>MAIE-PSI-Facciamo eco</i>	<i>6 minuti</i>
<i>Centro Democratico</i>	<i>5 minuti</i>
<i>Noi con l'Italia - USEI-Rinascimento ADC</i>	<i>4 minuti</i>
<i>Minoranze Linguistiche</i>	<i>3 minuti</i>
<i>Azione - +Europa - Radicali Italiani</i>	<i>2 minuti</i>

Doc. XXII, n. 42-A - ISTITUZIONE DI UNA COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA SULLE CAUSE DELLO SCOPPIO DELLA PANDEMIA DI COVID-19 E SULLA CONGRUITÀ DELLE MISURE ADOTTATE DAGLI STATI DI ORIGINE DEL VIRUS SARS-CoV-2 PER EVITARNE LA PROPAGAZIONE NEL MONDO

Seguito dell'esame: 6 ore.

Relatori	40 minuti <i>(complessivamente)</i>
Governo	20 minuti
Richiami al Regolamento	10 minuti
Tempi tecnici	10 minuti
Interventi a titolo personale	51 minuti <i>(con il limite massimo di 7 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato)</i>
Gruppi	3 ore e 49 minuti
<i>MoVimento 5 Stelle</i>	<i>42 minuti</i>
<i>Lega - Salvini premier</i>	<i>38 minuti</i>
<i>Partito Democratico</i>	<i>31 minuti</i>
<i>Forza Italia - Berlusconi presidente</i>	<i>27 minuti</i>
<i>Fratelli d'Italia</i>	<i>20 minuti</i>
<i>Italia Viva</i>	<i>18 minuti</i>
<i>Coraggio Italia</i>	<i>17 minuti</i>
<i>Liberi e Uguali</i>	<i>15 minuti</i>
Misto:	21 minuti
<i>L'Alternativa c'è</i>	<i>8 minuti</i>
<i>MAIE-PSI-Facciamo eco</i>	<i>4 minuti</i>
<i>Centro Democratico</i>	<i>3 minuti</i>
<i>Noi con l'Italia - USEI-Rinascimento ADC</i>	<i>2 minuti</i>

<i>Minoranze Linguistiche</i>	<i>2 minuti</i>
<i>Azione — +Europa — Radicali Italiani</i>	<i>2 minuti</i>

MOZIONE N. 1-00456 — INIZIATIVE IN RELAZIONE AL CASO DI JULIAN ASSANGE

Tempo complessivo, comprese le dichiarazioni di voto: 6 ore (*).

Governo	25 minuti
Richiami al Regolamento	10 minuti
Tempi tecnici	5 minuti
Interventi a titolo personale	59 minuti <i>(con il limite massimo di 8 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato)</i>
Gruppi	4 ore e 21 minuti
<i>MoVimento 5 Stelle</i>	<i>48 minuti</i>
<i>Lega — Salvini premier</i>	<i>43 minuti</i>
<i>Partito Democratico</i>	<i>35 minuti</i>
<i>Forza Italia — Berlusconi presidente</i>	<i>31 minuti</i>
<i>Fratelli d'Italia</i>	<i>23 minuti</i>
<i>Italia Viva</i>	<i>21 minuti</i>
<i>Coraggio Italia</i>	<i>20 minuti</i>
<i>Liberi e Uguali</i>	<i>17 minuti</i>
Misto:	23 minuti
<i>L'Alternativa c'è</i>	<i>9 minuti</i>
<i>MAIE-PSI-Facciamo eco</i>	<i>4 minuti</i>
<i>Centro Democratico</i>	<i>3 minuti</i>
<i>Noi con l'Italia — USEI-Rinascimento ADC</i>	<i>3 minuti</i>
<i>Minoranze Linguistiche</i>	<i>2 minuti</i>
<i>Azione — +Europa — Radicali Italiani</i>	<i>2 minuti</i>

(*). I tempi indicati sono stati in parte utilizzati nella seduta del 14 giugno 2021.

MOZIONE N. 1-00424 E ABB. — INFRASTRUTTURE DIGITALI EFFICIENTI E SICURE PER LA CONSERVAZIONE E L'UTILIZZO DEI DATI DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

Tempo complessivo, comprese le dichiarazioni di voto: 6 ore (*).

Governo	25 minuti
Richiami al Regolamento	10 minuti
Tempi tecnici	5 minuti

Interventi a titolo personale	59 minuti <i>(con il limite massimo di 8 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato)</i>
Gruppi	4 ore e 21 minuti
<i>MoVimento 5 Stelle</i>	<i>48 minuti</i>
<i>Lega – Salvini premier</i>	<i>43 minuti</i>
<i>Partito Democratico</i>	<i>35 minuti</i>
<i>Forza Italia – Berlusconi presidente</i>	<i>31 minuti</i>
<i>Fratelli d'Italia</i>	<i>23 minuti</i>
<i>Italia Viva</i>	<i>21 minuti</i>
<i>Coraggio Italia</i>	<i>20 minuti</i>
<i>Liberi e Uguali</i>	<i>17 minuti</i>
Misto:	23 minuti
<i>L'Alternativa c'è</i>	<i>9 minuti</i>
<i>MAIE-PSI-Facciamo eco</i>	<i>4 minuti</i>
<i>Centro Democratico</i>	<i>3 minuti</i>
<i>Noi con l'Italia – USEI-Rinascimento ADC</i>	<i>3 minuti</i>
<i>Minoranze Linguistiche</i>	<i>2 minuti</i>
<i>Azione – +Europa – Radicali Italiani</i>	<i>2 minuti</i>

(*) I tempi indicati sono stati in parte utilizzati nella seduta del 19 aprile 2021.

MOZIONE N. 1-00211 – INIZIATIVE PER LA PREVENZIONE E LA CURA DELLE MALATTIE REUMATICHE

Tempo complessivo, comprese le dichiarazioni di voto: 6 ore (*).

Governo	25 minuti
Richiami al Regolamento	10 minuti
Tempi tecnici	5 minuti
Interventi a titolo personale	59 minuti <i>(con il limite massimo di 8 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato)</i>
Gruppi	4 ore e 21 minuti
<i>MoVimento 5 Stelle</i>	<i>48 minuti</i>
<i>Lega – Salvini premier</i>	<i>43 minuti</i>
<i>Partito Democratico</i>	<i>35 minuti</i>
<i>Forza Italia – Berlusconi presidente</i>	<i>31 minuti</i>
<i>Fratelli d'Italia</i>	<i>23 minuti</i>
<i>Italia Viva</i>	<i>21 minuti</i>

Coraggio Italia	20 minuti
Liberi e Uguali	17 minuti
Misto:	23 minuti
<i>L'Alternativa c'è</i>	<i>9 minuti</i>
<i>MAIE-PSI-Facciamo eco</i>	<i>4 minuti</i>
<i>Centro Democratico</i>	<i>3 minuti</i>
<i>Noi con l'Italia – USEI-Rinascimento ADC</i>	<i>3 minuti</i>
<i>Minoranze Linguistiche</i>	<i>2 minuti</i>
<i>Azione – +Europa – Radicali Italiani</i>	<i>2 minuti</i>

(*) Al tempo sopra indicato si aggiungono 5 minuti per l'illustrazione della mozione.

COMUNICAZIONI

**Missioni valedoli nella seduta
del 27 ottobre 2021.**

Amitrano, Ascani, Ascari, Barelli, Bergamini, Enrico Borghi, Boschi, Brescia, Brunetta, Cancelleri, Carfagna, Casa, Castelli, Maurizio Cattoi, Cavandoli, Cirielli, Colletti, Colucci, Covolo, Davide Crippa, D'Arrando, D'Incà, D'Uva, Dadone, Delmastro Delle Vedove, Luigi Di Maio, Marco Di Maio, Di Stefano, Dieni, Fassino, Gregorio Fontana, Ilaria Fontana, Franceschini, Frusone, Gallinella, Garavaglia, Gava, Gebhard, Gelmini, Giachetti, Giacomoni, Giorgetti, Grande, Grimoldi, Guerini, Invernizzi, Lapia, Liuni, Lollobrigida, Loreface, Losacco, Lupi, Macina, Maggioni, Magi, Mandelli, Marattin, Melilli, Molinari, Molteni, Morelli, Mulè, Mura, Nardi, Nesci, Occhionero, Orlando, Paita, Palazzotto, Parolo, Pastorino, Patassini, Perantoni, Picchi, Rampelli, Rizzo, Rosato, Rotta, Ruocco, Sasso, Scalfarotto, Schullian, Scutellà, Serracchiani, Carlo Sibilìa, Silli, Sisto, Spadoni, Speranza, Tabacci, Tasso, Testamento, Vianello, Vignaroli, Viscomi, Vito, Raffaele Volpi, Zannettin, Zoffili.

(Alla ripresa pomeridiana della seduta).

Amitrano, Ascani, Ascari, Barelli, Bergamini, Enrico Borghi, Boschi, Brescia, Brunetta, Cancelleri, Carfagna, Casa, Castelli, Maurizio Cattoi, Cavandoli, Ceccanti, Cirielli, Colletti, Colucci, Covolo, Davide Crippa, D'Arrando, D'Incà, D'Uva, Dadone, Delmastro Delle Vedove, Luigi Di Maio, Marco Di Maio, Di Stefano, Dieni, Fassino, Gregorio Fontana, Ilaria Fontana, Franceschini, Fru-

sone, Gallinella, Garavaglia, Gava, Gebhard, Gelmini, Giachetti, Giacomoni, Giorgetti, Grande, Grimoldi, Guerini, Invernizzi, Lapia, Liuni, Lollobrigida, Loreface, Losacco, Lupi, Macina, Maggioni, Magi, Mandelli, Marattin, Melilli, Molinari, Molteni, Morelli, Mulè, Mura, Nardi, Nesci, Occhionero, Orlando, Paita, Palazzotto, Parolo, Pastorino, Patassini, Perantoni, Picchi, Rampelli, Rizzo, Rosato, Rotta, Ruocco, Sasso, Scalfarotto, Schullian, Scutellà, Serracchiani, Carlo Sibilìa, Silli, Sisto, Spadoni, Speranza, Tabacci, Tasso, Testamento, Vianello, Vignaroli, Viscomi, Vito, Raffaele Volpi, Zannettin, Zoffili.

Annunzio di proposte di legge.

In data 26 ottobre 2021 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

CARABETTA: « Modifiche al decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, in materia di incentivi fiscali agli investimenti in *start-up* innovative » (3337);

MUGNAI ed altri: « Disposizioni per la riorganizzazione del servizio sanitario di emergenza-urgenza » (3338).

Saranno stampate e distribuite.

Adesione di deputati a proposte di legge.

La proposta di legge BENAMATI ed altri: « Delega al Governo per la riforma della disciplina dell'amministrazione straordinaria

ria delle grandi imprese in stato di insolvenza » (1494) è stata sottoscritta, in data 26 ottobre 2021, dalla deputata Moretto.

La proposta di legge LEDA VOLPI e TRANO: « Disposizioni per la cura e la tutela dei minori affetti da disturbi neuropsichici » (2064) è stata successivamente sottoscritta dalla deputata Bologna.

La proposta di legge BUOMPANE ed altri: « Modifica del titolo VIII della parte seconda del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, in materia di enti locali in situazione di criticità finanziaria o di squilibrio eccessivo » (3149) è stata successivamente sottoscritta dal deputato Parentela.

La proposta di legge ZOLEZZI ed altri: « Modifiche al decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, in materia di gestione dei veicoli fuori uso » (3194) è stata successivamente sottoscritta dal deputato Parentela.

La proposta di legge LICATINI ed altri: « Disposizioni per favorire la riduzione dell'uso di attrezzi da pesca in plastica » (3287) è stata successivamente sottoscritta dal deputato Parentela.

La proposta di legge CASSINELLI ed altri: « Modifica all'articolo 545 del codice di procedura penale e altre disposizioni in materia di garanzie dell'imputato in relazione alla presunzione di non colpevolezza sino alla condanna definitiva » (3304) è stata successivamente sottoscritta dai deputati Costa, Cristina, Pittalis, Siracusano e Zanettin.

Trasmissione dalla Presidenza del Consiglio dei ministri.

La Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 22 ottobre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56, concernente l'esercizio di poteri speciali inerenti agli attivi strategici nei settori

dell'energia, dei trasporti e delle comunicazioni, l'estratto del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 ottobre 2021, recante l'esercizio di poteri speciali, mediante opposizione, in relazione alla notifica delle società Syngenta Crop Protection AG e PSP Verisem Luxembourg Holdings Sàrl avente a oggetto l'acquisizione da parte di Syngenta Crop Protection AG dell'intero capitale sociale di Verisem BV (procedimento n. 230/2021).

Questo documento è trasmesso alla XIII Commissione (Agricoltura).

Trasmissione dal Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro.

Il Presidente del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (CNEL), con lettera in data 20 ottobre 2021, ha trasmesso, ai sensi degli articoli 10, lettera *d*), e 12 della legge 30 dicembre 1986, n. 936, il parere, approvato dall'assemblea del CNEL nella seduta del 29 settembre 2021, concernente valutazioni del CNEL sull'andamento della congiuntura economica – II Sessione semestrale 2021.

Questo documento è trasmesso alla V Commissione (Bilancio).

Annunzio di sentenze della Corte costituzionale.

La Corte costituzionale ha depositato in cancelleria le seguenti sentenze che, ai sensi dell'articolo 108, comma 1, del Regolamento, sono inviate alle sottoindicate Commissioni competenti per materia, nonché alla I Commissione (Affari costituzionali):

Sentenza n. 199 del 22 settembre - 26 ottobre 2021 (Doc. VII, n. 741), con la quale: dichiara non fondate le questioni di legittimità costituzionale degli articoli 5, comma 2, e 6 della legge della Regione Abruzzo 31 luglio 2020, n. 20, recante « Modifiche alla legge regionale 12 gennaio 2018, n. 2 (Legge organica in materia di sport e impiantistica sportiva) e ulteriori disposizioni urgenti », promosse, in riferimento

all'articolo 81, terzo comma, della Costituzione, dal Presidente del Consiglio dei ministri:

alla V Commissione (Bilancio);

Sentenza n. 200 del 23 settembre - 26 ottobre 2021 (Doc. VII, n. 742), con la quale: dichiara inammissibili le questioni di legittimità costituzionale dell'articolo 57, comma 3, secondo periodo, del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504 (Testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative), sollevate, in riferimento agli articoli 3 e 24 della Costituzione, dalla Corte di cassazione, sezione quinta civile:

alla VI Commissione (Finanze).

Trasmissione dal Ministro per i rapporti con il Parlamento.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 12 ottobre 2021, ha comunicato, ai sensi dell'articolo 9-bis, comma 7, della legge 21 giugno 1986, n. 317, concernente la procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione, che il Governo, con notifica 2021/0629/I, ha attivato la predetta procedura in ordine al regolamento dell'Agenzia per l'Italia digitale (AGID) recante i livelli minimi di sicurezza, capacità elaborativa, risparmio energetico e affidabilità delle infrastrutture digitali per le pubbliche amministrazioni e le caratteristiche di qualità, sicurezza, *performance* e scalabilità, portabilità dei servizi *cloud* per la pubblica amministrazione, le modalità di migrazione nonché le modalità di qualificazione dei servizi *cloud* per la pubblica amministrazione.

Questa comunicazione è trasmessa alla I Commissione (Affari costituzionali) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 12 ottobre 2021,

ha comunicato, ai sensi dell'articolo 9-bis, comma 7, della legge 21 giugno 1986, n. 317, concernente la procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione, che il Governo, con notifica 2021/0630/I, ha attivato la predetta procedura in ordine alle linee guida sull'infrastruttura tecnologica della piattaforma digitale nazionale dati per l'interoperabilità dei sistemi informativi e delle basi di dati.

Questa comunicazione è trasmessa alla I Commissione (Affari costituzionali), alla IX Commissione (Trasporti) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 25 ottobre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 9-bis, comma 7, della legge 21 giugno 1986, n. 317, concernente la procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione, la richiesta di informazioni supplementari formulata dalla Commissione europea sul progetto di regola tecnica, di cui alla notifica 2021/0612/I, relativa allo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/904 sulla riduzione di determinati prodotti di plastica sull'ambiente.

Questa comunicazione è trasmessa alla VIII Commissione (Ambiente), alla X Commissione (Attività produttive) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Trasmissione dal Ministro dello sviluppo economico.

Il Ministro dello sviluppo economico, in data 22 ottobre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 15, comma 2, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, la relazione concernente la procedura d'infrazione n. 2021/0446, avviata, ai sensi dell'articolo 258 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per mancato recepimento della direttiva (UE) 2019/1151 recante modifica

della direttiva (UE) 2017/1132 per quanto concerne l'uso di strumenti e processi digitali nel diritto societario.

Questa relazione è trasmessa alla II Commissione (Giustizia), alla X Commissione (Attività produttive) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Annuncio di progetti di atti dell'Unione europea.

Il Presidente della Corte dei conti europea, in data 26 ottobre 2021, in attuazione del Protocollo sul ruolo dei Parlamenti allegato al Trattato sull'Unione europea, ha comunicato la pubblicazione delle relazioni annuali della Corte sull'esercizio finanziario 2020, corredate dalle risposte delle istituzioni, e del documento « Sintesi dell'*audit* dell'Unione europea – Presentazione delle relazioni annuali della Corte dei conti europea sull'esercizio 2020 ».

Questi documenti sono assegnati, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alla V Commissione (Bilancio), con il parere della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

La Commissione europea, in data 26 ottobre 2021, ha trasmesso, in attuazione del Protocollo sul ruolo dei Parlamenti allegato al Trattato sull'Unione europea, i seguenti progetti di atti dell'Unione stessa, nonché atti preordinati alla formulazione degli stessi, che sono assegnati, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alle sottoindicate Commissioni, con il parere, se non già assegnati alla stessa in sede primaria, della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea):

Relazione della Commissione sul ricorso agli agenti contrattuali nel 2019 (COM(2021) 648 final), che è assegnata in sede primaria alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea);

Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio – Qualità della benzina e del combustibile diesel utilizzati per il trasporto stradale nell'Unione

europea (Anno di riferimento 2019) (COM(2021) 961 final), che è assegnata in sede primaria alla VIII Commissione (Ambiente).

Il Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, in data 26 ottobre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 6, commi 1 e 2, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, progetti di atti dell'Unione europea, nonché atti preordinati alla formulazione degli stessi.

Questi atti sono assegnati, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alle Commissioni competenti per materia, con il parere, se non già assegnati alla stessa in sede primaria, della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Con la predetta comunicazione, il Governo ha altresì richiamato l'attenzione sui seguenti documenti, già trasmessi dalla Commissione europea e assegnati alle competenti Commissioni, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento:

Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio a norma dell'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/953 del Parlamento europeo e del Consiglio su un quadro per il rilascio, la verifica e l'accettazione di certificati interoperabili di vaccinazione, di *test* e di guarigione in relazione alla COVID-19 (certificato COVID digitale dell'Unione europea) per agevolare la libera circolazione delle persone durante la pandemia di COVID-19 (COM(2021) 649 final);

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Banca centrale europea, al Comitato economico e sociale europeo, al Comitato delle regioni - L'economia dell'Unione europea dopo la COVID-19: implicazioni per la *governance* economica (COM(2021) 662 final).

Annuncio di provvedimenti concernenti amministrazioni locali.

Il Ministero dell'interno, con lettere in data 18 ottobre 2021, ha trasmesso, ai sensi

dell'articolo 141, comma 6, del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, i decreti del Presidente della Repubblica di scioglimento dei consigli comunali di Albanella (Salerno) e Sommariva del Bosco (Cuneo).

Questa documentazione è depositata presso il Servizio per i Testi normativi a disposizione degli onorevoli deputati.

Richiesta di parere parlamentare su proposta di nomina.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 25 ottobre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, la richiesta di parere parlamentare sulla proposta di nomina dell'avvocato Costantino Vespasiano a presidente dell'Unione italiana tiro a segno (UITS) (99).

Questa richiesta è assegnata, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del Regolamento, alla IV Commissione (Difesa).

Richieste di parere parlamentare su atti del Governo.

Il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, con lettera in data 22 ottobre 2021, ha trasmesso, ai sensi degli articoli 12 e 13, comma 1, della legge 11 agosto 2014, n. 125, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di documento triennale di programmazione e di indirizzo della politica di cooperazione allo sviluppo, riferito agli anni 2021-2023 (316), cui è allegata la relazione sulle attività di cooperazione allo sviluppo, riferita all'anno 2019.

Questa richiesta è assegnata, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del Regolamento, alla III Commissione (Affari esteri), che dovrà esprimere il prescritto parere entro il 16 novembre 2021.

Il Ministro della difesa, con lettera in data 21 ottobre 2021, ha trasmesso, ai sensi

dell'articolo 536, comma 3, lettera b), del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto ministeriale di approvazione del programma pluriennale di A/R n. SMD 02/2021, relativo all'acquisizione, per l'Esercito italiano, di 33 nuovi elicotteri multiruolo *Light Utility Helicopter* (LUH) comprensivi di supporto logistico integrato decennale, corsi formativi, simulatori e correlati adeguamenti/potenziamenti infrastrutturali (317).

Questa richiesta è assegnata, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del Regolamento, alla IV Commissione (Difesa), che dovrà esprimere il prescritto parere entro il 6 dicembre 2021. È altresì assegnata, ai sensi del comma 2 dell'articolo 96-ter del Regolamento, alla V Commissione (Bilancio), che dovrà esprimere i propri rilievi sulle conseguenze di carattere finanziario entro il 16 novembre 2021.

Il Ministro della difesa, con lettera in data 21 ottobre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 536, comma 3, lettera b), del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto ministeriale di approvazione del programma pluriennale di A/R n. SMD 05/2021, relativo allo sviluppo del sistema MC-27J *Praetorian*, versione speciale del velivolo C-27J, destinata al supporto delle operazioni speciali (318).

Questa richiesta è assegnata, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del Regolamento, alla IV Commissione (Difesa), che dovrà esprimere il prescritto parere entro il 6 dicembre 2021. È altresì assegnata, ai sensi del comma 2 dell'articolo 96-ter del Regolamento, alla V Commissione (Bilancio), che dovrà esprimere i propri rilievi sulle conseguenze di carattere finanziario entro il 16 novembre 2021.

Atti di controllo e di indirizzo.

Gli atti di controllo e di indirizzo presenti sono pubblicati nell'*Allegato B* al resoconto della seduta odierna.

DISEGNO DI LEGGE: CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-LEGGE 10 SETTEMBRE 2021, N. 121, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI INVESTIMENTI E SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE, DEI TRASPORTI E DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE, PER LA FUNZIONALITÀ DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI, DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI E DELL'AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI (A.C. 3278-A)

A.C. 3278-A – Parere della V Commissione

PARERE DELLA V COMMISSIONE SUL TESTO DEL PROVVEDIMENTO

Sul testo del provvedimento in oggetto:
PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni, volte a garantire il rispetto dell'articolo 81 della Costituzione:

All'articolo 1, comma 5-bis, premettere le seguenti parole: Dal 1° gennaio.

All'articolo 2, comma 2-quater, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

All'articolo 2, comma 2-quinquies, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

All'articolo 4, comma 1-quinquies, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

All'articolo 4, comma 3-quinquies, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Il

Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

All'articolo 4, comma 4-quater, secondo periodo, sostituire le parole: di cui all'articolo 19-ter, comma 23 con le seguenti: di cui all'articolo 19-ter, comma 16.

All'articolo 4, comma 6-bis, lettera a), sostituire le parole: dal 2021 al 2030 con le seguenti: 2021 e 2022.

Conseguentemente, al medesimo articolo 4, sostituire il comma 6-ter con il seguente: 6-ter. Agli oneri derivanti dal comma 6-bis, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, si provvede mediante riduzione, per 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, del Fondo sociale per occupazione e formazione, di cui all'articolo 18, comma 1, lettera a), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

All'articolo 6, sopprimere i commi 9-bis e 9-ter.

All'articolo 16, sostituire il comma 3-sexies con il seguente: 3-sexies. Nelle more del

recupero della piena funzionalità tecnica della Funivia Savona-San Giuseppe di Cairo per garantire il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, ai lavoratori di cui all'articolo 94-bis, comma 1, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, può essere concessa dall'INPS, dal 16 novembre 2021 al 31 agosto 2022, un'ulteriore indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa, in continuità con l'indennità di cui al medesimo articolo 94-bis, comma 1. Entro il limite di durata massima di cui al primo periodo, l'indennità di cui al presente comma continua ad essere erogata anche in caso di sopravvenuta risoluzione del rapporto di lavoro dovuta alla cessazione dell'attuale concessione. La misura di cui al presente comma è incompatibile con i trattamenti di integrazione salariale, compresi quelli a carico dei fondi di solidarietà di cui al titolo II del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148, e con l'indennità NASpI di cui al decreto legislativo 4 marzo 2015, n. 22, ed è riconosciuta nel limite massimo di spesa di 187.500 euro per l'anno 2021 e di 1 milione di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal terzo periodo del presente comma, pari a 187.500 euro per l'anno 2021 e a 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili destinate alle sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, funivie ed ascensori in servizio pubblico ed autolinee non di competenza delle regioni.

A.C. 3278-A/R – Articolo unico

ARTICOLO UNICO DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE NEL TESTO DELLE COMMISSIONI

Art. 1.

1. Il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in ma-

teria 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, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

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

ARTICOLI DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO DEL GOVERNO

Articolo 1.

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

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

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

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

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

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

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

4) dei veicoli elettrici;

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

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

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

b) all'articolo 61:

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

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

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

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

e) all'articolo 158:

1) al comma 2:

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

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

2) dopo il comma 4 è inserito il seguente: « 4-bis. Chiunque viola le dispo-

sizioni di cui al comma 2, lettera g), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 80 ad euro 328 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 165 ad euro 660 per i restanti veicoli. »;

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

f) all'articolo 188:

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

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

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

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

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

3. Chiunque usufruisce delle strutture di cui al comma 1, senza avere l'autorizzazione prescritta dal comma 2 o ne faccia uso improprio, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 344.

4. Chiunque, pur avendone diritto, usa delle strutture di cui al comma 1 non osservando le condizioni ed i limiti indicati nell'autorizzazione prescritta dal comma 2,

è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 a euro 173. ».

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

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

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

3. L'autorizzazione alla circolazione di prova di cui all'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, può essere utilizzata per la circolazione su strada dei veicoli non immatricolati e di quelli già muniti della carta di circolazione di cui agli articoli 93, 110 e 114 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 o del certificato di circolazione di cui all'articolo 97 del predetto decreto legislativo, anche in deroga agli obblighi previsti dall'articolo 80 del decreto legislativo n. 285 del 1992, qualora detti veicoli circolino su strada per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento. Ai fini della circolazione di cui al primo periodo, resta comunque fermo l'obbligo di coper-

tura assicurativa da parte del titolare dell'autorizzazione alla circolazione di prova, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di responsabilità civile verso terzi. Dei danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova, anche se munito della carta o del certificato di circolazione, risponde, ove ne ricorrono i presupposti, l'assicuratore dell'autorizzazione alla circolazione di prova.

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

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

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

b) all'articolo 22:

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

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

3) al comma 6:

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

3.2. alla lettera b), le parole « Con decreto del Ministero delle infrastrutture e

dei trasporti » sono sostituite dalle seguenti: « Nel caso in cui l'impresa sia stabilita in Italia, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili »;

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

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

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

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

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

strutture e della mobilità sostenibili e destinate al finanziamento delle spese di funzionamento delle commissioni esaminatrici di cui al comma 4-*nonies* e delle indennità da corrispondere ai componenti delle medesime commissioni.

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

Articolo 2.

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

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

2. In considerazione del calo di traffico registrato sulle autostrade italiane derivante dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 e dalle relative misure di limitazione del contagio adottate dallo Stato e dalle regioni, al fine di contenere i conseguenti effetti economici e di salvaguardare i livelli occupazionali, è prorogata di due anni la durata delle concessioni in corso

alla data di entrata in vigore del presente decreto, relative ai servizi di distribuzione di carbolubrificanti e ai servizi di ristoro sulla rete autostradale. La proroga non si applica in presenza di procedure di evidenza pubblica finalizzate al nuovo affidamento delle concessioni di cui al primo periodo e già definite con l'aggiudicazione alla data di entrata in vigore del presente decreto.

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

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

Articolo 3.

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

1. Al fine di accelerare il « Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, *European Rail Traffic Management System* », di seguito ERTMS, e di garantire un efficace coordinamento tra la dismissione del sistema di segnalamento nazionale di classe

« B » e l'attrezzaggio dei sottosistemi di bordo dei veicoli con il sistema ERTMS, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di 60 milioni di euro, per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, per finanziare i costi di implementazione del sotto sistema ERTMS di bordo dei veicoli, secondo le disposizioni di cui ai commi 2 e 3. Tali risorse non sono destinate al finanziamento dei costi di sviluppo, certificazione, omologazione ed eventuali riomologazioni su reti estere dei cosiddetti « veicoli tipo », fermi macchina o sostituzione operativa dei mezzi di trazione.

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

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definite le modalità attuative di erogazione del contributo alle imprese ferroviarie o ai proprietari dei veicoli per gli interventi sui veicoli di cui al comma 2, nei limiti della effettiva disponi-

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

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

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

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

ficio governativo della Confederazione elvetica.

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

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

9. All'articolo 51, comma 6, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo le parole « nell'anno 2021 » sono inserite le seguenti: « per il potenziamento delle attività di controllo finalizzate ad assicurare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale avvenga in conformità alle misure di contenimento e di contrasto dei rischi sanitari derivanti dalla diffusione del COVID-19, nonché ».

Articolo 4.

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

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

a) all'articolo 14:

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

2) al comma 1, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Analoga informazione è resa dalle autorità di sistema portuale, dai

comandanti dei rimorchiatori, dagli ormeggiatori, dai battellieri e dalle autorità sanitarie che, nell'esercizio delle loro normali funzioni, constatano che una nave attraccata in porto presenta anomalie apparenti che possono mettere a repentaglio la sicurezza della nave o rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino. »;

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Al fine di migliorare e rendere più sostenibile la mobilità di passeggeri e merci tra le aree metropolitane di Reggio Cala-

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

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

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

a) al comma 1, lettera a):

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

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

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

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

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

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

Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. ».

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

Articolo 5.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) nella misura di complessivi euro 203.578.47 per l'anno 2021 ed euro

610.735,40 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione, per il personale di livello dirigenziale generale;

b) nella misura di complessivi euro 843.366,54 per l'anno 2021 ed euro 2.530.099,62 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione, per il personale di livello dirigenziale non generale.

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

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

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

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

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

Articolo 6.

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

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

a) al comma 4:

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

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

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

b) il comma 4-*quater* è sostituito dal seguente: « 4-*quater*. Sono trasferite all'Agenzia le funzioni esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai sensi dell'articolo 9, commi 5 e 6, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2014, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 297 del 23 dicembre 2014, e del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 settembre 2003, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 280 del 2 dicembre 2003. L'Agenzia, con proprio de-

creto, disciplina i requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza relativa al sistema di trasporto costituito dall'infrastruttura e dal materiale rotabile, con i contenuti di cui agli articoli 9 e 11 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, per quanto applicabili, nonché, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, le modalità per la realizzazione e l'apertura all'esercizio di nuovi sistemi di trasporto a impianti fissi. »;

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

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

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

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

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

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

Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

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

5. Gli Uffici speciali trasporti a impianti fissi, di seguito USTIF, del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il relativo personale, pari a sei unità di livello dirigenziale non generale e novantadue unità di personale delle aree funzionali, di cui quarantotto di area III, trentotto di area II e sei di area I, sono trasferiti all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, a decorrere dal 1° gennaio 2022. Conseguentemente, la dotazione organica del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ferme restando le 38 posizioni di livello dirigenziale generale, è rideterminata in 189 posizioni di livello dirigenziale non generale e 7.674 unità di personale delle aree funzionali di cui 2.966 di area III, 4.497 di area II e 211 di area I. Le risorse umane trasferite includono il personale di ruolo dirigenziale e non dirigenziale, nonché il personale a tempo determinato con incarico dirigenziale ai sensi dell'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che risulta in servizio alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Al personale non dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma si applica il trattamento economico, compreso quello accessorio, previsto nell'amministrazione di destinazione e viene corrisposto un assegno *ad personam* riassorbibile pari all'eventuale differenza fra le voci fisse e continuative del trattamento economico dell'amministrazione di provenienza, ove superiore, e quelle

riconosciute presso l'amministrazione di destinazione. Nelle more dell'entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4, al personale dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi i contratti individuali di lavoro stipulati ai sensi dell'articolo 19, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto. Fino alla data di adozione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al comma 6, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla corresponsione del trattamento economico spettante al personale trasferito nella misura già corrisposta e le eventuali differenze sono a carico dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. A decorrere dalla medesima data, le risorse finanziarie sono allocate sul pertinente capitolo di spesa del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per essere trasferite all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Tale importo considera i costi del trattamento economico corrisposto al personale trasferito e tiene conto delle voci retributive fisse e continuative, del costo dei buoni pasto, della remunerazione del lavoro straordinario e del trattamento economico di cui al Fondo risorse decentrate. Fino alla data di entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4, l'attività facente capo agli USTIF continua ad essere esercitata presso le sedi e gli uffici già individuati dal decreto ministeriale 4 agosto 2014, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 297 del 23 dicembre 2014.

6. Il Ministro dell'economia e delle finanze provvede, con proprio decreto, ad effettuare le occorrenti variazioni di bilancio, in termini di residui, di competenza e di cassa ivi comprese l'istituzione, la modifica e la soppressione di missioni e programmi. A decorrere dalla data di adozione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al primo periodo transitano all'Agenzia nazionale per la sicu-

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

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

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

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

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

esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici » e, al secondo periodo, le parole « La Commissione è nominata con provvedimento del Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici » sono sostituite dalle seguenti: « La Commissione è nominata con provvedimento del Direttore dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali »;

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

9. Con provvedimento adottato dal Direttore dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è rinnovata la composizione della Commissione permanente di cui all’articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, come modificato dal presente decreto. Fino alla data di adozione del provvedimento di cui al primo periodo, continua ad operare la Commissione permanente nella composizione esistente alla data di entrata in vigore del presente decreto.

Articolo 7.

(Disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo)

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

dalla legge 20 maggio 2019, n. 41, si applicano fino alla data del 30 ottobre 2022.

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

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

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

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

Articolo 8.

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

1. In considerazione degli effetti dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, al-

l'articolo 1, comma 1031, alinea, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole « In via sperimentale, a chi acquista, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia, dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, » sono sostituite dalle seguenti: « In via sperimentale, a chi acquista dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia ».

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano anche alle procedure in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto e continuano a trovare applicazione, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 82 del 6 aprile 2019, con termine di scadenza, per la conclusione della procedura prevista dal citato decreto ministeriale di conferma della prenotazione dei contributi nell'apposita piattaforma informatica, fissato al 31 dicembre 2021 per le prenotazioni inserite, anche se in fase di completamento, dal 1° gennaio 2021 al 30 giugno 2021, e di un termine di scadenza fissato al 30 giugno 2022 per quelle inserite tra il 1° luglio 2021 e il 31 dicembre 2021. I medesimi termini si applicano, alle medesime condizioni, alle prenotazioni dei contributi relativi ai veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L.

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

del richiamato articolo 73-*quinquies*, comma 2, lettera a), del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 123, che si rendono disponibili successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto.

Articolo 9.

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

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

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

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

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

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

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

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

Articolo 10.

(Procedure di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e modalità di

accesso ai servizi erogati in rete dalle pubbliche amministrazioni)

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

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

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

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

5. In sede di definizione dei provvedimenti che recano le procedure di attuazione degli interventi del PNRR, ivi incluse quelle relative ai progetti in essere, le amministrazioni responsabili, in aggiunta agli ordinari criteri previsti dalla normativa di settore, stabiliscono ulteriori e specifici criteri di assegnazione delle risorse idonei ad assicurare il rispetto delle condizionalità, degli obiettivi iniziali, intermedi e finali e dei cronoprogrammi previsti dal PNRR, nonché i relativi obblighi di monitoraggio, rendicontazione e controllo previsti dal regolamento UE 241/2021, anche sulla base di apposite linee guida da emanarsi con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze.

6. Nel caso in cui si renda necessario procedere al recupero di somme nei confronti di regioni, province autonome di Trento e di Bolzano e degli enti locali, si applicano le procedure di cui al comma 7-bis dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101.

7. All'articolo 66-bis del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, al comma 3, le parole « è abrogato » sono sostituite dalle seguenti: « è sostituito dal seguente: "3-bis. Fatto salvo quanto previsto dal comma 2-nonies, i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera a), utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID e la carta di identità elettronica ai fini dell'identificazione dei cittadini che accedono ai propri servizi in rete. Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione è stabilita la data a decorrere dalla quale i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera a), utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la Carta Nazionale dei servizi per consentire l'accesso delle imprese e dei professionisti ai propri servizi in rete, nonché la data a decorrere dalla quale i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettere b) e c) utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la carta Nazionale dei servizi ai fini

dell'identificazione degli utenti dei propri servizi *on-line*». ».

Articolo 11.

(Rifinanziamento della componente prestiti e contributi del Fondo 394/81)

1. Per l'attuazione della linea progettuale « Rifinanziamento e Ridefinizione del fondo 394/81 gestito da Simest », M1C2 investimento 5.1, nell'ambito delle risorse a tal fine attribuite dal PNRR, sono istituite nell'ambito del Fondo rotativo di cui all'articolo 2, primo comma, del decreto-legge 28 maggio 1981, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 1981, n. 394, le seguenti sezioni:

a) « Sezione Prestiti », per la concessione di finanziamenti a tasso agevolato ai sensi dell'articolo 6 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, con dotazione finanziaria pari a euro 800 milioni per l'anno 2021;

b) « Sezione Contributi » per le finalità di cui all'articolo 72, comma 1, lettera *d)*, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, con dotazione finanziaria pari a euro 400 milioni per l'anno 2021, da utilizzare per cofinanziamenti a fondo perduto fino al 50 per cento dei finanziamenti a tasso agevolato concessi a valere sullo stanziamento di cui alla lettera *a)* del presente comma.

2. I finanziamenti agevolati a valere sulla sezione di cui al comma 1, lettera *a)*, sono esentati, a domanda del richiedente, dalla prestazione della garanzia, in deroga alla vigente disciplina relativa al fondo di cui all'articolo 2, primo comma, del decreto-legge 28 maggio 1981, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 1981, n. 394.

3. Il Comitato agevolazioni di cui all'articolo 1, comma 270, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, definisce con proprie delibere termini, modalità e condizioni per la realizzazione della linea progettuale di

cui al comma 1 in conformità ai requisiti previsti per tale intervento e al punto M1C2-26 dell'allegato della decisione di esecuzione del Consiglio relativa all'approvazione della valutazione del PNRR dell'Italia e in particolare:

a) la natura e la portata dei progetti sostenuti che devono essere in linea con gli obiettivi del regolamento (UE) 2021/241, e garantire la conformità agli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio « non arrecare un danno significativo » dei progetti sostenuti nell'ambito della misura mediante l'uso di una prova di sostenibilità, ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) 2020/285;

b) un elenco di esclusione e il requisito di conformità alla pertinente normativa ambientale nazionale e dell'Unione europea;

c) il tipo di interventi sostenuti;

d) i beneficiari interessati, con prevalenza di piccole e medie imprese (PMI), e i relativi criteri di ammissibilità.

4. Il Comitato agevolazioni è autorizzato a disporre, con proprie delibere, trasferimenti di risorse dalla sezione del Fondo di cui al comma 1, lettera *b)*, alla sezione del Fondo di cui al comma 1, lettera *a)*, al fine del pieno utilizzo delle risorse.

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

Articolo 12.

(Disposizioni urgenti in materia di progettazione territoriale e investimenti)

1. Al decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 6-ter, è inserito il seguente:

« Art. 6-*quater* (*Disposizioni per il rilancio della progettazione territoriale*). – 1. Per

rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei comuni delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia nonché in quelli ricompresi nella mappatura aree interne, in vista dell'avvio del ciclo di programmazione 2021/2027 dei fondi strutturali e del Fondo sviluppo e coesione e della partecipazione ai bandi attuativi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) è istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, per il successivo trasferimento all'Agenzia per la coesione territoriale, il "Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale", di seguito denominato Fondo, con la dotazione complessiva di 123.515.175 euro di cui 12.351.518 euro per il 2021 e 111.163.658 euro per il 2022. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per lo sviluppo e la coesione – programmazione 2021-2027 di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 31 dicembre 2020, n. 178.

2. Al Fondo accedono tutti i Comuni con popolazione complessiva inferiore a 30.000 abitanti, ricompresi nelle aree indicate al comma 1, sulla base delle classi demografiche e secondo l'assegnazione di cui alla Tabella A, allegata al presente decreto.

3. Le risorse del Fondo sono ripartite ai singoli enti beneficiari con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri su proposta dell'Autorità politica delegata per il sud e la coesione territoriale da adottarsi entro il 30 novembre 2021 assicurando una premialità ai comuni aggregati nelle Unioni di cui all'articolo 32 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, nei limiti delle risorse specificate in tabella A. Le risorse sono impegnate dagli enti beneficiari mediante la messa a bando, entro e non oltre sei mesi dalla pubblicazione del decreto di riparto delle risorse, anche per il tramite di società *in house*, di premi per l'acquisizione di proposte progettuali, secondo le procedure di evidenza pubblica di cui al Capo IV, Titolo VI del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Il trasferimento delle risorse avviene dopo la pubblicazione del bando. Decorso il predetto termine di sei mesi, le risorse non impegnate sono resti-

tuite al Fondo e riassegnate agli enti beneficiari, secondo le modalità e le garanzie stabilite nel decreto di cui al primo periodo. Con il medesimo decreto è definita ogni altra misura utile ad ottenere il miglior impiego delle risorse.

4. L'Autorità responsabile della gestione del Fondo è l'Agenzia per la coesione territoriale. L'Agenzia, nell'ambito delle proprie competenze, senza oneri ulteriori, assicura, inoltre, ogni utile supporto agli enti beneficiari per il celere ed efficace accesso al Fondo e provvede al monitoraggio ai fini di cui al comma 3, nonché ai fini della verifica di coerenza delle proposte rispetto a quanto previsto dal comma 6.

5. Il monitoraggio delle risorse di cui al comma 3 avviene attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Ogni proposta progettuale acquisita dall'ente beneficiario che si traduce in impegno di spesa ai sensi del comma 3, è identificata dal codice unico di progetto di cui all'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3. L'alimentazione del sistema di monitoraggio è assicurata dall'ente beneficiario titolare del codice unico di progetto. L'Agenzia per la coesione territoriale ha pieno accesso alle informazioni raccolte attraverso il sistema citato, anche ai fini di quanto disciplinato dal comma 3.

6. Nella valutazione delle proposte progettuali di cui al comma 3, gli enti beneficiari verificano che esse siano coerenti o complementari rispetto agli obiettivi posti dall'articolo 3 del regolamento (UE) 2021/241 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, nonché con gli obiettivi della programmazione del Fondo per lo sviluppo e la coesione 2021/2027, come definiti da apposite linee guida adottate entro il 30 ottobre 2021 dall'Autorità politica delegata per il sud e la coesione territoriale di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le proposte devono essere utili a realizzare almeno uno dei seguenti obiettivi: la transizione verde dell'economia locale, la trasformazione digitale dei servizi, la crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, che assicuri lo sviluppo armonico dei territori, anche dal punto di vista infrastrutturale, la

coesione economica, l'occupazione, la produttività, la competitività, lo sviluppo turistico del territorio, la ricerca, l'innovazione sociale, la cura della salute e la resilienza economica, sociale e istituzionale a livello locale, nonché il miglioramento dei servizi per l'infanzia e di quelli tesi a fornire occasione di crescita professionale ai giovani. Le proposte devono, altresì, privilegiare la vocazione dei territori, individuare soluzioni compatibili con gli strumenti urbanistici regolatori generali o devono comunque essere agevolmente e celermente realizzabili, anche con modeste varianti, e comportare soluzioni a basso impatto ambientale, di recupero e valorizzazione del patrimonio esistente, di contrasto all'abusivismo, in ogni caso limitando il consumo di suolo. Le proposte, ove afferenti a interventi di carattere sociale, devono possedere un livello di dettaglio sufficiente all'avvio delle procedure di affidamento del servizio o di co-progettazione, secondo quanto previsto dall'articolo 140 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e dall'articolo 55 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117. Nel caso di lavori pubblici, il livello progettuale oggetto di concorso, da acquisire ai sensi dell'articolo 152, comma 4, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 è quello del progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23 del medesimo predetto decreto legislativo.

7. Le proposte progettuali selezionate sono acquisite in proprietà dagli enti beneficiari e possono essere poste a base di successive procedure strumentali alla loro concreta realizzazione o utilizzate per la partecipazione degli enti beneficiari ad avvisi o altre procedure di evidenza pubblica attivate da altre amministrazioni nazionali o comunitarie.

8. Per lo sviluppo delle progettazioni che hanno a oggetto i lavori, l'ente beneficiario, ove non si avvalga di procedure di appalto integrato, affida al vincitore la realizzazione dei successivi livelli di progettazione, con procedura negoziata senza bando, sempre che il soggetto sia in possesso, in proprio o mediante avvalimento, dei requisiti di capacità tecnico-professionale ed econo-

mica previsti nel bando in rapporto ai livelli progettuali da sviluppare.

9. In attuazione dei commi 7 e 8, l'ente beneficiario, per garantire la qualità della progettazione e della conseguente realizzazione dell'intervento, può avvalersi della Agenzia del demanio - Struttura per la progettazione di beni ed edifici pubblici di cui all'articolo 1, commi da 162 a 170, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, la quale opera senza oneri diretti per le prestazioni professionali rese agli enti territoriali richiedenti ai sensi dell'articolo 1, comma 163, della predetta legge n. 145 del 2018.

10. L'Agenzia per la coesione territoriale, in collaborazione con l'ANAC, predispone, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, un bando tipo da utilizzare per i concorsi di cui al presente articolo.

11. Le proposte progettuali acquisite dagli enti beneficiari ai sensi del comma 7, sono considerate direttamente candidabili alla selezione delle operazioni previste dai programmi operativi regionali e nazionali di gestione dei Fondi strutturali e dai Piani di sviluppo e coesione finanziati dal FSC, nell'ambito del ciclo di programmazione 2021/2027, sempre che siano coerenti con gli assi prioritari, le priorità d'investimento e gli obiettivi specifici di riferimento fissati dai programmi e dai piani predetti, secondo condizioni e modalità individuate con il decreto di cui al comma 3, previa intesa della Conferenza unificata.

12. Nel portale istituzionale Opencoesione sono raccolte e rese immediatamente accessibili tutte le informazioni dell'iniziativa, anche ai fini del controllo e del monitoraggio sociale dei processi di ideazione, progettazione e realizzazione degli interventi. »;

b) è allegata la seguente tabella:

« Tabella A
(Articolo 6-quater)

Classi demografiche	Importo complessivo da ripartire tra gli enti beneficiari
Fino a 1.000 abitanti	19.448.000 €

Tra 1.001 e 5.000 abitanti	43.192.500 €
Tra 5.001 e 10.000 abitanti	24.518.000 €
Tra 10.001 e 20.000 abitanti	21.735.000 €
Tra 20.001 e 30.000 abitanti	8.740.000 €
Premialità comma 3	5.881.675 €
Totale	123.515.175,00 €

Articolo 13.

(Misure di agevolazioni per i comuni)

1. All'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, è aggiunto, infine, il seguente periodo: « La misura è altresì estesa ai territori insulari dei comuni di Campo nell'Elba, Capoliveri, Capraia, Giglio, Marciana, Marciana Marina, Ponza, Porto Azzurro, Portoferraio, Portovenere, Rio, Ventotene, localizzati nelle isole minori del Centro-Nord. ».

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

a) al comma 32, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per l'anno 2021, il termine di cui al primo periodo è fissato al 15 ottobre 2021. »;

b) al comma 34, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per l'anno 2021, il termine di cui al primo periodo è fissato al 15 novembre 2021. ».

Articolo 14.

(Cabina di regia edilizia scolastica)

1. All'articolo 1, comma 61, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, al quinto periodo, dopo le parole « Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca », sono inserite le seguenti: « , dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione ».

Articolo 15.

(Disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale)

1. All'articolo 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42, i commi da 1 a 1-sexies sono sostituiti dai seguenti:

« 1. Al fine di assicurare il recupero del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, anche infra-regionali, nonché di garantire analoghi livelli essenziali di infrastrutturazione e dei servizi a essi connessi, entro e non oltre il 30 novembre 2021 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le amministrazioni competenti, le strutture tecniche del Ministro per il sud e la coesione territoriale, effettua, limitatamente alle infrastrutture statali, la ricognizione del numero e della classificazione funzionale delle strutture sanitarie, assistenziali e scolastiche, nonché del numero e dell'estensione, con indicazione della relativa classificazione funzionale, delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali, idriche. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nonché gli enti locali e gli altri soggetti pubblici e privati competenti, anche avvalendosi del supporto tecnico-amministrativo dell'Agenzia per la coesione territoriale, provvedono alla ricognizione delle infrastrutture di cui al primo periodo non di competenza statale. La ricognizione effettuata dagli enti locali e dagli altri soggetti pubblici e privati è trasmessa alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano entro il 30 novembre 2021 che la trasmettono, unitamente a quella di propria competenza, nei successivi cinque giorni, alla Conferenza delle regioni e delle province autonome. Questa predispone il documento di ricognizione conclusivo da comunicare, entro e non oltre il 31 dicembre 2021, al Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri.

1-bis. All'esito della ricognizione di cui al comma 1, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sentiti i Ministri delle infrastrutture e della mobilità sostenibili,

per gli affari regionali e le autonomie, dell'economia e delle finanze, e per il Sud e la coesione territoriale, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, da adottarsi entro il 31 marzo 2022, sono stabiliti i criteri di priorità e le azioni da perseguire per il recupero del divario infrastrutturale e di sviluppo risultante dalla ricognizione predetta, avuto riguardo alle carenze infrastrutturali, anche con riferimento agli aspetti prestazionali e qualitativi, sussistenti in ciascun territorio, con particolare attenzione alle aree che risentono di maggiori criticità nei collegamenti infrastrutturali con le reti su gomma e su ferro di carattere e valenza nazionale della dotazione infrastrutturale di ciascun territorio, all'estensione delle superfici territoriali e alla specificità insulare e delle zone di montagna e delle aree interne, nonché dei territori del Mezzogiorno, alla densità della popolazione e delle unità produttive, e si individuano i Ministeri competenti e la quota di finanziamento con ripartizione annuale, tenuto conto di quanto già previsto dal PNRR e dal Piano complementare di cui al decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, a valere sulle risorse del fondo di cui al comma 1-ter. I criteri di priorità per la specificità insulare devono tener conto di quanto previsto dall'articolo 1, comma 690, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e degli esiti del tavolo tecnico-politico sui costi dell'insularità di cui al punto 10 dell'accordo in materia di finanza pubblica fra lo Stato e la regione Sardegna del 7 novembre 2019, purché sia comunque assicurato il rispetto dei termini previsti dal presente articolo.

1-ter. Per il finanziamento degli interventi di cui al comma 1-*quater*, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito il "Fondo perequativo infrastrutturale" con una dotazione complessiva di 4.600 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2033, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 300 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, 500 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2028 al 2033. Al predetto Fondo non si applica l'articolo 7-*bis* del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243,

convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18. Il Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri per il supporto tecnico-operativo alle attività di competenza, può stipulare apposita convenzione ai sensi degli articoli 5 e 192 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nel limite massimo di 200.000 euro per l'anno 2021.

1-quater. Entro trenta giorni dal decreto di cui al comma 1-*bis*, ciascun Ministero competente, assegnatario delle risorse di cui al comma 1-*bis* individua, anche sulla base di una proposta non vincolante della Conferenza delle regioni e delle province autonome, in un apposito Piano da adottare con decreto del Ministro competente d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa, ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, gli interventi da realizzare, che non devono essere già oggetto di integrale finanziamento a valere su altri fondi nazionali o comunitari, l'importo del relativo finanziamento, i soggetti attuatori, in relazione al tipo e alla localizzazione dell'intervento, il cronoprogramma della spesa, con indicazione delle risorse annuali necessarie per la loro realizzazione, nonché le modalità di revoca e di eventuale riassegnazione delle risorse in caso di mancato avvio nei termini previsti dell'opera da finanziare. Gli interventi devono essere corredati, ai sensi dell'articolo 11, comma 2-*bis*, della legge 16 gennaio 2003, n. 3, del Codice unico di progetto. Il Piano di cui al primo periodo è comunicato alla Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

1-quinquies. Il monitoraggio della realizzazione degli interventi finanziati di cui al comma 1-*quater* è effettuato attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, classificando gli interventi sotto la voce "Interventi per il recupero del divario infrastrutturale legge di bilancio 2021."

1-sexies. Agli oneri derivanti dal comma 1-ter, pari a 200.000 euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. ».

Articolo 16.

(Disposizioni urgenti in materia di Commissari straordinari)

1. All'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, all'ultimo periodo, le parole « per non oltre un triennio dalla prima nomina » sono sostituite dalle seguenti: « non oltre la data del 31 dicembre 2024 ».

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 375.000 euro per l'anno 2021 e a 1.500.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024, si provvede:

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

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

3. All'articolo 10 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, il comma 8 è abrogato.

Articolo 17.

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pub-

blicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

A.C. 3278-A/R – Modificazioni delle Commissioni

MODIFICAZIONI APPORTATE DALLE COMMISSIONI

All'articolo 1:

al comma 1:

alla lettera a) sono premesse le seguenti:

« 0a) all'articolo 1, il comma 1 è sostituito dal seguente:

“1. La sicurezza e la tutela della salute delle persone nonché la tutela dell'ambiente, nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato”;

0b) all'articolo 3, comma 1, numero 53-bis), la parola: “debole” è sostituita dalla seguente: “vulnerabile” e le parole: “disabili in carrozzella” sono sostituite dalle seguenti: “persone con disabilità”; conseguentemente, ovunque ricorrono nel codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: “debole” e “deboli” sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti: “vulnerabile” e “vulnerabili”;

0c) all'articolo 6, comma 4, lettera b), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “, con particolare riguardo a quelle che attraversano siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'educazione, la scienza e la cultura (UNESCO)” »;

dopo la lettera a) sono inserite le seguenti:

« a-bis) all'articolo 10, comma 2, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

“b) il trasporto eseguito con veicoli eccezionali di una cosa indivisibile, definita al comma 4, che per le sue dimensioni e per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dagli articoli 61 e

62, ovvero che per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dall'articolo 62. Nel caso di blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati compositi e apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, di prodotti siderurgici *coils* e laminati grezzi, il trasporto può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati e, comunque, in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal complesso di veicoli. Qualora siano superati i limiti di cui all'articolo 62, ma nel rispetto dell'articolo 61, il carico può essere completato, con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, nell'osservanza dell'articolo 164 e della massa eccezionale a disposizione, fatta eccezione per gli elementi prefabbricati compositi e le apparecchiature industriali complesse per l'edilizia per i quali ricorre sempre il limite delle sei unità. In entrambi i casi e purché almeno un carico delle cose indicate richieda l'impiego di veicoli eccezionali, la predetta massa complessiva non può essere superiore a 38 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a quattro o più assi, a 72 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a cinque assi e a 86 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a sei o più assi. I richiamati limiti di massa possono essere superati nel solo caso in cui sia trasportato un unico pezzo indivisibile”;

a-ter) all'articolo 15:

1) al comma 3, le parole: “ed *i*” sono soppresse;

2) al comma 3-*bis*, le parole: “da euro 108 ad euro 433” sono sostituite dalle seguenti: “da euro 216 ad euro 866”;

3) dopo il comma 3-*bis* è inserito il seguente:

“3-*ter*. Chiunque viola il divieto di cui al comma 1, lettera *i*), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 52 ad euro 204”;

a-quater) all'articolo 23:

1) dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

“4-*bis*. È vietata sulle strade e sui veicoli qualsiasi forma di pubblicità il cui contenuto proponga messaggi sessisti o violenti o stereotipi di genere offensivi o messaggi lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo religioso o dell'appartenenza etnica oppure discriminatori con riferimento all'orientamento sessuale, all'identità di genere o alle abilità fisiche e psichiche.

4-*ter*. Con decreto dell'autorità di Governo delegata per le pari opportunità, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e con il Ministro della giustizia, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni del comma 4-*bis*.

4-*quater*. L'osservanza delle disposizioni del comma 4-*bis* è condizione per il rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 4; in caso di violazione, l'autorizzazione rilasciata è immediatamente revocata”;

2) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

“7-*bis*. In deroga al divieto di cui al comma 1, terzo periodo, al centro delle rotatorie nelle quali vi è un'area verde, la cui manutenzione è affidata a titolo gratuito a società private o ad altri enti, è consentita l'installazione di un cartello indicante il nome dell'impresa o ente affidatari del servizio di manutenzione del verde, fissato al suolo e di dimensioni non superiori a 40 cm per lato. Per l'installazione del cartello di cui al presente comma si applicano in ogni caso le disposizioni del comma 4”;

3) al comma 13-*bis*, primo periodo, le parole: “dal comma 1” sono sostituite dalle seguenti: “dai commi 1, 4-*bis* e 7-*bis*” e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “; in caso di violazione del comma 4-*bis*, il termine è ridotto a cinque giorni e, nei casi più gravi, l'ente proprietario può disporre l'immediata rimozione del mezzo pubblicitario”;

a-quinquies) all'articolo 25:

1) al comma 1-*bis*, dopo le parole: “le strutture che realizzano l’opera d’arte principale del sottopasso o sovrappasso, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, sono di titolarità” sono inserite le seguenti: “, ai fini della loro realizzazione e manutenzione anche straordinaria,”;

2) il comma 1-*quater* è sostituito dal seguente:

“1-*quater*. Fermo restando quanto previsto dai commi 1-*bis* e 1-*ter* in relazione agli enti titolari delle strutture delle opere d’arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, gli enti proprietari e i gestori delle strade interessate dall’attraversamento a livello sfalsato provvedono a disciplinare mediante appositi atti convenzionali le modalità e gli oneri di realizzazione e manutenzione delle predette strutture”;

a-sexies) all'articolo 40, comma 11, le parole: “che hanno iniziato l’attraversamento” sono sostituite dalle seguenti: “che si accingono ad attraversare la strada o che hanno iniziato l’attraversamento”;

a-septies) all'articolo 50, comma 2, le parole: “3 m” sono sostituite dalle seguenti: “3,5 m”;

a-octies) all'articolo 52, comma 1, lettera *a*), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “, o avente potenza non superiore a 4.000 watt, se ad alimentazione elettrica”;

a-novies) all'articolo 60:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente:

“1. Sono considerati appartenenti alla categoria di veicoli con caratteristiche atipiche i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole d’epoca, nonché i motoveicoli, gli autoveicoli e le macchine agricole di interesse storico e collezionistico”;

2) al comma 2, le parole: “Rientrano nella categoria dei veicoli d’epoca i motoveicoli e gli autoveicoli” sono sostituite dalle seguenti: “Rientrano nella categoria dei vei-

coli d’epoca i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole”;

3) la rubrica è sostituita dalla seguente: “Motoveicoli, ciclomotori, autoveicoli e macchine agricole d’epoca e di interesse storico e collezionistico iscritti negli appositi registri” »;

alla lettera *b*), numero 1), le parole: « 18 m » sono sostituite dalle seguenti: « 18,75 m, ferma restando l’idoneità certificata dei rimorchi, o delle unità di carico ivi caricate, al trasporto intermodale strada-rotaia e strada-mare e »;

dopo la lettera *b*) sono inserite le seguenti:

« *b-bis*) all'articolo 62, comma 3, il secondo periodo è sostituito dal seguente: “Qualora si tratti di autobus o filobus a due assi la massa complessiva a pieno carico non deve eccedere le 19,5 t”;

b-ter) all'articolo 68, il comma 2 è sostituito dal seguente:

“2. I dispositivi di segnalazione di cui alla lettera *c*) del comma 1 devono essere funzionanti da mezz’ora dopo il tramonto del sole a mezz’ora prima del suo sorgere e anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità, durante la marcia sia nei centri abitati che fuori dai centri abitati” »;

dopo la lettera *c*) sono inserite le seguenti:

« *c-bis*) all'articolo 80 è aggiunto, in fine, il seguente comma:

“17-*bis*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da emanare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di riqualificazione delle bombole approvate in conformità al regolamento n. 110 della Commissione economica per l’Europa delle Nazioni Unite (UNECE R 110) e sono individuati i soggetti preposti alla riqualificazione, al fine di semplificare l’esecuzione della riqualificazione stessa”;

c-ter) all'articolo 86:

1) al comma 1, dopo la parola: “autovetture” sono inserite le seguenti: “, motocicli e velocipedi”;

2) la rubrica è sostituita dalla seguente: “Servizio di piazza con autovetture, motocicli e velocipedi con conducente o taxi”;

c-quater) all'articolo 100, comma 10, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: “I motoveicoli impegnati in competizioni motoristiche fuoristrada che prevedono trasferimenti su strada possono esporre, limitatamente ai giorni e ai percorsi di gara, in luogo delle targhe di cui ai commi 1 e 2, una targa sostitutiva costituita da un pannello auto-costruito che riproduce i dati di immatricolazione del veicolo. Il pannello deve avere fondo giallo, cifre e lettere nere e caratteristiche dimensionali identiche a quelle della targa che sostituisce ed è collocato in modo da garantire la visibilità e la posizione richieste dal regolamento per le targhe di immatricolazione. Sono autorizzati all'utilizzo della targa sostitutiva i partecipanti concorrenti muniti di regolare licenza sportiva della Federazione motociclistica italiana, esclusivamente per la durata della manifestazione e lungo il percorso indicato nel regolamento della manifestazione stessa”;

c-quinquies) all'articolo 105, comma 1, le parole: “16,50 m” sono sostituite dalle seguenti: “18,75 m. I convogli che per specifiche necessità funzionali superano, da soli o compreso il loro carico, il limite di lunghezza di 18,75 m possono essere ammessi alla circolazione come trasporti eccezionali; a tali convogli si applicano le norme previste dall'articolo 104, comma 8”;

c-sexies) all'articolo 110:

1) al comma 2 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “e commercianti di macchine agricole e, limitatamente alle macchine agricole indicate dall'articolo 57, comma 2, lettera a), numeri 1) e 2), aventi massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile non superiore a 6 t, e ai rimorchi agricoli di cui all'articolo 57,

comma 2, lettera b), numero 2), aventi massa complessiva non superiore a 6 t, a nome di colui che si dichiara proprietario”;

2) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

“2-bis. Al fine di promuovere lo sviluppo delle reti di imprese di cui all'articolo 3 del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, e all'articolo 6-bis, comma 2, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116, alle reti costituite da imprenditori agricoli, singoli o associati, di cui all'articolo 2135 del codice civile, finalizzate anche all'acquisto di macchine agricole, è consentita l'immatricolazione ai sensi del comma 2 del presente articolo a nome della rete di imprese, identificata dal codice fiscale, richiesto dalle imprese partecipanti, e dal contratto di rete, redatto e iscritto ai sensi del citato articolo 3 del decreto-legge n. 5 del 2009, da cui risultino la sede, la denominazione e il programma della rete, previa individuazione di un'impresa della rete incaricata di svolgere le funzioni amministrative attribuite dalla legge al proprietario del veicolo” »;

alla lettera d), dopo le parole: « A1, A2 o A, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso » sono inserite le seguenti: « anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123 » e sono aggiunte in fine, le seguenti parole: « anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123. Con decreto del Ministro della salute sono stabilite le modalità con cui anche gli istituti dedicati all'educazione stradale possono erogare la formazione delle nozioni di primo soccorso prevista per i soggetti che intendono conseguire i certificati di abilitazione professionale di cui al secondo e al terzo periodo »;

dopo la lettera d) sono inserite le seguenti:

« d-bis) all'articolo 117, comma 2-bis, dopo il terzo periodo è inserito il seguente: “Le limitazioni di cui al presente comma

non si applicano inoltre se a fianco del conducente si trova, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore”;

d-ter) all'articolo 121, comma 11, secondo periodo, le parole: “per una volta soltanto” sono sostituite dalle seguenti: “per non più di due volte”;

d-quater) all'articolo 122:

1) il comma 3 è sostituito dal seguente:

“3. Agli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A, quando utilizzano veicoli nei quali non può prendere posto, a fianco del conducente, altra persona in funzione di istruttore, non si applicano le disposizioni del comma 2”;

2) il comma 5 è abrogato;

3) al comma 6, le parole: “sei mesi” sono sostituite dalle seguenti: “dodici mesi”;

4) il comma 8 è sostituito dal seguente:

“8. Chiunque, autorizzato per l'esercitazione, guida senza avere a fianco, ove previsto, in funzione di istruttore, persona provvista di patente valida ai sensi del comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731. Alla violazione consegue la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per tre mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI”;

d-quinquies) all'articolo 126-bis, il comma 3 è sostituito dal seguente:

“3. Ogni variazione di punteggio è comunicata tramite il portale dell'automobilista con le modalità indicate dal Dipartimento per la mobilità sostenibile – Direzione generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione del Mini-

stero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili”;

d-sexies) all'articolo 138, dopo il comma 11 è aggiunto il seguente:

“11-bis. I veicoli in dotazione alla Protezione civile nazionale, alla protezione civile della regione Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano, agli enti locali e agli enti del Terzo settore, comunque immatricolati, utilizzati per fini istituzionali e servizi di pubblica utilità, possono essere dotati di rimorchio destinato al trasporto di cose, di larghezza massima superiore alla larghezza del veicolo trainante, fermi restando i limiti di cui agli articoli 61 e 62”;

d-septies) all'articolo 142, comma 12-quater, dopo il primo periodo sono inseriti i seguenti: “Ciascun ente locale pubblica la relazione di cui al primo periodo in apposita sezione del proprio sito *internet* istituzionale entro trenta giorni dalla trasmissione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e al Ministero dell'interno. A decorrere dal 1° luglio 2022, il Ministero dell'interno, entro sessanta giorni dalla ricezione, pubblica in apposita sezione del proprio sito *internet* istituzionale le relazioni pervenute ai sensi del primo periodo” e, al secondo periodo, le parole: “di cui al periodo precedente” sono sostituite dalle seguenti: “di cui al primo periodo”;

d-octies) all'articolo 147:

1) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

“3-bis. Il mancato rispetto di quanto stabilito dal comma 3 può essere rilevato anche tramite appositi dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni, conformi alle caratteristiche specificate dall'articolo 192 del regolamento”;

2) dopo il comma 6 è aggiunto il seguente:

“6-bis. I dispositivi di cui al comma 3-bis possono essere installati anche dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria a sue spese” »;

alla lettera e), al numero 1) è premesso il seguente:

«01) al comma 1, la lettera *h-bis*) è sostituita dalle seguenti:

“*h-bis*) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici;

h-ter) negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici. Tale divieto è previsto anche per i veicoli elettrici che non effettuano l’operazione di ricarica o che permangono nello spazio di ricarica oltre un’ora dopo il completamento della fase di ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23 alle ore 7, a eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata di cui all’articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257” »;

dopo la lettera e) sono inserite le seguenti:

«*e-bis*) all’articolo 171, comma 2, secondo periodo, la parola: “minore” è soppressa e dopo la parola: “risponde” è inserita la seguente: “anche”;

e-ter) all’articolo 173, comma 2, dopo le parole: “apparecchi radiotelefonici” sono inserite le seguenti: “, *smartphone*, *computer* portatili, *notebook*, *tablet* e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l’allontanamento delle mani dal volante”;

e-quater) all’articolo 175, comma 2, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

“a) velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 150 centimetri cubici se a motore termico, ovvero di potenza inferiore a 11 kW se a motore elettrico, e motocarrozette di cilindrata inferiore a 250 centimetri cubici se a motore termico”;

e-quinquies) all’articolo 177, comma 1, dopo il primo periodo sono inseriti i seguenti: “L’uso dei predetti dispositivi è consentito altresì ai conducenti dei motoveicoli impiegati in interventi di emergenza sanitaria e, comunque, solo per l’espletamento di servizi urgenti di istituto. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con de-

creto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono definite le tipologie di motoveicoli di cui al secondo periodo e le relative caratteristiche tecniche e sono individuati i servizi urgenti di istituto per i quali possono essere impiegati i dispositivi”;

e-sexies) all’articolo 180, comma 8, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: “L’invito a presentarsi per esibire i documenti di cui al presente articolo non si applica nel caso in cui l’esistenza e la validità della documentazione richiesta possano essere accertate tramite consultazione di banche di dati o archivi pubblici o gestiti da Amministrazioni dello Stato accessibili da parte degli organi di polizia stradale, ad eccezione delle ipotesi in cui l’accesso a tali banche di dati o archivi pubblici non sia tecnicamente possibile al momento della contestazione” »;

alla lettera f), al numero 1) è premesso il seguente:

«01) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

“3-*bis*. Ai veicoli al servizio di persone con disabilità, titolari del contrassegno speciale ai sensi dell’articolo 381, comma 2, del regolamento, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati” »;

alla lettera g), capoverso Art. 188-*bis*, comma 3, le parole: « o ne faccia uso improprio, » sono sostituite dalle seguenti: « , o ne fa uso improprio »;

dopo la lettera g) sono aggiunte le seguenti:

«*g-bis*) all’articolo 191, il comma 1 è sostituito dal seguente:

“1. Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali o si trovano nelle loro immediate prossimità. I conducenti che svoltano per inoltrarsi in un’altra strada al cui ingresso si trova un

attraversamento pedonale devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sull'attraversamento medesimo o si trovano nelle sue immediate prossimità, quando a essi non sia vietato il passaggio. Resta fermo il divieto per i pedoni di cui all'articolo 190, comma 4”;

g-ter) all'articolo 196, comma 1, secondo periodo, le parole: “risponde solidalmente il locatario e” sono sostituite dalle seguenti: “il locatario, in vece del proprietario, risponde solidalmente con l'autore della violazione o, per i ciclomotori, con l'intestatario del contrassegno di identificazione;”;

g-quater) all'articolo 203:

1) al comma 1, primo periodo, dopo le parole: “con raccomandata con ricevuta di ritorno” sono aggiunte le seguenti: “o per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall'articolo 65 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82”;

2) al comma 1-*bis*, primo periodo, dopo le parole: “con raccomandata con avviso di ricevimento” sono aggiunte le seguenti: “o trasmesso per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall'articolo 65 del codice di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82”;

g-quinquies) all'articolo 213:

1) al comma 3, terzo periodo, la parola: “trasmissione” è sostituita dalla seguente: “ricezione” e dopo le parole: “del provvedimento” sono aggiunte le seguenti “adottato dal prefetto”;

2) al comma 5:

2.1) al sesto periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “; la medesima comunicazione reca altresì l'avviso che, se l'avente diritto non assumerà la custodia del veicolo nei successivi cinque giorni, previo pagamento dei relativi oneri

di recupero e custodia, il veicolo sarà alienato anche ai soli fini della sua rottamazione”;

2.2) sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: “Nel caso di veicoli sequestrati in assenza dell'autore della violazione, per i quali non sia stato possibile rintracciare contestualmente il proprietario o altro obbligato in solido, e affidati a uno dei soggetti di cui all'articolo 214-*bis*, il verbale di contestazione, unitamente a quello di sequestro recante l'avviso ad assumerne la custodia, è notificato senza ritardo dall'organo di polizia che ha eseguito il sequestro. Contestualmente, il medesimo organo di polizia provvede altresì a dare comunicazione del deposito del veicolo presso il soggetto di cui all'articolo 214-*bis* mediante pubblicazione di apposito avviso nell'albo pretorio del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione. Qualora, per comprovate difficoltà oggettive, non sia stato possibile eseguire la notifica e il veicolo risulti ancora affidato a uno dei soggetti di cui all'articolo 214-*bis*, la notifica si ha per eseguita nel trentesimo giorno successivo a quello di pubblicazione della comunicazione di deposito del veicolo nell'albo pretorio del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione”;

3) al comma 7, quinto periodo, la parola: “distrutto” è sostituita dalla seguente: “alienato”;

4) dopo il comma 10 è aggiunto il seguente:

“10-*bis*. Il provvedimento con il quale è disposto il sequestro del veicolo è comunicato dall'organo di polizia precedente ai competenti uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile di cui al comma 10 per l'annotazione al PRA. In caso di dissequestro, il medesimo organo di polizia provvede alla comunicazione per la cancellazione dell'annotazione nell'Archivio nazionale dei veicoli e al PRA”;

g-sexies) all'articolo 214, comma 5, secondo periodo, la parola: “sequestro” è sostituita dalle seguenti: “fermo amministrativo”;

g-septies) all'articolo 215-*bis*:

1) al comma 1, secondo periodo, le parole: “, in cui, per ciascun veicolo, sono riportati altresì i dati identificativi del proprietario risultanti al pubblico registro automobilistico” sono soppresse;

2) al comma 4, le parole: “comunicazione, tra gli uffici interessati, dei dati necessari all'espletamento delle procedure di cui al” sono sostituite dalle seguenti: “attuazione delle disposizioni del”;

3) alla rubrica, la parola: « rimossi, » è soppresa;

g-octies) alla tabella dei punteggi previsti all'art. 126-*bis*:

1) al capoverso “Art. 158”, alla voce “Comma 2”, le parole: “lettere *d*), *g*) e *h*)” sono sostituite dalle seguenti: “lettere *d*) e *h*)” ed è aggiunta, in fine, la seguente voce: “Comma 2, lettera *g*) – 4”;

2) il capoverso “Art. 188” è sostituito dal seguente: “Art. 188 – Comma 4 – 6 – Comma 5 – 3” »;

dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« 1-*bis*. Al fine di ridurre i tempi di sottoscrizione degli atti convenzionali previsti dall'articolo 25, commi 1-*quater* e 1-*quinqies*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è approvato, in relazione agli attraversamenti tra le strade di tipo A o di tipo B statali e le strade di classificazione inferiore ai sensi dell'articolo 2 del medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, l'elenco delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, con l'indicazione dei relativi enti titolari, ai sensi e per gli effetti dei commi 1-*bis* e 1-*ter* del medesimo articolo 25.

1-*ter*. L'articolo 188, comma 3-*bis*, del codice della strada, di cui al decreto legi-

slativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dal comma 1, lettera *f*), numero 01), si applica a decorrere dal 1° gennaio 2022. Nell'eventualità in cui dall'attuazione del comma 1, lettera *f*), derivino minori entrate per il bilancio degli enti locali, attestate dall'organo competente, gli enti stessi provvedono a rivedere le tariffe per la sosta o il parcheggio nelle aree a pagamento, al solo ed esclusivo fine di compensare le predette minori entrate »;

al comma 2, lettera *b*), dopo le parole: « dei trasporti » è inserito il seguente segno d'interpunzione: « , »;

dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-*bis*. Sono classificate d'interesse storico o collezionistico ai sensi dell'articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, le macchine agricole la cui data di costruzione è precedente di almeno quaranta anni a quella della richiesta di riconoscimento nella categoria in questione. Le caratteristiche tecniche devono comprendere almeno tutte quelle necessarie per la verifica di idoneità alla circolazione del motoveicolo o dell'autoveicolo ai sensi dei commi 5 e 6 del citato articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Governo provvede ad apportare al citato articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 le modifiche necessarie al fine di adeguarlo a quanto disposto dal presente comma »;

al comma 3, terzo periodo, la parola: « ricorrono » è sostituita dalla seguente: « ricorrono »;

dopo il comma 4 è inserito il seguente:

« 4-*bis*. Al fine di semplificare le attività degli uffici della motorizzazione civile, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con proprio decreto da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è autorizzato a mo-

dificare l'allegato A del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 8 gennaio 2021, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 37 del 13 febbraio 2021, inserendo tra le modifiche ai veicoli per le quali l'aggiornamento della carta di circolazione non è subordinato a visita e prova ai sensi dell'articolo 78, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, anche quelle riguardanti i sistemi ruota previsti dal regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 gennaio 2013, n. 20 »;

dopo il comma 5 sono inseriti i seguenti:

« 5-bis. Dal 1° gennaio fino al 30 giugno 2022, ai giovani fino al trentacinquesimo anno d'età e ai soggetti che percepiscono il reddito di cittadinanza ovvero ammortizzatori sociali, a qualsiasi titolo e comunque denominati, è riconosciuto, nei limiti delle risorse di cui al presente comma, un contributo, a titolo di rimborso delle spese sostenute e documentate per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi di cui al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, di importo pari a 1.000 euro e comunque non superiore al 50 per cento dell'importo di tali spese. Ai fini del riconoscimento del contributo di cui al primo periodo, i richiedenti devono dimostrare di avere stipulato, entro tre mesi dal conseguimento della patente o dell'abilitazione professionale, un contratto di lavoro in qualità di conducente con un operatore economico del settore dell'autotrasporto di merci per conto di terzi, per un periodo di almeno sei mesi. Per le finalità di cui al presente comma è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per l'anno 2022.

5-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, adottato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono indicati i termini e le modalità di presentazione delle domande per il riconoscimento del contributo

di cui al comma 5-bis, nonché le modalità di erogazione dello stesso.

5-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 5-bis, pari a 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

5-quinquies. In deroga a quanto disposto dall'articolo 54, comma 1, lettera d), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sugli autocarri è possibile la presenza a bordo, oltre che delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose trasportate, anche di un soggetto neoassunto, in possesso dei titoli professionali previsti per l'esercizio della professione, per un periodo di addestramento di durata massima di tre mesi.

5-sexies. Al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 1, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

“a) servizi automobilistici interregionali di competenza statale, di seguito indicati ‘servizi di linea’: i servizi di trasporto di persone effettuati su strada mediante autobus, ad offerta indifferenziata, e aventi itinerari, orari e frequenze prestabiliti che si svolgono in modo continuativo o periodico su un percorso la cui lunghezza sia pari o superiore a 250 km e che collegano almeno due regioni, restando ferma, per tali servizi di linea, la possibilità per i passeggeri di concludere il viaggio all'interno della stessa regione nella quale detto itinerario di viaggio è iniziato e, per le tratte all'interno della medesima regione e oggetto di contratto di servizio, la possibilità di servire relazioni di traffico limitate ai capoluoghi di provincia, nonché i servizi integrativi di cui al regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, convertito dalla legge 24 marzo 1932, n. 386, aventi le predette caratteristiche”;

b) all'articolo 3:

1) al comma 1, le parole: “rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei tra-

sporti,” sono sostituite dalle seguenti: “rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza, relativamente al percorso e alle aree di fermata del servizio di linea proposto e”;

2) al comma 2:

2.1) la lettera *g)* è sostituita dalla seguente:

“*g)* proporre un servizio di linea nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza, sul percorso e sulle aree di fermata del servizio di linea proposto”;

2.2) la lettera *m)* è abrogata;

3) al comma 3, le parole: “, *g)* e *m)*” sono sostituite dalle seguenti: “e *g)*”;

c) all’articolo 5, comma 2, la lettera *c)* è sostituita dalla seguente:

“*c)* tenere a bordo dell’autobus adibito al servizio la copia dell’autorizzazione rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, certificata conforme da quest’ultimo oppure in formato digitale originato dall’applicazione informatica gestita dal medesimo Ministero, come disciplinato dal decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato in attuazione dell’articolo 4, comma 1. La documentazione, redatta nella forma specificata nel citato decreto ministeriale, dalla quale risulti che il conducente abbia un regolare rapporto di lavoro secondo la normativa vigente, deve essere tenuta a bordo del veicolo”.

5-septies. Le disposizioni di cui al comma *5-sexies*, lettera *a)*, si applicano a partire dal 31 marzo 2022.

5-octies. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, provvede a modificare il regolamento di cui al decreto del Ministro dei trasporti 1° dicembre 2006, n. 316, anche al fine di semplificare il procedimento autorizzatorio, con particolare riferimento alla riduzione dei termini del medesimo procedimento e alla sua conclusione anche se-

condo le modalità di cui all’articolo 20 della legge 7 agosto 1990, n. 241 »;

al comma 6:

ai capoversi 4-nonies e 4-decies, la parola: « 4-nonies », ovunque ricorre, è sostituita dalla seguente: « 4-novies »;

al capoverso 4-undecies, primo periodo, le parole: « In relazione all’anno » sono sostituite dalle seguenti: « Per l’anno »;

dopo il comma 6 sono aggiunti i seguenti:

« *6-bis.* All’articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: “Il Fondo finanzia altresì il 50 per cento del costo complessivo degli interventi posti in essere da comuni e unioni di comuni relativi a:

a) messa in sicurezza della mobilità ciclistica urbana, comprese l’istituzione di zone a velocità limitata, inferiore o uguale a 30 km/h, e l’installazione della relativa segnaletica;

b) realizzazione di stalli o aree di sosta per i velocipedisti;

c) realizzazione della casa avanzata e delle corsie ciclabili di cui all’articolo 3, comma 1, numeri *7-bis)*, *12-bis)* e *12-ter)*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285”.

6-ter. All’articolo 200-*bis* del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: “in favore delle persone fisicamente impedito o comunque a mobilità ridotta, con patologie accertate, anche se accompagnate, ovvero appartenenti a nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall’emergenza epidemiologica da virus COVID-19 o in stato di bisogno” sono sostituite dalle seguenti: “in favore delle persone fisicamente impedito, a mobilità ridotta anche se accompagnate, ovvero persone con invalidità o affette da malattie che necessitano di cure continuative, ovvero appartenenti a

nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 o in stato di bisogno, ovvero di donne in gravidanza, ovvero di persone di età pari o superiore a sessantacinque anni”;

b) dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

4-bis. Nei limiti delle risorse ad essi assegnate, i comuni possono prevedere il superamento del limite del 50 per cento della spesa sostenuta per persone in condizioni di particolare fragilità, anche economica, appartenenti alle categorie di cui al comma 1.

4-ter. Nell'ambito e nei limiti delle risorse loro assegnate, i comuni possono utilizzare una quota pari al 5 per cento delle medesime risorse anche per finanziare le spese necessarie per promuovere ed attivare la misura di cui al presente articolo”.

6-quater. Al fine di sostenere le attività di trasformazione digitale dei servizi di motorizzazione resi a cittadini e imprese dagli uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché di garantire elevati livelli di sicurezza cibernetica in relazione al trattamento dei dati, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, un apposito fondo con una dotazione pari a 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma “Fondi di riserva e speciali” della missione “Fondi da ripartire” dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6-quinquies. All'articolo 22, comma 6, lettera b), del decreto legislativo 21 novem-

bre 2005, n. 286, il secondo periodo è soppresso.

6-sexies. In fase di progettazione ed esecuzione di infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario devono essere previste infrastrutture complementari atte a consentire il passaggio in sicurezza di fauna selvatica nelle aree in cui è maggiore la loro presenza nel territorio.

6-septies. Le disposizioni del comma 6-sexies si applicano alle infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario la cui attività di progettazione è avviata successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

6-octies. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, sono definite le specifiche tecniche destinate ai gestori e finalizzate ad assicurare modalità standardizzate ai fini della progettazione di cui al comma 6-sexies.

6-novies. Dall'attuazione delle disposizioni dei commi 6-sexies, 6-septies e 6-octies non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

6-decies. All'articolo 18 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, il comma 3-bis è abrogato ».

Dopo l'articolo 1 sono inseriti i seguenti:

« Art. 1-bis. — (Semplificazioni nelle agevolazioni sui veicoli per le persone con disabilità) — 1. Per il riconoscimento delle agevolazioni previste dall'articolo 8 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, con riferimento all'acquisto di veicoli, i soggetti con ridotte o impedito capacità motorie permanenti, abilitati alla guida presentano una copia semplice della patente posseduta, ove essa contenga l'indicazione di adattamenti, anche di serie, per il veicolo agevolabile da condurre, prescritti dalle commissioni mediche locali di cui all'articolo 119, comma 4, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. Con decreto di natura non regolamentare, il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione

del presente decreto, provvede a modificare il decreto del Ministro delle finanze 16 maggio 1986, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 113 del 17 maggio 1986, per adeguarlo a quanto disposto dal comma 1.

Art. 1-ter. — (*Disposizioni per garantire la sicurezza della circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica*) — 1. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, i commi da 75 a 75-septies sono sostituiti dai seguenti:

“75. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possiedono i seguenti requisiti:

a) le caratteristiche costruttive di cui all'allegato 1 annesso al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 162 del 12 luglio 2019;

b) assenza di posti a sedere;

c) motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW;

d) segnalatore acustico;

e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di cui al comma 75-quaterdecies;

f) la marcatura ‘CE’ prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006.

75-bis. A decorrere dal 1° luglio 2022, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica commercializzati in Italia devono essere dotati di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote. Per i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica già in circolazione prima di tale data, è fatto obbligo di adeguarsi entro il 1° gennaio 2024.

75-ter. Fermo restando quanto previsto dai commi da 75 a 75-vicies bis, i servizi di noleggio dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, anche in modalità *free-floating*, possono essere attivati esclusivamente con apposita delibera della Giunta comunale, nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi in circolazione:

a) l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso;

b) le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati;

c) le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città.

75-quater. È vietata la circolazione ai monopattini a motore con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75.

75-quinquies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, per quanto non previsto dai commi da 75 a 75-vicies ter, sono equiparati ai velocipedi.

75-sexies. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, e di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare su strada pubblica solo se provvisti anteriormente di luce bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa, entrambe accese e ben funzionanti. I monopattini elettrici sono altresì dotati posteriormente di catadiottri rossi.

75-septies. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, il conducente del monopattino a propulsione prevalentemente elettrica deve circolare indossando il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-ter dell'articolo 162 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

75-octies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età.

75-novies. I conducenti di età inferiore ai diciotto anni hanno l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.

75-decies. È vietato trasportare altre persone, oggetti o animali, di trainare veicoli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo.

75-undecies. È vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sui marciapiedi. Sui marciapiedi è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. È altresì vietato circolare contromano, salvo nelle strade con doppio senso ciclabile.

75-duodecies. I conducenti dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio sempre con entrambe le mani, salvo che non sia necessario segnalare la manovra di svolta sui mezzi privi indicatori di direzione.

75-terdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare esclusivamente su strade urbane con limite di velocità di 50 km/h, nelle aree pedonali, su percorsi pedonali e ciclabili, su corsie ciclabili, su strade a priorità ciclabile, su piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata ovvero dovunque sia consentita la circolazione dei velocipedi.

75-quaterdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono superare il limite di velocità di 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali. Non possono superare il limite di 20 km/h in tutti gli altri casi di circolazione di cui al comma *75-terdecies*.

75-quinquiesdecies. È vietato sostare sul marciapiede, salvo nelle aree individuate dai comuni. I comuni possono individuare tali aree, garantendo adeguata capillarità, privilegiando la scelta di localizzazioni alternative ai marciapiedi. Tali aree possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito *internet* istituzionale del comune. Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati a velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.

75-sexiesdecies. Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici, al fine di scongiurare la pratica diffusa del parcheggio irregolare dei loro mezzi, devono altresì prevedere l'obbligo di acquisizione della foto al termine di ogni noleggio, dalla quale si desuma chiaramente la posizione dello stesso nella pubblica via.

75-septiesdecies. Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici sono tenuti ad organizzare, in accordo con i comuni nei quali operano, adeguate campagne informative sull'uso corretto del monopattino elettrico e ad inserire nelle applicazioni digitali per il noleggio le regole fonda-

tali, impiegando tutti gli strumenti tecnologici utili a coadiuvare il rispetto delle regole.

75-duodevicies. Chiunque viola le disposizioni di cui ai commi da *75-sexies* a *75-quaterdecies* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 50 a euro 250.

75-undevicies. Chiunque circola con un monopattino a motore avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 75 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400.

75-vicies. Alla violazione delle disposizioni di cui al comma *75-quater* consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del monopattino, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

75-vicies semel. Nei casi di violazione della disposizione di cui al comma *75-quinquiesdecies* si applica la sanzione di cui all'articolo 158, comma 5, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, prevista per i ciclomotori e i motoveicoli.

75-vicies bis. Ai fini delle sanzioni di cui alle disposizioni dei commi da 75 a *75-vicies semel*, si applicano le disposizioni del titolo VI del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Si considerano in circolazione i veicoli o i dispositivi di mobilità personale che sono condotti nelle aree e negli spazi individuati dal medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.

75-vicies ter. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili avvia, in collaborazione con il Ministero dell'interno e con il Ministero dello sviluppo economico, apposita istruttoria finalizzata alla verifica della necessità dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile contro i danni a terzi derivante dalla circolazione dei monopattini elettrici. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmette alle competenti Commissioni parlamentari la relazione sugli esiti dell'attività istruttoria di cui al primo periodo entro centottanta

giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione” ».

All'articolo 2:

al comma 1, dopo le parole: « legge 28 febbraio 2020, n. 8, le parole » sono inserite le seguenti: « : “relative all'anno 2020 e all'anno 2021” sono sostituite dalle seguenti: “relative agli anni 2020 e 2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio” e le parole: »;

dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« 1-bis. Al fine di accelerare la realizzazione delle infrastrutture autostradali e l'effettuazione degli interventi di manutenzione straordinaria, nonché di promuovere l'innovazione tecnologica e la sostenibilità delle medesime infrastrutture, l'affidamento delle concessioni relative alla tratta autostradale di cui all'articolo 13-bis, comma 2, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, può avvenire, in deroga alle disposizioni del comma 1 del medesimo articolo 13-bis, anche facendo ricorso alle procedure previste dall'articolo 183 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, da concludere entro il 31 dicembre 2022. In caso di avvio della procedura di affidamento della concessione secondo le modalità di cui al primo periodo e nelle more del suo svolgimento, la società Autobrennero Spa, fermo restando quanto previsto dal citato articolo 13-bis, comma 2, del decreto-legge n. 148 del 2017, provvede, altresì, al versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro i termini di cui ai commi 3 e 4 del medesimo articolo 13-bis, di una somma corrispondente agli importi previsti dallo stesso comma 3 in relazione agli anni 2018, 2019, 2020 e 2021, a titolo di acconto delle somme dovute dalla medesima società in forza della delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) 1° agosto 2019, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 255 del 30 ottobre 2019. In caso di affidamento della concessione a un operatore economico di-

verso dalla società Autobrennero Spa e qualora le somme effettivamente dovute da tale società in forza della citata delibera del CIPE 1° agosto 2019 risultino inferiori a quelle corrisposte ai sensi del secondo periodo del presente comma, il concessionario subentrante provvede a versare l'importo differenziale direttamente alla società Autobrennero Spa mediante riduzione delle somme dovute al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di concedente, a titolo di prezzo della concessione.

1-ter. Per le medesime finalità di cui al comma 1-bis del presente articolo, all'articolo 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, il primo e il secondo periodo sono sostituiti dai seguenti: “La società Autobrennero Spa provvede al trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse accantonate in regime di esenzione fiscale fino alla data di entrata in vigore della presente disposizione nel fondo di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, mediante versamenti rateizzati di pari importo, da effettuare entro l'anno 2028. La società Autobrennero Spa provvede al versamento della prima rata entro il 15 dicembre 2021 e delle successive rate entro il 15 dicembre di ciascuno degli anni successivi”;

b) al comma 4, le parole: “entro il 31 luglio 2021” sono sostituite dalle seguenti: “entro il 15 dicembre 2021” e le parole: “entro il 30 giugno 2021” sono sostituite dalle seguenti: “entro il 21 dicembre 2021” »;

dopo il comma 2 sono inseriti i seguenti:

« 2-bis. All'articolo 9-ter, comma 1, del decreto-legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, le parole: “31 ottobre 2021”, ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: “31 dicembre 2021”.

2-ter. Al fine di ridurre i tempi di realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, di cui all'articolo 35,

comma 1-ter, quarto periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, nelle more della definizione del procedimento di revisione della concessione di cui al terzo periodo del medesimo articolo 35, comma 1-ter, è autorizzato l'acquisto da parte della società ANAS Spa dei progetti elaborati dalla società Autostrada tirrenica Spa relativi al predetto intervento viario, previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Per le finalità di cui al primo periodo, la società ANAS Spa provvede ad acquisire preventivamente il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si pronuncia entro trenta giorni dalla data di ricezione della richiesta, in relazione alle eventuali integrazioni o modifiche da apportare ai predetti progetti, nonché all'entità del corrispettivo da riconoscere secondo i criteri di cui al primo periodo.

2-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 2-ter, pari a 36,5 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede, quanto a 35,8 milioni di euro per l'anno 2021, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e, quanto a 700.000 euro per l'anno 2021, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1016, della legge 27 dicembre 2006, n. 296. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

2-quinquies. Al fine di favorire il superamento della grave crisi derivante dalle complesse problematiche del traffico e della mobilità lungo la rete stradale e autostradale della regione Liguria, nelle more della

definizione del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la società ANAS Spa relativo al periodo 2021-2025, è assegnato alla società ANAS Spa un contributo di 3 milioni di euro per l'anno 2022 e di 5 milioni di euro per l'anno 2023 da destinare alla redazione della progettazione di fattibilità tecnico-economica relativa all'adeguamento e alla messa in sicurezza della strada statale 1 via Aurelia nel tratto compreso tra il comune di Sanremo e il comune di Ventimiglia. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

2-sexies. Per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti *in house* ai sensi dell'articolo 5 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, è autorizzata la costituzione di una nuova società, interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

2-septies. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con riferimento alla società di cui al comma 2-sexies, sono definiti l'atto costitutivo e lo statuto sociale, sono nominati gli organi sociali per il primo periodo di durata in carica, anche in deroga alle disposizioni del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, sono stabilite le remunerazioni degli stessi

organi ai sensi dell'articolo 2389, primo comma, del codice civile e sono definiti i criteri, in riferimento al mercato, per la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche da parte del consiglio di amministrazione ai sensi dell'articolo 2389, terzo comma, del codice civile, in deroga all'articolo 23-bis del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Le successive modifiche allo statuto e le successive nomine dei componenti degli organi sociali sono deliberate a norma del codice civile.

2-octies. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definiti i contenuti e le modalità di esercizio del controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sulla società di cui al comma *2-sexies*.

2-novies. La società di cui al comma *2-sexies* può, nei limiti delle risorse disponibili, stipulare, anche in deroga alla disciplina del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, a eccezione delle norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, apposite convenzioni, anche a titolo oneroso, con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale nonché costituire società di gestione di autostrade statali ovvero acquisire partecipazioni nelle medesime società, secondo le modalità e le procedure definite dallo statuto di cui al comma *2-septies* e dal decreto di cui al comma *2-octies*.

2-decies. A decorrere dalla data di acquisto dell'efficacia del decreto di cui al comma *2-septies*, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni alla società ANAS Spa sono trasferite alla società di cui al comma *2-sexies*.

2-undecies. Dopo il comma 6 dell'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, è inserito il seguente: "*6-bis.* ANAS S.p.A. adotta sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, compresi le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati previsti dal comma 4, e per ciascuna attività". Le attività di cui al periodo precedente sono svolte attraverso il contratto di programma sottoscritto tra ANAS S.p.A. e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

2-duodecies. All'articolo 1, comma 870, secondo periodo, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, le parole: "definisce il corrispettivo annuale a fronte delle opere da realizzare e dei servizi da rendere" sono sostituite dalle seguenti: "individua le opere da realizzare e i servizi da rendere". Il comma 5 dell'articolo 13 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, è abrogato.

2-terdecies. Le società di cui all'articolo 36, comma 2, lettera b), numero 4), del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, che non hanno provveduto, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ad avviare ovvero a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, sono sciolte e poste in liquidazione a decorrere dalla medesima data. Per lo svolgimento delle attività liquidatorie, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è nominato un commissario liquidatore. Con il decreto di nomina è determinato il compenso spettante al commissario liquidatore sulla base del decreto di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14. Gli oneri relativi al pagamento di tale compenso sono a carico delle società di cui al primo pe-

riodo. Resta ferma l'assegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili delle risorse già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale di cui al primo periodo e ancora disponibili alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, da impiegare per le medesime finalità.

2-quaterdecies. All'articolo 36, comma 3-bis, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: "Per i quadri economici approvati a decorrere dal 1° gennaio 2022, la quota di cui al precedente periodo non può superare il 9 per cento dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento. Entro il predetto limite, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulla base delle risultanze della contabilità analitica sulle spese effettivamente sostenute da parte di ANAS s.p.a., stabilisce la quota da riconoscere alla società con obiettivo di efficientamento dei costi".

2-quinquiesdecies. Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a partecipare al capitale sociale e a rafforzare la dotazione patrimoniale della società di cui al comma 2-sexies con un apporto complessivo di 52 milioni di euro, da sottoscrivere e versare anche in più fasi e per successivi aumenti di capitale della dotazione patrimoniale nel limite di spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2021, di 10 milioni di euro per l'anno 2022 e di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024. Ai relativi oneri si provvede:

a) quanto a 2 milioni di euro per l'anno 2021, mediante versamento, nel medesimo anno, all'entrata del bilancio dello Stato, di una corrispondente somma iscritta in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77;

b) quanto a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per

ciascuno degli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione del Fondo di conto capitale di cui al comma 5 dell'articolo 34-ter della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

2-sexiesdecies. L'apporto di cui al comma 2-quinquiesdecies può essere incrementato fino a 528 milioni di euro per l'anno 2021 mediante versamento, nel medesimo anno, all'entrata del bilancio dello Stato, e successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa, di una corrispondente somma iscritta in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

2-septiesdecies. Al fine di assicurare la realizzazione degli interventi urgenti per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade comunali di Roma capitale, nonché di rimuovere le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità nel territorio comunale derivanti dalle condizioni della piattaforma stradale delle strade comunali, Roma capitale è autorizzata a stipulare, entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato di cui all'articolo 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42, apposita convenzione con la società ANAS Spa, in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento di tali interventi, da realizzare entro novanta giorni dalla sottoscrizione della convenzione. Per le finalità di cui al primo periodo e limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS Spa può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, da essa conclusi, ancora efficaci alla

data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati su tali accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione nei modi previsti dai commi da 2 a 6 del medesimo articolo 54. Per le finalità di cui al presente comma, la società ANAS Spa è altresì autorizzata a utilizzare, ai sensi dell'articolo 1, comma 873, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, le risorse già disponibili per interventi di manutenzione straordinaria nell'ambito del contratto di programma tra la società ANAS Spa e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel limite di 5 milioni di euro »;

dopo il comma 4 sono aggiunti i seguenti:

« 4-bis. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 516 è sostituito dal seguente:

“516. Per la programmazione e la realizzazione degli interventi necessari alla mitigazione dei danni connessi al fenomeno della siccità e per promuovere il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche, anche al fine di aumentare la resilienza dei sistemi idrici ai cambiamenti climatici e ridurre le dispersioni di risorse idriche, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 30 giugno 2022 è adottato il Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico. Il Piano nazionale è aggiornato ogni tre anni, con le modalità di cui al primo periodo, tenuto conto dello stato di avanzamento degli interventi, come

risultante dal monitoraggio di cui al comma 524. Il Piano nazionale è attuato attraverso successivi stralci che tengono conto dello stato di avanzamento degli interventi e della disponibilità delle risorse economiche nonché di eventuali modifiche rese necessarie nel corso dell'attuazione degli stralci medesimi, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentiti i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze e l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata”;

b) dopo il comma 516 sono inseriti i seguenti:

“516-bis. Entro il 28 febbraio 2022, con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti le modalità e i criteri per la redazione e per l'aggiornamento del Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e della sua attuazione per successivi stralci secondo quanto previsto dal medesimo comma, tenuto conto dei piani di gestione delle acque dei bacini idrografici predisposti dalle Autorità di bacino distrettuali, ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e in particolare:

a) ai fini della definizione del Piano nazionale di cui al comma 516, le modalità con cui le Autorità di bacino distrettuali, gli Enti di governo dell'ambito e gli altri enti territoriali coinvolti trasferiscono al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili le informazioni e i documenti necessari alla definizione del Piano medesimo e i relativi criteri di priorità, tenuto anche conto della valutazione della qualità tecnica e della sostenibilità economico-finanziaria effettuata dall'Autorità di rego-

lazione per energia, reti e ambiente per gli interventi proposti da soggetti da essa regolati;

b) i criteri per l'assegnazione delle risorse degli stralci, sulla base di indicatori di valutazione degli interventi, nonché le modalità di revoca dei finanziamenti nei casi di inadempienza o di dichiarazioni mendaci;

c) le modalità di attuazione e di rendicontazione degli interventi ammessi al finanziamento negli stralci.

516-ter. Gli interventi finanziati con i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 17 aprile 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 148 del 26 giugno 2019, e 1° agosto 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 226 del 26 settembre 2019, sono inseriti nel Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e sono attuati e monitorati secondo le modalità previste nei medesimi decreti. Al fine di garantire il rispetto del cronoprogramma previsto dal Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, fino all'adozione del Piano nazionale di cui al comma 516, le risorse economiche già disponibili alla data di entrata in vigore della presente disposizione per la realizzazione degli interventi previsti dal medesimo comma 516 sono utilizzate, tenuto conto dei procedimenti già avviati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e dall'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, per la programmazione di ulteriori stralci attuativi approvati con le modalità stabilite dal terzo periodo del citato comma 516”;

c) i commi 517 e 518 sono abrogati;

d) al comma 519, le parole: “di cui alle sezioni ‘acquedotti’ e ‘invasi’ del Piano nazionale” sono sostituite dalle seguenti: “di cui al Piano nazionale di cui al comma 516”;

e) il comma 520 è sostituito dal seguente:

“520. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, senza nuovi o

maggiori oneri a carico della finanza pubblica, anche ai fini di quanto previsto dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, monitora l'andamento dell'attuazione degli interventi del Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e assicura il sostegno e le misure di accompagnamento ai soggetti attuatori per la risoluzione di eventuali criticità nella programmazione e nella realizzazione degli interventi”;

f) al comma 524, le parole: “Piano invasi’ o ‘Piano acquedotti’ sulla base della sezione di appartenenza” sono sostituite dalle seguenti: “Piano nazionale di cui al comma 516”;

g) il comma 525 è sostituito dal seguente:

“525. Fermo restando quanto previsto, in relazione agli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, ovvero del Piano nazionale complementare di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, e dal titolo II del medesimo decreto-legge, nonché dal comma 520 del presente articolo, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili segnala i casi di inerzia e di inadempimento degli impegni previsti da parte degli enti di gestione e degli altri soggetti responsabili e, in caso di assenza del soggetto legittimato, propone gli interventi correttivi da adottare per il ripristino, comunicandoli alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Il Presidente del Consiglio dei ministri, previa diffida ad adempiere entro il termine di trenta giorni, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nomina, ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55,

un Commissario straordinario che esercita i necessari poteri sostitutivi di programmazione e di realizzazione degli interventi, e definisce le modalità, anche contabili, di intervento. Il Commissario straordinario opera in via sostitutiva anche per la realizzazione degli interventi previsti nel Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo in mancanza del gestore legittimato a operare. Gli oneri per i compensi dei Commissari straordinari sono definiti dal decreto di nomina e sono posti a carico delle risorse destinate agli interventi. I compensi dei Commissari straordinari sono stabiliti in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111”.

4-ter. Al comma 155 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole: “, di cui 60 milioni di euro annui per la sezione ‘invasi’” sono soppresse.

4-quater. Il comma *4-bis* dell'articolo 6 della legge 1° agosto 2002, n. 166, è sostituito dai seguenti:

“4-bis. Con il regolamento di cui all'articolo 2 del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, sono definite le modalità con cui il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari e all'approvazione tecnica dei progetti delle opere di derivazione e adduzione connesse agli sbarramenti di ritenuta di cui all'articolo 1, comma 1, del citato decreto-legge n. 507 del 1994, aventi le seguenti caratteristiche:

a) in caso di utilizzo della risorsa idrica con restituzione in alveo: l'opera di presa e le opere comprese tra la presa e la restituzione in alveo naturale, escluse le centrali idroelettriche e di pompaggio e gli altri impianti industriali;

b) in caso di utilizzo della risorsa idrica senza restituzione in alveo: l'opera di presa e le opere successive alla presa, sino e compresa la prima opera idraulica in

grado di regolare, dissipare o disconnettere il carico idraulico di monte rispetto alle opere di valle, ovvero la prima opera idraulica di ripartizione della portata derivata.

4-ter. All'approvazione tecnica dei progetti delle opere di derivazione e di adduzione non individuate ai sensi del comma *4-bis* e alla vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari sulle medesime opere provvedono le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

4-quater. Nel caso di opere di derivazione e di adduzione di cui ai commi *4-bis* e *4-ter* tra loro interconnesse, i compiti e le funzioni di cui ai commi *4-bis* e *4-ter* sono svolti dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero dalle regioni e province autonome di Trento e di Bolzano sulla base di accordi sottoscritti ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241” ».

Dopo l'articolo 2 è inserito il seguente:

« Art. 2-*bis.* – (*Individuazione di nuovi siti per i caselli autostradali al servizio delle stazioni per l'alta velocità*) – 1. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con i concessionari delle tratte autostradali in concessione, procede alla valutazione, sulla base di un'analisi di fattibilità tecnico-economica, dei siti per l'ubicazione dei caselli autostradali funzionali all'accesso alle stazioni ferroviarie per l'alta velocità e per l'alta capacità di prossima realizzazione. I nuovi caselli, valutati sostenibili in relazione alla domanda di traffico, sono assentiti in concessione alle società e regolati mediante un addendum agli atti convenzionali vigenti ».

All'articolo 3:

al comma 1, primo periodo, le parole: « di seguito ERTMS » sono sostituite dalle seguenti: « di seguito denominato “sistema ERTMS” » e le parole: « sotto sistema » sono sostituite dalla seguente: « sottosistema »;

al comma 2, secondo periodo, le parole: « e soltanto nel caso che in cui » sono sostituite dalle seguenti: « , soltanto nel caso in cui »;

al comma 3, secondo periodo, le parole: « le tempistiche previste » sono sostituite dalle seguenti: « i tempi previsti »;

al comma 8, primo periodo, le parole: « si interseca con » sono sostituite dalle seguenti: « interseca il » e le parole: « e con i » sono sostituite dalle seguenti: « e i »;

al comma 9, le parole: « anno 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « anno 2021, »;

dopo il comma 9 sono aggiunti i seguenti:

« 9-bis. In considerazione degli effetti negativi determinati dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 sui fatturati degli operatori economici operanti nel settore del trasporto registrati nell'esercizio 2020, l'Autorità di regolazione dei trasporti è autorizzata, per l'esercizio finanziario 2022, a fare fronte alla copertura delle minori entrate derivanti dalla riduzione degli introiti connessi al contributo per il funzionamento dovuto ai sensi della lettera b) del comma 6 dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, previste nella misura di 3,7 milioni di euro, mediante l'utilizzo della quota non vincolata dell'avanzo di amministrazione accertato alla data del 31 dicembre 2020. Alla compensazione dei maggiori oneri, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, pari a 3,7 milioni di euro annui per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189.

9-ter. All'articolo 19 della legge 12 novembre 2011, n. 183, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole: “tunnel di base” sono inserite le seguenti: “nonché delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze,”;

b) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

“1-bis. Al fine di assicurare uniformità di disciplina rispetto al cantiere di cui al comma 1, le aree e i siti dei comuni di Bruzolo, Bussoleno, Giaglione, Salbertrand, San Didero, Susa e Torrazza Piemonte, individuati per l'installazione dei cantieri della sezione transfrontaliera della parte comune e delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze, costituiscono aree di interesse strategico nazionale”;

c) al comma 2, le parole: “di cui al comma 1” sono sostituite dalle seguenti: “di cui ai commi 1 e 1-bis” ».

All'articolo 4:

dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« 1-bis. Ai fini dell'attuazione del regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE, l'amministrazione di cui all'articolo 2, comma 1, lettera m), del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, responsabile per l'istituzione dell'interfaccia unica marittima nazionale ai sensi del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, è designata autorità nazionale competente che agisce come coordinatore nazionale per l'interfaccia unica marittima europea ed esercita le funzioni di cui agli articoli 5, 12 e 18 del citato regolamento (UE) 2019/1239.

1-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri dell'interno, dell'economia e delle finanze e della salute, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 24 agosto 1988, n. 400, sono definite le modalità di esercizio delle funzioni di coordinamento spettanti all'autorità nazionale designata ai sensi del comma 1-bis per l'applicazione del re-

golamento (UE) 2019/1239 da parte delle autorità interne competenti e le forme della loro cooperazione per assicurare la distribuzione dei dati e la connessione con i pertinenti sistemi delle altre autorità competenti a livello nazionale e dell'Unione europea.

1-quater. Per la realizzazione e l'aggiornamento dell'interfaccia unica marittima europea di cui al regolamento (UE) 2019/1239, nonché per l'ammodernamento della componente informatica e al fine di assicurare protocolli e misure di cybersicurezza del sistema è riconosciuto all'amministrazione di cui al comma *1-bis* un contributo di 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e di 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036.

1-quinquies. Agli oneri derivanti dal comma *1-quater*, pari a 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e a 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036, si provvede per 8 milioni di euro per l'anno 2022 e 12 milioni di euro a decorrere dall'anno 2023, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

1-sexies. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, dopo il comma 730 sono inseriti i seguenti:

"*730-bis.* Per le finalità di cui al comma 729, per nave abbandonata si intende qualsiasi nave per la quale, verificata l'assenza di gravami registrati, di crediti privilegiati non registrati e di procedure fallimentari o altre procedure di natura concorsuale pendenti, l'armatore e l'eventuale proprietario non ponga in essere alcun atto, previsto dalla legge, relativamente agli obblighi verso

lo Stato costiero, il raccomandatario marittimo e l'equipaggio e siano decorsi sessanta giorni dalla notifica della diffida adottata dall'autorità marittima, ai sensi dell'articolo 73, primo comma, del codice della navigazione nei casi di unità che rappresentano un pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente marino ovvero, in tutti gli altri casi, dall'Autorità di sistema portuale nella cui circoscrizione territoriale è collocata la nave.

730-ter. Per le finalità di cui al comma 729, per relitto si intende una nave sommersa o semisommersa, o qualsiasi parte di essa, compresi gli arredi".

1-septies. All'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) i commi da 1 a *1-sexies* sono sostituiti dai seguenti:

"1. Le Autorità di sistema portuale redigono un documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Il DPSS:

a) definisce gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale;

b) individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale;

c) ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione porto-città;

d) individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.

1-bis. Il DPSS è adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale; è sottoposto, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-*bis* della legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-*ter* della presente legge. Il documento di programmazione strategica di sistema non è assoggettato alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS).

1-ter. Nei singoli porti amministrati dalle Autorità di sistema portuale l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, individuati e delimitati nel DPSS, sono disegnati e specificati nel piano regolatore portuale (PRP), che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio nel rispetto del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327. Se la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità non è prevista dal PRP, il vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, può essere disposto dall'Autorità di sistema portuale, mediante una conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 14-*ter* della legge 7 agosto 1990, n. 241. Si applica quanto previsto dall'articolo 13 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

1-quater. Le funzioni ammesse dai PRP nelle aree portuali sono esclusivamente quelle previste dall'articolo 4, comma 3; nelle aree retro-portuali possono essere ammesse attività accessorie alle funzioni previste dal citato articolo 4, comma 3.

1-quinquies. La pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del PRP. La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale. Ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonché agli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto individuati nel DPSS, l'ente competente vi provvede previa acquisizione dell'intesa dell'Autorità di sistema portuale. Le Autorità di sistema portuale indicano al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alle regioni le aree portuali e retro-portuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.

1-sexies. Nel caso dei porti in cui siano tuttora in vigore PRP approvati antecedentemente all'entrata in vigore della presente legge, nelle more dell'approvazione del nuovo PRP, laddove il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale ravvisi la necessità di realizzare opere in via d'urgenza, il piano operativo triennale di cui all'articolo 9, comma 5, lettera *b*), può definire, in via transitoria, la destinazione funzionale di alcune aree sulla base delle funzioni ammesse dall'articolo 4, comma 3. In tale caso il piano operativo triennale è soggetto a specifica approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS, ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

1-septies. Gli ambiti portuali come delimitati dal DPSS, ovvero, laddove lo stesso non sia ancora stato approvato, dai vigenti PRP, anche se approvati prima della data di

entrata in vigore della presente legge, sono equiparati alle zone territoriali omogenee B previste dal decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, ai fini dell'applicabilità della disciplina stabilita dall'articolo 142, comma 2, del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42. Le regioni adeguano il proprio piano territoriale paesistico regionale entro il termine perentorio di quarantacinque giorni dall'approvazione del DPSS”;

b) i commi da 2 a 2-*sexies* sono sostituiti dai seguenti:

“2. I PRP di cui al comma 1-*ter* sono redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del DPSS nonché in conformità alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e approvate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I PRP declinano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione.

2-*bis*. Nei porti di cui al comma 1-*ter*, in cui è istituita l'Autorità di sistema portuale, il PRP, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è:

a) adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale;

b) inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, al comune e alla regione interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza, che si

esprimono entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;

c) approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma 3-*ter*, dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS.

2-*ter*. Il PRP è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza”;

c) il comma 3 è sostituito dal seguente:

“3. Nei porti di cui alla categoria II, classe III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera e), l'ambito e l'assetto complessivo del porto sono specificati dal PRP, che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate”;

d) il comma 4-*ter* è sostituito dal seguente:

“4-*ter*. Le varianti-stralcio di cui al comma 4 relative ai porti ricompresi in una Autorità di sistema portuale, la cui competenza ricade in più regioni, sono approvate con atto della regione nel cui territorio è ubicato il porto oggetto di variante-stralcio, sentite le regioni nel cui territorio sono ricompresi gli altri porti amministrati dalla medesima Autorità di sistema portuale”;

e) il comma 5 è sostituito dal seguente:

“5. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, è successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime

entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente”;

f) la rubrica è sostituita dalla seguente: “Documento di programmazione strategica di sistema. Piano regolatore portuale”.

1-*octies*. Le modifiche all’articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di cui al comma 1-*septies* del presente articolo non si applicano ai documenti di programmazione strategica di sistema approvati prima della data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

1-*novies*. Le regioni adeguano i propri ordinamenti alle disposizioni dell’articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come da ultimo modificato dal comma 1-*septies* del presente articolo, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Le disposizioni del citato articolo 5 si applicano nelle Regioni a statuto speciale compatibilmente con i rispettivi statuti e con le relative norme di attuazione »;

al comma 2:

alla lettera b), dopo le parole: « Porto Isola di Gela » sono aggiunte le seguenti: « nonché Porto di Licata »;

dopo la lettera b) è aggiunta la seguente:

« b-bis) al punto 15-bis), le parole: “e Reggio Calabria” sono sostituite dalle seguenti: “, Reggio Calabria e Saline” »;

dopo il comma 3 sono inseriti i seguenti:

« 3-bis. Su tutto il territorio nazionale è vietata la circolazione di veicoli a motore delle categorie M2 e M3, adibiti a servizi di trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 1 a decorrere dal 30 giugno 2022, Euro 2 a decorrere dal 1° gennaio 2023 e Euro 3 a decorrere dal 1° gennaio 2024. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono disciplinati i casi di esclusione

dal predetto divieto per particolari caratteristiche di veicoli di carattere storico o destinati a usi particolari.

3-*ter*. Al fine di contribuire al rinnovo, per l’acquisto di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa da adibire ai servizi di trasporto pubblico locale, è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro per l’anno 2022 e di 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035.

3-*quater*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, 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 l’assegnazione e il riparto dei contributi di cui al comma 3-*ter* del presente articolo in favore delle regioni e delle province autonome che tengano conto dell’effettiva capacità di utilizzo delle risorse. Con il medesimo decreto sono altresì stabiliti i cronoprogrammi di utilizzo e le modalità di revoca delle risorse in caso di mancato rispetto dei termini di utilizzo previsti.

3-*quinquies*. Agli oneri derivanti dall’attuazione del comma 3-*ter*, pari a 5 milioni di euro per l’anno 2022 e a 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell’ambito del programma “Fondi di riserva e speciali” della missione “Fondi da ripartire” dello stato di previsione del Ministero dell’economia e delle finanze per l’anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l’accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell’economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio »;

dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

« 4-bis. All’articolo 88, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13

ottobre 2020, n. 126, le parole: “alle imprese armatoriali delle unità o navi iscritte nei registri nazionali che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali” sono sostituite dalle seguenti: “alle imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell’Unione europea o dello Spazio economico europeo e che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, relativamente al personale marittimo avente i requisiti di cui all’articolo 119 del codice della navigazione ed imbarcato sulle unità navali sudette”.

4-ter. All’articolo 1 della legge 18 luglio 1957, n. 614, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: “nominato dal Ministro per i trasporti fra i funzionari dell’Amministrazione dello Stato in attività di servizio od a riposo” sono sostituite dalle seguenti: “nominato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e scelto, fatto salvo quanto previsto dal comma 1-bis, fra i funzionari dell’Amministrazione dello Stato in servizio per un periodo di tre anni e rinnovabile per una sola volta”;

b) è aggiunto, in fine, il seguente comma:

“Ai fini della determinazione del trattamento economico riconosciuto al gestore si applicano le disposizioni di cui all’articolo 23-ter, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214”.

4-quater. Al fine di potenziare il servizio pubblico di navigazione sui Laghi Maggiore, di Garda e di Como svolto dalla Gestione governativa navigazione laghi, necessario per garantire la mobilità dei pendolari e degli studenti a seguito dell’inter-

ruzione per lavori urgenti della strada statale 340 “Regina”, cosiddetta “variante della Tremezzina”, è riconosciuto alla Gestione governativa medesima un contributo di 2.500.000 euro per l’anno 2021. Agli oneri derivanti dall’attuazione del presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione, per l’anno 2021, dell’autorizzazione di spesa di cui all’articolo 19-ter, comma 16, del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166 »;

al comma 5:

alla lettera a), numero 3, le parole: « 31 luglio 2021 », *ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti:* « 15 dicembre 2021 »;

alla lettera d), capoverso 10-sexies, secondo periodo, dopo le parole: « Ministero delle infrastrutture e » *è inserita la seguente:* « della »;

dopo il comma 5 sono inseriti i seguenti:

« 5-bis. Per le finalità di cui all’articolo 199, comma 1, lettera b), del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, l’Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale è autorizzata a corrispondere, al soggetto fornitore di lavoro portuale di cui all’articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, un ulteriore contributo, nel limite massimo di spesa di 1 milione di euro per l’anno 2021, pari a 90 euro per ogni lavoratore in relazione a ciascuna giornata di lavoro prestata in meno nell’anno 2020 rispetto al corrispondente mese dell’anno 2019, per cause riconducibili alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano in conseguenza dell’emergenza epidemiologica da COVID-19.

5-ter. Agli oneri derivanti dall’attuazione del comma 5-bis, pari a 1 milione di euro per l’anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell’ambito del programma “Fondi di riserva e speciali” della missione “Fondi da ripartire” dello stato di previsione del Ministero dell’eco-

nomia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

5-quater. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio »;

dopo il comma 6 sono inseriti i seguenti:

« *6-bis.* Al comma 278 dell'articolo 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, dopo le parole: "con una dotazione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2020" sono inserite le seguenti: "nonché di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022";

b) dopo il terzo periodo è inserito il seguente: "Delle risorse del predetto fondo si possono avvalere anche le Autorità di sistema portuale soccombenti in sentenze esecutive, o comunque parti debitorici in verbali di conciliazione giudiziale, aventi a oggetto risarcimenti liquidati in favore di superstiti di coloro che sono deceduti per patologie asbesto-correlate, compresi coloro che non erano dipendenti diretti delle cessate organizzazioni portuali".

6-ter. Agli oneri derivanti dal comma *6-bis*, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, si provvede mediante riduzione, per 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, del Fondo sociale per occupazione e formazione, di cui all'articolo 18, comma 1, lettera *a)*, del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6-quater. All'articolo 184-*quater* del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

"*5-bis.* Al fine di promuovere investimenti a favore di progetti di economia circolare, di favorire l'innovazione tecnolo-

gica e di garantire la sicurezza del trasporto marittimo, le amministrazioni competenti possono autorizzare, previa caratterizzazione, eventualmente anche per singole frazioni granulometriche, dei materiali derivanti dall'escavo di fondali di aree portuali e marino-costiere condotta secondo la disciplina vigente in materia, di cui all'articolo 109 del presente decreto legislativo e all'articolo *5-bis* della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e salvo le ulteriori specificazioni tecniche definite ai sensi del comma *5-ter* del presente articolo, il riutilizzo dei predetti materiali in ambienti terrestri e marino-costieri anche per singola frazione granulometrica ottenuta a seguito di separazione con metodi fisici.

5-ter. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono adottate le norme tecniche che disciplinano le opzioni di riutilizzo dei sedimenti di dragaggio e di ogni loro singola frazione granulometrica secondo le migliori tecnologie disponibili ».

Dopo l'articolo 4 è inserito il seguente:

« *Art. 4-bis.* – (*Disposizioni in materia di servizio di trasporto pubblico non di linea a mezzo di natanti*) – 1. All'articolo 200, comma *6-bis*, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo le parole: "le autovetture a uso di terzi di cui all'articolo 82, comma 5, lettera *b)*, del medesimo codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992" sono aggiunte le seguenti: "nonché i natanti che svolgono servizio di trasporto pubblico non di linea ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 15 gennaio 1992, n. 21" ».

All'articolo 5:

al comma 1:

al primo periodo, le parole: « di seguito CISMI » *sono sostituite dalle seguenti:* « di seguito denominato "CISMI" »

al secondo periodo, le parole: « collocato in fuori ruolo » *sono sostituite dalle seguenti:* « collocato fuori ruolo »;

al quarto periodo, le parole: « euro per l'anno » sono sostituite dalle seguenti: « per l'anno » e le parole: « può avvalersi fino ad un massimo di » sono sostituite dalle seguenti: « può avvalersi di non più di »;

al comma 2, dopo le parole: « pubblici e privati » è inserito il seguente segno d'interpunzione: « , »;

al comma 4:

alla lettera a), le parole: « e delle finanze, » sono sostituite dalle seguenti: « e delle finanze »;

alla lettera b), le parole: « rimborso spese » sono sostituite dalle seguenti: « rimborso delle spese »;

al comma 5, secondo periodo, dopo le parole: « per l'anno 2021 » è inserito il seguente segno d'interpunzione: « , » ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio »;

al comma 11:

alla lettera a), dopo le parole: « per ciascuna » sono inserite le seguenti: « , ovunque ricorrono, »;

alla lettera b), le parole: « punto 7 » sono sostituite dalle seguenti: « numero 7 »).

All'articolo 6:

al comma 5, ultimo periodo, le parole: « decreto ministeriale » sono sostituite dalle seguenti: « decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti »;

al comma 8, lettera b), le parole: « e, al secondo periodo » sono sostituite dalle seguenti: « e le parole: “da un rappresentante dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali,” sono soppresse e, al secondo periodo » e la parola: « autostradali » è sostituita dalle seguenti: « autostradali, nel rispetto del principio della parità di genere » »;

alla rubrica, dopo le parole: « dell'Agenzia nazionale per la sicurezza » sono

inserite le seguenti: « delle ferrovie e » e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e dell'Ente nazionale per l'aviazione civile ».

All'articolo 7:

al comma 2:

alla lettera a), capoverso 4, primo periodo, le parole: « che possono procedere » sono sostituite dalle seguenti: « ; i commissari straordinari possono procedere »;

alla lettera b), capoverso 9, quarto periodo, le parole: « della presente norma » sono sostituite dalle seguenti: « del presente comma »;

dopo la lettera b) è aggiunta la seguente:

« b-bis) dopo il comma 9 è inserito il seguente:

“9-bis. Anche ai fini della salvaguardia dei livelli occupazionali e del reintegro dei servizi esternalizzati, quali la gestione aeroportuale dei servizi di assistenza a terra e di manutenzione, il Ministro dell'economia e delle finanze riferisce annualmente alle Commissioni parlamentari competenti sull'attuazione del piano industriale e sul programma di investimenti della società di cui all'articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, sullo stato delle relazioni industriali e sugli aumenti di capitale deliberati. In sede di prima applicazione il Ministro riferisce entro il 31 marzo 2022” ».

Dopo l'articolo 7 è inserito il seguente:

« Art. 7-bis. – (Istituzione della Giornata nazionale “Per non dimenticare”). – 1. Al fine di promuovere la sicurezza dei mezzi di trasporto in termini di tutela dell'incolumità delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni di trasporto dei passeggeri, la Repubblica riconosce il giorno 8 ottobre come Giornata nazionale “Per non dimenticare”.

2. La Giornata nazionale di cui al comma 1 non determina gli effetti civili di cui alla legge 27 maggio 1949, n. 260, non com-

porta riduzioni dell'orario di lavoro negli uffici pubblici né, qualora cada in giorno feriale, costituisce giorno di vacanza o comporta riduzione di orario per le scuole di ogni ordine e grado, ai sensi degli articoli 2 e 3 della legge 5 marzo 1977, n. 54.

3. In occasione della Giornata nazionale di cui al comma 1 le istituzioni che hanno competenza nel settore dei trasporti, nonché le scuole di ogni ordine e grado, anche in coordinamento con le associazioni e con gli organismi operanti nel settore, possono organizzare cerimonie, iniziative e incontri al fine di ricordare le vittime degli incidenti e di sensibilizzare l'opinione pubblica in relazione alla sicurezza nel trasporto, alla centralità del passeggero, al rispetto della dignità umana e del valore della vita di ogni singolo individuo.

4. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica ».

All'articolo 8:

dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« 1-bis. Alla lettera *b-bis*) del comma 1031 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole da: "a chi omologa in Italia" fino a: "decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219" sono sostituite dalle seguenti: "ai proprietari dei veicoli delle categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G, immatricolati originariamente con motore termico, che installano su tali veicoli, entro il 31 dicembre 2021, un sistema di riqualificazione elettrica, omologato ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219".

1-ter. Il comma 2 dell'articolo 74-bis del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, è sostituito dal seguente:

"2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sono adottate le disposizioni applicative per il riconoscimento dei contri-

buti previsti dalle disposizioni della lettera *b-bis*) del comma 1031 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145" »;

al comma 2, primo periodo, le parole: « e di un termine di scadenza » *sono sostituite dalle seguenti:* « e con termine di scadenza »;

al comma 3, primo e secondo periodo, le parole: « legge 23 luglio 2021, n. 123 » *sono sostituite dalle seguenti:* « legge 23 luglio 2021, n. 106 »;

dopo il comma 3 sono aggiunti i seguenti:

« 3-bis. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 77 è sostituito dal seguente:

"77. Per l'anno 2021, è riconosciuto un contributo, alternativo e non cumulabile con altri contributi statali previsti dalla normativa vigente, nella misura del 40 per cento delle spese sostenute e rimaste a carico del compratore, per l'acquisto in Italia, entro il 31 dicembre 2021, anche in locazione finanziaria, di un solo veicolo nuovo di fabbrica alimentato esclusivamente ad energia elettrica, di potenza inferiore o uguale a 150 kW, di categoria M1, di cui all'articolo 47, comma 2, lettera *b*), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che abbia un prezzo risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice inferiore a euro 30.000 al netto dell'imposta sul valore aggiunto";

b) il comma 78 è sostituito dai seguenti:

"78. Il contributo di cui al comma 77 è concesso ad un solo soggetto per nucleo familiare con indicatore della situazione economica equivalente (ISEE) inferiore a euro 30.000 e nel limite complessivo massimo di spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2021. A tal fine, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico è istituito un apposito fondo con una

dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2021.

78-bis. Il contributo di cui al comma 77 è corrisposto all'acquirente dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano tale importo in forma di credito d'imposta, utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza applicazione dei limiti di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, e all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, presentando il modello F24 esclusivamente tramite i servizi telematici messi a disposizione dall'Agenzia delle entrate.

78-ter. Fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici conservano copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto, che deve essere ad esse trasmessa dal venditore”;

c) il comma 79 è sostituito dai seguenti:

“79. Ai fini dell'attuazione dei commi 77, 78, *78-bis* e *78-ter*, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 82 del 6 aprile 2019.

79-bis. L'efficacia dei commi 77, 78, *78-bis* e *78-ter* è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea” ».

All'articolo 9:

al comma 1, secondo periodo, le parole: « conferenza dei servizi » *sono sostituite dalle seguenti:* « conferenza di servizi »;

al comma 2:

al primo periodo, la parola: « altresì, » *è sostituita dalla seguente:* « , altresì »;

al secondo periodo, le parole: « n. 32, convertito con modificazioni » *sono sostituite dalle seguenti:* « , n. 32, convertito, con modificazioni »;

al comma 3, secondo periodo, le parole: « di cui dell'articolo » *sono sostituite dalle seguenti:* « di cui all'articolo ».

All'articolo 10:

al comma 4 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021. Ove possibile, la modalità semplificata di cui al primo periodo è altresì estesa alla contabilizzazione e alla rendicontazione delle spese sostenute nell'ambito dei Piani di sviluppo e coesione di cui all'articolo 44 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58. »;

al comma 5, le parole: « regolamento UE 241/2021 » *sono sostituite dalle seguenti:* « regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021 »;

al comma 6, le parole: « di regioni, province autonome » *sono sostituite dalle seguenti:* « delle regioni, delle province autonome »;

al comma 7, le parole da: « All'articolo 66-*bis* » *fino a:* « “è sostituito dal seguente: ‘ » *sono sostituite dalle seguenti:* « All'articolo 64 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, è aggiunto, in fine, il seguente comma: “ », *le parole:* « e la digitalizzazione » *sono sostituite dalle seguenti:* « e la transizione digitale » *e la parola:* « on-line.’ ” » *è sostituita dalla seguente:* « on-line ” »;

dopo il comma 7 sono aggiunti i seguenti:

« *7-bis.* Dopo l'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è inserito il seguente:

“Art. 48-*bis.* – (*Interventi sulle infrastrutture energetiche lineari*) – 1. Per gli

interventi infrastrutturali ferroviari rientranti nelle disposizioni di cui agli articoli 44 e 48, che ai fini della loro funzionalità necessitano di connessione alle infrastrutture lineari energetiche, le procedure autorizzatorie di cui ai predetti articoli possono applicarsi anche alla progettazione degli interventi di modifica, potenziamento, rifacimento totale o parziale o nuova realizzazione di tali infrastrutture, ove queste siano strettamente connesse e funzionali all'infrastruttura ferroviaria. In tali casi, il procedimento si svolge mediante unica conferenza di servizi alla quale partecipano tutte le amministrazioni competenti all'adozione di provvedimenti, pareri, visti, nulla osta e intese relativi all'infrastruttura ferroviaria e alle opere di connessione. La determinazione conclusiva della conferenza dispone l'approvazione del progetto ferroviario e l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio delle opere di connessione elettriche in favore del soggetto gestore dell'infrastruttura lineare energetica, ai sensi degli articoli 52-*bis* e seguenti del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327. Con tale determinazione, le connessioni elettriche alle infrastrutture di cui al primo periodo sono dichiarate di pubblica utilità e inamovibili ai sensi dell'articolo 52-*quater*, commi 1 e 5, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 e la loro localizzazione, in caso di difformità dallo strumento urbanistico vigente, ha effetto di variante con contestuale imposizione del vincolo preordinato all'esproprio, con attribuzione del relativo potere espropriativo al soggetto gestore dell'infrastruttura lineare energetica”.

7-*ter*. All'articolo 53, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, dopo le parole: “finalizzati a garantire” sono inserite le seguenti: “, limitatamente alle sole infrastrutture già in esercizio”.

7-*quater*. Al primo periodo del comma 17-*bis* dell'articolo 13 del decreto-legge 31

dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, dopo le parole: “da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie” sono aggiunte le seguenti: “, nonché a definire i tempi di adeguamento a dette prescrizioni da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie”.

7-*quinquies*. Al fine di assicurare l'efficace e tempestiva attuazione degli interventi pubblici previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, fino al 31 dicembre 2026 le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, possono avvalersi direttamente della società Cassa depositi e prestiti Spa e di sue società direttamente o indirettamente controllate per attività di assistenza e supporto tecnico-operativo, per la gestione di fondi e per attività ad esse connesse, strumentali o accessorie. I rapporti tra le parti sono regolati sulla base di apposite convenzioni, anche in relazione alla remunerazione dell'attività svolta, concluse sulla base e in conformità all'accordo quadro stipulato tra il Ministero dell'economia e delle finanze e la società Cassa depositi e prestiti Spa. Le amministrazioni possono sottoscrivere le suddette convenzioni nei limiti delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nell'ambito dei rispettivi bilanci, anche a valere sui quadri economici degli investimenti che concorrono a realizzare.

7-*sexies*. Per le medesime finalità di cui al comma 7-*quinquies* nonché al fine di rafforzare il settore del *venture capital*, il Ministero dello sviluppo economico, nel rispetto delle condizioni previste dalla sezione 2.1 della comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04, concernente gli orientamenti sugli aiuti di Stato destinati a promuovere gli investimenti per il finanziamento del rischio, è autorizzato a sottoscrivere, fino a un ammontare pari a 2 miliardi di euro, secondo la disciplina dei relativi regolamenti di gestione, quote o azioni di uno o più fondi per il *venture capital*, come definiti dall'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge

15 luglio 2011, n. 111, o di uno o più fondi che investono in fondi per il *venture capital*, comprese quote o azioni di fondi per il *venture debt* o di uno o più fondi che investono in fondi per il *venture debt*, istituiti dalla società che gestisce anche le risorse di cui all'articolo 1, comma 116, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, a condizione che altri investitori professionali, compresa la società Cassa depositi e prestiti Spa in qualità di istituto nazionale di promozione ai sensi dell'articolo 1, comma 826, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sottoscrivano risorse aggiuntive per almeno il 30 per cento dell'ammontare della sottoscrizione del Ministero medesimo e fermo restando il rispetto della richiamata sezione della comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04. A tal fine è autorizzato il versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro il 31 dicembre 2021, dell'importo di 2 miliardi di euro delle somme iscritte in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, per la successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico relativo all'articolo 1, comma 209, della citata legge n. 145 del 2018. La normativa di attuazione recante le modalità di investimento del Ministero dello sviluppo economico attraverso il fondo di sostegno al *venture capital* disciplina anche le conseguenze del mancato investimento di almeno il 60 per cento del patrimonio del fondo entro cinque anni dalla chiusura anche parziale del primo periodo di sottoscrizione.

7-septies. Per le medesime finalità di cui al comma *7-quinquies*, limitatamente agli strumenti e agli interventi in favore delle piccole e medie imprese, le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, possono avvalersi anche della società Mediocredito centrale Spa.

7-octies. All'articolo 8, comma *2-bis*, terzo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “, anche per evitare qualsiasi effetto decadenziale” ».

All'articolo 11:

al comma 3, lettera a), dopo le parole: « regolamento (UE) 2021/241 » sono inserite le seguenti: « del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021 » e le parole: « regolamento (UE) 2020/285 » sono sostituite dalle seguenti: « regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020 ».

All'articolo 12, comma 1:

alla lettera a), capoverso Art. 6-quater:

al comma 1:

al primo periodo, dopo le parole: « delle regioni » sono inserite le seguenti: « Umbria, Marche, », le parole: « Fondo sviluppo e coesione » sono sostituite dalle seguenti: « Fondo per lo sviluppo e la coesione », dopo la parola: « (PNRR) » è inserito il seguente segno d'interpunzione: « , » e le parole: « 123.515.175 euro di cui 12.351.518 euro per il 2021 e 111.163.658 euro per il 2022 » sono sostituite dalle seguenti: « 161.515.175 euro, di cui 16.151.518 euro per il 2021 e 145.363.657 euro per il 2022 »;

al secondo periodo, le parole: « legge 31 dicembre 2020, n. 178 » sono sostituite dalle seguenti: « legge 30 dicembre 2020, n. 178 »;

al comma 2, dopo la parola: « abitanti, » sono inserite le seguenti: « le Città metropolitane e le Province, »;

al comma 3:

al primo periodo, le parole: « sono ripartite ai singoli enti » sono sostituite dalle seguenti: « sono ripartite tra i singoli enti » e le parole: « in tabella A » sono sostituite dalle seguenti: « nella Tabella A allegata al presente decreto »;

al secondo periodo, le parole: « e non oltre » sono soppresse e le parole: « Capo IV, Titolo VI del » sono sostituite dalle se-

guenti: « capo IV del titolo VI della parte II del codice di cui al »;

al comma 6:

al primo periodo, le parole: « , come definiti da apposite linee guida adottate entro il 30 ottobre 2021 » *sono sostituite dalle seguenti:* « e siano state predisposte secondo apposite linee guida, in materia di progettazione infrastrutturale, adottate entro il 15 novembre 2021 »;

al secondo periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e ad accrescere la partecipazione delle donne al mercato del lavoro »;

al terzo periodo, le parole: « all'abusivismo » *sono sostituite dalle seguenti:* « dell'abusivismo »;

al quinto periodo, le parole: « del medesimo predetto » *sono sostituite dalle seguenti:* « del medesimo »;

al comma 7, la parola: « comunitarie » *è sostituita dalle seguenti:* « dell'Unione europea »;

dopo il comma 8 è inserito il seguente:

« 8-bis. Ove gli enti beneficiari, con popolazione fino a 5.000 abitanti, abbiano elaborato un documento di indirizzo della progettazione, le risorse di cui al comma 1 possono essere in via alternativa impegnate a mezzo dell'affidamento di incarichi tesi alla redazione di studi di fattibilità tecnica economica, secondo le modalità di cui all'articolo 1 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, purché coerenti con gli obiettivi di cui al comma 6 del presente articolo »;

al comma 11, le parole: « della Conferenza unificata » *sono sostituite dalle seguenti:* « in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 »;

dopo il comma 12 sono aggiunti i seguenti:

« 12-bis. Al fine di consentire a tutti gli enti territoriali di condividere la pro-

grammazione delle politiche per la coesione territoriale, all'articolo 10, comma 4, sesto periodo, del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 ottobre 2013, n. 125, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "attraverso la designazione di quattro componenti da parte della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, due in rappresentanza delle regioni e due in rappresentanza delle autonomie locali".

12-ter. Al fine di garantire il rispetto dei tempi di attuazione del PNRR e il pieno utilizzo dei relativi fondi, nonché di favorire una riduzione degli oneri per le imprese coinvolte, all'articolo 32 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1:

1) alla lettera *b)*, dopo le parole: "straordinaria e temporanea gestione dell'impresa" è inserita la seguente: "anche";

2) dopo la lettera *b)* è aggiunta la seguente:

"*b-bis)* di ordinare alla stazione appaltante che i pagamenti all'operatore economico, anche nei casi di cui alla lettera *a)*, siano disposti al netto dell'utile derivante dalla conclusione del contratto, quantificato nel 10 per cento del corrispettivo, da accantonare, ai sensi del comma 7, in un apposito fondo";

b) al comma 7, dopo le parole: "in via presuntiva dagli amministratori," sono inserite le seguenti: "o dalle stazioni appaltanti nei casi di cui al comma 1, lettera *b-bis)*,";

c) al comma 8, dopo le parole: "medesimo comma" sono inserite le seguenti: " , anche laddove sia stato concluso e interamente eseguito il contratto di appalto" e dopo le parole: "gli esperti forniscono all'impresa" sono inserite le seguenti: " , ovvero anche alle imprese che sulla medesima esercitano un controllo ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile, ove coin-

volte nelle indagini, nonché alle imprese dalle stesse controllate, » »;

alla lettera b), la tabella A è sostituita dalla seguente:

Classi demografiche	Importo complessivo da ripartire tra gli enti beneficiari
Fino a 1.000 abitanti	€ 21.431.924,65
Tra 1.001 e 5.000 abitanti	€ 47.598.642,81
Tra 5.001 e 10.000 abitanti	€ 27.019.124,25
Tra 10.001 e 20.000 abitanti	€ 23.952.225,54
Tra 20.001 e 30.000 abitanti	€ 9.631.582,75
Province	€ 19.000.000,00
Città Metropolitane	€ 7.000.000,00
Premialità comma 3	€ 5.881.675,00
Totale	€ 161.515.175,00

dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

« 1-bis. In relazione agli interventi di cui all'Allegato IV annesso al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, per i quali, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il progetto di fattibilità tecnica ed economica è stato già trasmesso all'autorità competente ai fini dell'effettuazione della valutazione d'impatto ambientale di cui alla parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, le procedure di valutazione d'impatto ambientale sono svolte nei tempi previsti per i progetti di cui al comma 2-bis dell'articolo 8 del citato decreto legislativo n. 152 del 2006 dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS di cui all'articolo 8, comma 1, del medesimo decreto. Nella trattazione dei procedimenti di sua competenza ai sensi della normativa vigente, la Commissione di cui al presente comma dà precedenza, su ogni altro progetto, agli interventi di cui al citato Allegato IV annesso al decreto-legge n. 77 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 108 del 2021 ».

All'articolo 13:

al comma 1 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , nonché alle isole minori lagunari e lacustri »;

dopo il comma 1 è inserito il seguente:

« 1-bis. All'articolo 1, comma 10, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, dopo le parole: "ivi compresi i servizi turistici" sono aggiunte le seguenti: " , nonché le attività del commercio, ivi compresa la vendita dei beni prodotti nell'attività di impresa";

b) il secondo periodo è soppresso »;

al comma 2:

alla lettera a), le parole: « 15 ottobre » sono sostituite dalle seguenti: « 31 dicembre »;

alla lettera b), le parole: « 15 novembre 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « 31 gennaio 2022 »;

dopo la lettera b) è aggiunta la seguente:

« b-bis) al comma 54 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "A decorrere dall'anno 2022, almeno il 40 per cento delle risorse è assicurato agli enti locali delle regioni del Mezzogiorno" »;

dopo il comma 2 sono aggiunti i seguenti:

« 2-bis. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 140, dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: "Per il contributo riferito all'anno 2022, il termine di cui al primo periodo è fissato al 15 febbraio 2022";

b) al comma 141 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Per il contributo riferito all'anno 2022, il termine di cui al primo periodo è prorogato al 28 febbraio 2022".

2-ter. All'articolo 39, comma 3, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole: "a decorrere dall'anno 2022", ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: "a decorrere dall'anno 2023" ».

Dopo l'articolo 13 sono inseriti i seguenti:

« Art. 13-bis. — (Proroga dell'utilizzo delle risorse straordinarie connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19) — 1. Le variazioni di bilancio riguardanti le risorse trasferite agli enti locali connesse alle certificazioni di cui all'articolo 1, comma 827, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e all'articolo 39, comma 2, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, possono essere deliberate sino al 31 dicembre 2021 con deliberazione dell'organo esecutivo, fatte salve in ogni caso le specifiche limitazioni di utilizzo previste dalle norme di riferimento.

Art. 13-ter. — (Disposizioni in materia di protezione civile nelle isole minori) — 1. Fermo restando quanto previsto dal codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, per l'esercizio delle funzioni ad essi spettanti in qualità di autorità territoriale di protezione civile ai sensi dell'articolo 6 del citato codice, i sindaci dei comuni delle isole minori sul cui territorio hanno sede uno o

più comuni possono, anche congiuntamente in forma intercomunale, istituire un apposito organismo consultivo per l'esercizio delle attribuzioni di cui al citato articolo 6. I sindaci, nell'ambito dell'organismo consultivo, possono designare i rappresentanti delle rispettive amministrazioni e possono essere supportati nelle attività di cui al presente comma da soggetti dotati di competenze scientifiche tecniche e amministrative dirette alla identificazione degli scenari di rischio connessi con i rispettivi territori. Ai componenti dei predetti organismi non spetta alcun compenso, indennità, gettone di presenza, rimborso di spese o altro emolumento comunque denominato.

2. Per favorire il tempestivo intervento in vista o in occasione degli eventi emergenziali di cui all'articolo 7 del codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, i comuni delle isole minori possono prevedere la costituzione di un fondo per le attività di protezione civile di competenza comunale di cui all'articolo 2 del medesimo decreto legislativo.

3. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, i comuni delle isole minori che non vi abbiano ancora provveduto predispongono il piano di protezione civile, con il supporto della regione competente.

4. I comuni provvedono alle attività di cui al presente articolo e all'eventuale costituzione del fondo di cui al comma 2 nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente nei rispettivi bilanci.

5. I sindaci dei comuni delle isole minori, il cui territorio ricade in ambiti interessati dal rischio vulcanico, sentite le autorità di protezione civile nazionale e regionale e le locali autorità marittime, in caso di crisi vulcaniche possono regolamentare ovvero contingentare l'accesso alle stesse, al fine di assicurare le condizioni di sicurezza dei cittadini, anche in riferimento alle capacità di accoglienza delle isole e dei rispettivi ambiti portuali.

6. All'attuazione del presente articolo si provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica ».

All'articolo 15, comma 1:

al capoverso 1:

al primo periodo, le parole: « e non oltre » sono soppresse, le parole: « competenti, le strutture » sono sostituite dalle seguenti: « competenti e le strutture » e le parole: « aeroportuali, idriche » sono sostituite dalle seguenti: « aeroportuali e idriche »;

al terzo periodo, le parole: « è trasmessa alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano entro il 30 novembre 2021 che la trasmettono » sono sostituite dalle seguenti: « è trasmessa entro il 30 novembre 2021 alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano, che la trasmettono » e dopo le parole: « e delle province autonome » sono aggiunte le seguenti: « e all'Agenzia per la coesione territoriale »;

al quarto periodo, le parole: « e non oltre » sono soppresse;

al capoverso 1-bis, primo periodo, le parole: « si individuano » sono sostituite dalle seguenti: « sono individuati » e dopo le parole: « decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, » sono inserite le seguenti: « convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, »;

al capoverso 1-ter, terzo periodo, dopo le parole: « del Consiglio dei ministri » è inserito il seguente segno d'interpunzione: « , » e dopo le parole: « nel limite massimo » sono inserite le seguenti: « di spesa »;

al capoverso 1-quater, primo periodo, le parole: « dal decreto » sono sostituite dalle seguenti: « dalla data di entrata in vigore del decreto », le parole: « d'intesa » sono sostituite dalle seguenti: « , di concerto » e la parola: « comunitari » è sostituita dalle seguenti: « dell'Unione europea »;

al capoverso 1-sexies, primo periodo, le parole: « dal comma 1-ter » sono sostituite dalle seguenti: « dal terzo periodo del comma 1-ter ».

All'articolo 16:

al comma 2, lettera a), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « . Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio »;

dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-bis. All'articolo 7 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “, nonché, ai soli fini delle semplificazioni di cui al comma 2, agli ulteriori siti retroportuali individuati con le modalità di cui al comma 1-bis”;

b) il comma 1-bis è sostituito dal seguente:

“1-bis. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro per le infrastrutture e la mobilità sostenibili, su proposta delle regioni interessate, possono essere individuati ulteriori siti retroportuali. La proposta è corredata da un piano di sviluppo strategico che specifica la delimitazione delle zone interessate, in coerenza con le zone portuali” »;

dopo il comma 3 sono aggiunti i seguenti:

« 3-bis. Al fine di assicurare la tempestiva realizzazione, entro il 31 dicembre 2024, degli interventi di adeguamento della pista olimpica di bob e slittino “Eugenio Monti” di Cortina d'Ampezzo, l'amministratore delegato della società di cui all'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, è nominato commissario

rio straordinario ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Fermo restando quanto previsto dai commi 2, 3, 3-*bis* e 4 del citato articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019, al commissario straordinario sono altresì attribuiti i poteri e le facoltà di cui all'articolo 3, comma 2-*bis*, del predetto decreto-legge n. 16 del 2020. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma, al commissario straordinario non spetta alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso di spese.

3-*ter*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è stabilita la quota percentuale del quadro economico degli interventi di cui al comma 3-*bis* eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico e la tipologia delle spese ammissibili. Per il supporto tecnico, il commissario straordinario di cui al comma 3-*bis* si può avvalere, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196; i relativi oneri sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare nell'ambito della percentuale individuata ai sensi del primo periodo. Il commissario straordinario può nominare un sub-commissario. L'eventuale compenso del sub-commissario, da determinare in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, è posto a carico del quadro economico dell'intervento da realizzare, nell'ambito della quota percentuale individuata ai sensi del primo periodo del presente comma. Il quadro economico, nonché le ulteriori informazioni di tipo anagrafico, finanziario, fisico e procedurale, devono essere

desumibili dal sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Gli interventi devono essere identificati dal codice unico di progetto ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3.

3-*quater*. Alle controversie relative alle procedure di progettazione, approvazione e realizzazione degli interventi di cui al comma 3-*bis* si applicano le previsioni dell'articolo 3, comma 12-*ter*, del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31.

3-*quinquies*. Per l'avvio dell'attività di progettazione e di realizzazione degli interventi di cui al comma 3-*bis* del presente articolo è riconosciuto un contributo pari a complessivi 24,5 milioni di euro, di cui euro 500.000 per l'anno 2021 ed euro 12 milioni per ciascuno degli anni 2022 e 2023. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 773, della legge 30 dicembre 2020, n. 178. Il Dipartimento per lo sport della Presidenza del Consiglio dei ministri pone in essere le iniziative necessarie a garantire il completamento del finanziamento degli interventi di cui al comma 3-*bis* entro il 30 giugno 2022.

3-*sexies*. Nelle more del recupero della piena funzionalità tecnica della Funivia Savona-San Giuseppe di Cairo per garantire il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, ai lavoratori di cui all'articolo 94-*bis*, comma 1, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, può essere concessa dall'INPS, dal 16 novembre 2021 al 31 agosto 2022, un'ulteriore indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa, in continuità con l'indennità di cui al medesimo articolo 94-*bis*, comma 1. Entro il limite di durata massima di cui al primo periodo, l'indennità di cui al presente comma continua ad essere erogata anche in caso di sopravvenuta risoluzione del rapporto di lavoro dovuta alla cessazione dell'attuale concessione. La misura di cui al presente comma è incompatibile con i trattamenti di integrazione salariale, compresi quelli a carico

dei fondi di solidarietà di cui al titolo II del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148, e con l'indennità NASpI di cui al decreto legislativo 4 marzo 2015, n. 22, ed è riconosciuta nel limite massimo di spesa di 187.500 euro per l'anno 2021 e di 1 milione di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal terzo periodo del presente comma, pari a 187.500 euro per l'anno 2021 e a 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili destinate alle sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, funivie ed ascensori in servizio pubblico ed autolinee non di competenza delle regioni.

3-septies. All'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 6 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Non si applicano le previsioni di cui all'articolo 2397, primo comma, secondo periodo, del codice civile";

b) al comma 11 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Le somme previste nei quadri economici destinate ai servizi di ingegneria e architettura restano nella disponibilità della società che può svolgere direttamente i suddetti servizi o affidarli a soggetti terzi, secondo le procedure previste dal codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50";

c) dopo il comma 11 è inserito il seguente:

"11-bis. Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con l'autorità di Governo competente in materia di sport, possono essere individuati gli interventi, tra quelli ricompresi nel piano predisposto dalla Società ai sensi del comma 2, caratterizzati da elevata complessità progettuale o procedurale, sottoposti alla procedura di cui all'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108".

3-octies. All'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 7, le parole: "definitivo e del progetto esecutivo" sono sostituite dalle seguenti: "da porre a base della procedura di affidamento" e le parole: "definitivo ovvero del progetto esecutivo" sono sostituite dalle seguenti: "posto a base della procedura di affidamento nonché dei successivi livelli progettuali";

b) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

"7-bis. Le previsioni dell'articolo 48, comma 5, primo, terzo e quarto periodo, si applicano anche ai fini della realizzazione degli interventi di cui al comma 1 del presente articolo".

3-novies. Al comma 3 dell'articolo 1-septies del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo le parole: "e contabilizzate dal direttore dei lavori" sono inserite le seguenti: ", ovvero annotate sotto la responsabilità del direttore dei lavori nel libretto delle misure," ».

Dopo l'articolo 16 sono inseriti i seguenti:

« Art. 16-bis. — (*Misure urgenti per il completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna*) — 1. Al fine di evitare la revoca dei finanziamenti per lo sblocco di opere indifferibili, urgenti e cantierabili per il rilancio dell'economia, al comma 3-bis dell'articolo 3 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Le disposizioni del precedente periodo si applicano anche al completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna".

Art. 16-ter. — (*Modifica all'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108*) — 1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021,

n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: “Al solo scopo di assicurare la trasparenza, le stazioni appaltanti danno evidenza dell’avvio delle procedure negoziate di cui al presente comma mediante i rispettivi siti *internet* istituzionali. La pubblicazione di cui al periodo precedente non costituisce ricorso a invito, avviso o bando di gara a seguito del quale qualsiasi operatore economico può presentare un’offerta” ».

Al titolo:

dopo le parole: « dell’Agenzia nazionale per la sicurezza » sono inserite le seguenti: « delle ferrovie e ».

PROPOSTE EMENDATIVE

ART. 1.

Al comma 1, lettera a), numero 3), sostituire le parole: due anni con le seguenti: cinque anni.

Conseguentemente, ai commi 1 e 2, ovunque ricorrano, sostituire le parole: due anni con le seguenti: cinque anni.

1.5. Sodano.

Al comma 1, dopo la lettera b-ter) aggiungere la seguente:

b-quater) l’articolo 70 è sostituito dal seguente:

« 1. Al fine di garantire la sicurezza della circolazione stradale, è vietato l’utilizzo di animali per la trazione di veicoli e di mezzi di ogni specie adibiti al servizio di piazza e per i servizi pubblici non di linea, finalizzati al trasporto di persone a fini turistici e ludici, nell’intero territorio nazionale.

2. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa da un minimo di 25.000 euro a un massimo di 100.000 euro in caso di

recidiva e con la confisca obbligatoria del mezzo e dell’animale.

3. Gli animali dismessi dai servizi di cui comma 1 non possono essere destinati alla macellazione e restano a carico dei rispettivi proprietari. Qualora i proprietari siano impossibilitati a garantire il corretto mantenimento degli animali, possono concederli in affidamento provvisorio alle associazioni o alle strutture individuate con decreto di cui al comma 4 del presente articolo.

4. Con proprio decreto, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministro della salute, di concerto con il Ministro per la transizione ecologica, stabilisce i criteri per l’affidamento provvisorio degli animali, ai sensi del comma 3, presso le associazioni per la protezione degli animali riconosciute dal Ministero della salute o presso altre strutture idonee e stabilisce gli oneri a carico dei proprietari degli stessi animali per il periodo di affidamento.

5. Trascorsi ventiquattro mesi dalla data di affidamento provvisorio degli animali ai sensi del presente articolo senza che i rispettivi proprietari ne abbiano richiesto la restituzione, cessa ogni loro diritto di proprietà e gli animali possono essere dati in adozione o ceduti gratuitamente alle associazioni o alle strutture ospitanti.

6. Ai fini della salvaguardia dell’occupazione, i possessori di licenze per la guida dei veicoli e dei mezzi a trazione animale adibiti al servizio di piazza e per i servizi pubblici non di linea finalizzati al trasporto di persone possono richiedere la conversione delle stesse in licenze per la guida di carrozze elettriche o di taxi, nonché in licenze di noleggio con conducente e di noleggio di auto d’epoca. ».

1.25. Spessotto, Giuliadori, Leda Volpi, Sarli.

Al comma 1, dopo la lettera d-bis), aggiungere la seguente:

d-bis.1) All’articolo 121, comma 3, le parole « sono effettuati da dipendenti del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici » sono

sostituite dalle seguenti: « sono effettuati da tutti i dipendenti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile e da altri soggetti, individuati con decreto del Ministero medesimo ».

1.284. Rotelli, Silvestroni.

Al comma 1, dopo la lettera e-ter) aggiungere la seguente:

e-ter.1) Dopo l'articolo 173 è aggiunto il seguente:

« Art. 173-bis.

(Divieto di fumo alla guida)

1. È vietato al conducente fare uso durante la marcia dei prodotti da fumo di cui all'articolo 2, lettere da *b)* a *r)* del decreto legislativo n. 6 del 2012.

2. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 165 ad euro 660. Si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio ».

1.26. Spessotto, Giuliodori, Leda Volpi.

Al comma 1, dopo la lettera e-quinquies), aggiungere la seguente:

e-quinquies.1.) All'articolo 180, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: « carta di circolazione » sono aggiunte le seguenti: « o documento unico di circolazione » e dopo la parola: « proprietario » sono aggiunte le seguenti: « o del locatario leasing ».

1.36. Spessotto, Giuliodori, Leda Volpi.

Al comma 1, sostituire la lettera g-ter, con la seguente:

g-ter) all'articolo 196, comma 1, secondo periodo, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: « ri-

sponde solidalmente » sono aggiunte le seguenti: « in vece del proprietario ».

1.35. Spessotto, Giuliodori, Leda Volpi.

Al comma 2, lettera a), sostituire le parole: 15 ottobre 2021 con le seguenti: 31 dicembre 2021 e le parole: due anni con le seguenti: cinque anni.

1.6. Sodano.

Al comma 5, dopo la lettera a) aggiungere la seguente:

a-bis) all'articolo 14, dopo il comma 3, è inserito il seguente: « 3-bis. La qualificazione di cui all'articolo 14 non è richiesta ai conducenti di veicoli che dipendono da imprese a cui è affidata la gestione dei seguenti servizi pubblici essenziali: servizi fognari, protezione contro le inondazioni, manutenzione della rete idrica, elettrica e del gas, manutenzione e controllo della rete stradale, raccolta e smaltimento dei rifiuti urbani a domicilio, telegrafi, telefoni, radiodiffusione, televisione e rilevazione di emittenti e riceventi di televisione o radio. »

1.300. Rotelli, Silvestroni.

Dopo il comma 6 aggiungere il seguente:

6.1. Ai fini della riduzione dei costi connessi alla gestione dei dati relativi alla proprietà e alla circolazione dei veicoli e del conseguimento di un risparmio di spesa a beneficio degli utenti, il pubblico registro automobilistico (PRA), istituito dal regio decreto-legge 15 marzo 1927, n. 436, convertito dalla legge 19 febbraio 1928, n. 510, è soppresso. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Governo provvede alla ricollocazione del personale del PRA presso l'Autorità di regolazione dei trasporti, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili o altre pubbliche amministrazioni che presentano carenza di organico.

1.37. Spessotto, Giuliodori, Leda Volpi.

Dopo il comma 6 aggiungere il seguente:

6.1. All'articolo 51, comma 9, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, sono aggiunte, in fine, le parole: « i fondi assegnati ai Comuni nel 2021 possono essere spesi e utilizzati dai beneficiari entro il 30 giugno 2022. ».

* **1.33.** Spessotto, Giuliodori, Leda Volpi.

Dopo il comma 6 aggiungere il seguente:

6.1. All'articolo 51, comma 9, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, sono aggiunte, in fine, le parole: « i fondi assegnati ai Comuni nel 2021 possono essere spesi e utilizzati dai beneficiari entro il 30 giugno 2022. ».

* **1.287.** Rotelli, Silvestroni.

Dopo il comma 6-bis, aggiungere il seguente:

6-bis.1. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, dopo il comma 48, è aggiunto il seguente:

48-bis. Oltre a nuove piste ciclabili urbane sono ammissibili i seguenti interventi:

a) interventi relativi alla messa in sicurezza della mobilità ciclistica urbana, tra cui zone a velocità limitata, inferiore o uguale a 30 km/h, semaforistica dedicata, ecc.;

b) interventi dedicati alla sosta dei velocipedisti, come stalli in segnaletica, rastrelliere, ecc. fino a un massimo del 15% della quota attribuita a ciascun beneficiario;

c) corsie ciclabili in segnaletica, corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, casa avanzata e strada urbana ciclabile, di cui alle lettere 12-bis), 12-ter) dell'articolo 3 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, « Codice della strada ».

Al fine di armonizzare e rendere più efficace la realizzazione degli interventi di cui alla lettera c), fermo restando quanto

introdotto dall'articolo 229, comma 3, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 e dall'articolo 49 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, si specifica che:

la corsia ciclabile è caratterizzata da una striscia di corsia ciclabile bianca, con larghezza conforme al dettato dell'art. 138 del Regolamento di esecuzione del CdS, anche nei casi in cui debba essere valicata nel caso corra lungo stalli di sosta o accessi carrai.

In caso di sosta al fianco della corsia si prevede una striscia marginale da realizzare nel rispetto degli artt. 138 e 141 del Regolamento.

Il pittogramma del velocipede può essere utilizzato come da indicazione dell'art. 148 del Regolamento (fig. II-442/b).

Nel caso di fermata del trasporto pubblico collettivo e quindi di corsia impegnata da altri veicoli come da articolo 3, comma 1, 12-bis, la corsia prosegue lungo la fermata con una striscia tratteggiata, per garantirne la valicabilità, da realizzare secondo le indicazioni fornite dal citato articolo 138.

Vista l'assenza di specifica indicazione gli appositi segnali di inizio e di fine da apporre, come invece prescritto per altre fattispecie, non è apposta alcuna segnaletica verticale che indichi inizio e fine della corsia ciclabile.

In considerazione del combinato disposto dell'articolo 3, comma 1, 12-ter e dell'articolo 7, comma 1, i-bis) del NCdS, all'ingresso veicolare delle strade con corsia ciclabile per doppio senso ciclabile, si sostituisce il segnale di senso unico parallelo (Fig. II 348 art. 135 del Reg. del NCdS) con il segnale di uso corsie (Fig. II 339 art. 135 del Reg. del NCdS). All'uscita veicolare delle strade con corsia ciclabile per doppio senso ciclabile, si sostituisce il segnale di « senso vietato » di cui alla Fig. 247 art. 116 del Reg. del NCdS, con il segnale verticale di divieto di transito (fig. II 46 art. 116 del NCdS) con pannello integrativo « eccetto

bici ». Alle intersezioni con strade afferenti alla strada con corsia ciclabile per doppio senso ciclabile è installato il segnale di « direzione obbligatoria » con pannello integrativo « eccetto bici » (Fig. II 80 art. 122 del Reg. del NCdS).

Per quanto riguarda la casa avanzata, fermo restando quanto previsto dall'articolo 3, comma 1, 7-bis), dal punto di vista attuativo, l'articolo 182, comma 9-ter, precisa che nelle intersezioni semaforizzate, sulla base di apposita ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, previa valutazione delle condizioni di sicurezza, sulla soglia dell'intersezione può essere realizzata la casa avanzata, estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semicarreggiata. La casa avanzata può essere realizzata lungo le strade con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h, anche se fornite di più corsie per senso di marcia, ed è posta a una distanza pari almeno a 3 metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare. L'area delimitata è accessibile attraverso una corsia o da una pista ciclabile di lunghezza pari almeno a 5 metri, situata sul lato destro in prossimità dell'intersezione.

Per le dimensioni delle linee di arresto, queste sono invece realizzate secondo le indicazioni fornite dall'art. 144 del Regolamento. Il pittogramma del velocipede può essere utilizzato come da indicazione dell'art. 148 del Regolamento (fig. II-442/b).

1.31. Spessotto, Giuliodori, Leda Volpi.

Sopprimere i commi da 6-sexies a 6-no-vies.

1.301. Caretta, Ciaburro.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.

(Disposizioni in materia di pedaggi dei valichi montani e di frontiera per i veicoli di soccorso ed emergenza)

1. All'articolo 373 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992,

n. 495, dopo il comma 2, è aggiunto il seguente:

« 2-bis. I veicoli di cui al comma 2, lettere c), d), f), h) e i), sono esentati dal pagamento del pedaggio dei valichi e trafori montani di frontiera per l'esercizio delle attività di soccorso. ».

1.032. Ciaburro, Caretta, Silvestroni.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.

(Capienza autoservizi pubblici non di linea)

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, i limiti previsti per il contenimento della diffusione del COVID-19 in ordine alla capienza e alla verticalizzazione delle sedute dei mezzi destinati all'esercizio di autoservizi pubblici non di linea non si applicano nei territori delle Regioni che si collocano in « Zona bianca ».

1.041. Rotelli, Silvestroni.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.

(Detrazioni delle spese per dispositivi di protezione individuale dei conducenti e dei passeggeri di ciclomotori e motocicli)

1. All'articolo 15 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al Decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, in materia di detrazione per oneri, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 1-*quater* è inserito il seguente:

« 1-*quinquies*. A decorrere dall'anno 2021, dall'imposta lorda si detrae un importo pari al 50 per cento delle spese documentate, fino a un ammontare massimo delle spese pari a euro 500, sostenute per l'acquisto di dispositivi di protezione individuale airbag, anche se integrati in capi di

abbigliamento, ad attivazione meccanica, certificati secondo la normativa europea EN1621/4, o elettronica, certificati secondo la citata normativa europea nella sola parte applicabile ai dispositivi elettronici »;

b) al comma 2, dopo le parole: « *i-decies*) del comma 1 » sono inserite le seguenti: « e al comma 1-*quinquies* » e le parole: « alle lettere f) e *i-decies*) » sono sostituite dalle seguenti: « al comma 1, lettere f) e *i-decies*), e al comma 1-*quinquies* ».

2. Agli oneri di cui al comma 1, pari a 26 milioni di euro per l'anno 2022 e seguenti, si provvede mediante corrispondente utilizzo di quota parte delle maggiori entrate derivanti dalle disposizioni di cui al comma 3.

3. All'articolo 1-*bis*, comma 1, della legge 29 ottobre 1961, n. 1216, la parola « dodicivirgolacinqueper cento » è sostituita dalla seguente « dodicivirgolasetteper cento » a decorrere dall'anno 2022. Alla legge 29 ottobre 1961, n. 1216, all'Allegato A — parte prima, la tariffa di cui alla voce n. 4 è incrementata da 12,5 a 12,7 a decorrere dall'anno 2022; alla legge 29 ottobre 1961, n. 1216, all'Allegato A — parte seconda, la tariffa di cui alla voce n. 19 è incrementata da 12,5 a 12,7 a decorrere dall'anno 2022.

1.0300. Romaniello.

ART. 2.

Al comma 1, dopo le parole: 31 dicembre 2021 *aggiungere le seguenti:* , fermo restando che da tale differimento non possono derivare nuovi e maggiori oneri tariffari a carico della finanza pubblica o degli utenti.

2.2. Spessotto, Giuliadori, Leda Volpi.

Al comma 1, dopo le parole: 31 dicembre 2021 *aggiungere le seguenti:* , fermo restando che da tale differimento non possono derivare oneri tariffari, a carico degli

utenti, maggiori del 5 per cento rispetto alle precedenti tariffe autostradali.

2.3. Spessotto, Giuliadori, Leda Volpi.

Sopprimere il comma 2.

2.1. Spessotto, Giuliadori, Leda Volpi.

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

2.1. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili procede, in accordo con gli enti locali coinvolti, a depositare un'istanza formale per la rimodulazione della tariffazione autostradale e l'eliminazione della barriera del casello di Beinasco. Il soggetto concessionario della rete tangenziale coinvolta presenta uno studio tecnico ed economico di fattibilità per la rimodulazione della tariffazione autostradale e l'eliminazione della barriera del suddetto casello entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

2.4. Costanzo, Giuliadori, Spessotto, Leda Volpi.

Sopprimere i commi da 2-sexies a 2-sexiesdecies.

* **2.300.** Spessotto, Vallascas.

Sopprimere i commi da 2-sexies a 2-sexiesdecies.

* **2.301.** Foti, Rotelli, Rachele Silvestri, Butti, Silvestroni.

Dopo il comma 2-sexiesdecies aggiungere il seguente:

2-sexiesdecies.1. La nuova società *in house* sarà comunque tenuta alla dichiarazione di carattere non finanziario di cui all'articolo 3 e seguenti del decreto legislativo 30 dicembre 2016, n. 254, al fine di assicurare la comprensione dell'attività di impresa, del suo andamento, del suo impatto am-

bientale, sociale e sul personale, nonché del rispetto dei diritti umani e della lotta contro la corruzione attiva e passiva.

2.303. Spessotto, Vallascas.

Al comma 2-septiesdecies, primo periodo, sostituire le parole: strade comunali di Roma Capitale *con le seguenti:* strade comunali delle città di Roma Capitale, Torino, Milano, Genova, Bologna, Firenze, Bari, Napoli, Catania, Messina, Palermo e Cagliari.

Conseguentemente,

al medesimo comma, medesimo periodo, sostituire le parole: Roma Capitale è autorizzata *con le seguenti:* tali città sono autorizzate;

all'ultimo periodo, sostituire le parole: 5 milioni *con le seguenti:* 11 milioni.

2.302. Rotelli, Silvestroni.

Dopo il comma 4, aggiungere i seguenti:

4.1. In relazione alle concessioni autostradali, al fine di promuovere l'innovazione tecnologica e la sostenibilità delle infrastrutture autostradali assicurando, al contempo, l'equilibrio economico-finanziario, in sede di gara, l'amministrazione aggiudicatrice, nel rispetto della disciplina regolatoria emanata dall'Autorità di regolazione dei trasporti, può stabilire che il contributo pubblico di cui all'articolo 165, comma 2, secondo periodo, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, possa essere sostituito da risorse finanziarie messe a disposizione da un altro concessionario di infrastruttura autostradale, purché quest'ultima sia funzionalmente e territorialmente interconnessa a quella oggetto di aggiudicazione.

4.2. Nei casi di cui al comma precedente:

a) il concessionario autostradale che mette a disposizione le risorse finanziarie:

1) sottoscrive la convenzione di concessione unitamente al concessionario, selezionato all'esito della procedura di evidenza pubblica;

2) è solidamente responsabile nei confronti dell'amministrazione concedente dell'esatto adempimento da parte del titolare della concessione dell'adempimento degli obblighi derivanti dalla convenzione di concessione;

3) incrementa, in misura corrispondente all'entità delle risorse messe a disposizione ed anche ai fini della determinazione del valore di subentro, l'importo degli investimenti effettuati in relazione all'infrastruttura ad esso affidata, fermi restando gli obblighi di investimenti definiti nella convenzione di concessione relativa alla medesima infrastruttura;

b) il concessionario autostradale beneficiario delle risorse finanziarie riduce, in misura corrispondente all'entità delle risorse messe a disposizione ed anche ai fini della determinazione del valore di subentro, l'importo degli investimenti effettuati in relazione all'infrastruttura ad esso affidata. Gli investimenti effettuati dal concessionario si intendono eseguiti anche nell'interesse del concessionario che mette a disposizione le risorse finanziarie;

c) le prestazioni rese dal concessionario di cui alla lettera b) nei confronti del concessionario di cui alla lettera a) assumono rilevanza ai fini dell'imposta sul valore aggiunto.

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

ART. 3.

Sostituire il comma 1 con il seguente:

1. Al fine di accelerare il « Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, *European Rail Traffic Management System* », di seguito ERTMS e il « Piano nazionale di sviluppo della mobilità ad idrogeno », elaborato dall'Associazione italiana idrogeno e celle a combustibile, per garantire un efficace coordinamento tra la dismissione del sistema di segnalamento nazionale di classe « B » e l'attrezzaggio dei sottosistemi

di bordo dei veicoli con il sistema ERTMS, nonché la riduzione dei gas serra e delle emissioni inquinanti e la produzione dell'idrogeno e l'aumento della rete di alimentazione per favorire lo sviluppo della mobilità alternativa, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di 160 milioni di euro, per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, per finanziare i costi di implementazione del sotto sistema ERTMS di bordo dei veicoli, secondo le disposizioni di cui ai commi 2 e 3, nonché le stazioni di rifornimento ad idrogeno lungo le autostrade e le strade di interesse nazionale e la conversione della mobilità da diesel a quella all'idrogeno del parco locomotori per il settore ferroviario.

Conseguentemente:

dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

2-bis. Fermo restando quanto previsto dal comma 2, le risorse di cui al comma 1, sono destinate al finanziamento degli interventi della mobilità ad idrogeno, per la realizzazione di infrastrutture le autostrade e le strade di interesse nazionale, in grado di consentire una mobilità a zero emissioni, tramite mezzi pesanti e leggeri di trasporto delle merci e delle persone con veicoli a celle a combustibile e al finanziamento di specifici progetti sperimentali, legati all'utilizzo dell'idrogeno nel trasporto ferroviario nazionale e regionale, destinati alla conversione della mobilità da diesel a quella all'idrogeno;

al comma 3, dopo il primo periodo, aggiungere i seguenti: L'erogazione del contributo di cui al presente articolo, s'intende riservata per il 50 per cento delle risorse complessive previste dal fondo di cui al comma 1, per le imprese che operano nel settore dell'idrogeno e celle a combustibile, per la realizzazione dei progetti di cui al comma *2-bis*. Il suddetto decreto definisce i criteri e le modalità di riparto ai fini di quanto previsto dal comma *2-bis*;

sostituire il comma 4 con il seguente:

4. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo si provvede, quanto a

60 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, mediante utilizzo delle risorse di cui all'articolo 1, comma 86, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, e, quanto a 100 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.;

alla rubrica, dopo le parole: impianti fissi, aggiungere le seguenti: , nonché per lo sviluppo della mobilità sostenibile ad idrogeno.

3.3. Vallascas, Giuliodori, Spessotto, Leda Volpi.

Dopo il comma 9, aggiungere il seguente:

9.1. Al fine di garantire la sicurezza del trasporto pubblico locale, il Ministero della salute, in accordo con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, avvia una sperimentazione preliminare volta a testare l'efficacia di dispositivi per la sanificazione dell'aria da installare sui condotti dell'aria di ritorno degli impianti di climatizzazione dei mezzi di trasporto pubblico locale.

3.2. Costanzo, Giuliodori, Spessotto, Leda Volpi.

Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente:

Art. 3-bis.

(Raddoppio linea ferroviaria Palermo-Agrigento)

1. Al fine di sviluppare al meglio la rete ferroviaria nazionale, 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 2021 e di 10 milioni di euro per gli anni 2022 e 2023.

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.

3.01. Sodano.

Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente:

Art. 3-bis.

(Disposizioni urgenti in materia di investimenti della mobilità sostenibile stradale e ferroviaria a zero emissioni, attraverso lo sviluppo dell'idrogeno)

1. Al fine di incentivare nuove forme di mobilità sostenibile nel territorio nazionale, nel quadro delle misure di riduzione delle emissioni indicate dalla Commissione europea nel 2020, nello stato di previsione del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è istituito un apposito fondo da ripartire, con una dotazione iniziale di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2030, per lo sviluppo e la diffusione dell'idrogeno nel settore del trasporto stradale e ferroviario.

2. Le finalità di cui al precedente comma sono destinate rispettivamente:

a) alla realizzazione di infrastrutture ad idrogeno lungo le autostrade e le strade di interesse nazionale, in grado di consentire una mobilità a zero emissioni, tramite mezzi pesanti e leggeri di trasporto merce e persone con veicoli a cella a combustibile;

b) al finanziamento di specifici progetti sperimentali connessi all'aumento progressivo della mobilità a zero emissioni legati all'utilizzo dell'idrogeno nel trasporto ferroviario nazionale e regionale, destinati alla conversione delle tratte da diesel, all'idrogeno, finalizzati alla realizzazione di treni a celle a combustibile, nonché all'acquisto di materiale rotabile ferroviario ad idrogeno.

3. Per una fase pilota di sei anni, a partire dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, gli impianti di produzione di idrogeno verde tramite elettrolisi da fonti rinnovabili in funzione di vettore energetico pulito a servizio lungo le autostrade e le strade di interesse nazionale sono esentati, per un periodo di esercizio di 20 anni dalla messa in funzione dell'impianto, nella misura del 60 per cento sia dagli oneri generali di sistema, sia dalle spese per i servizi di rete quali: trasmissione, distribuzione e misura dell'energia, del sistema elettrico nazionale.

4. Con decreto del Ministro dei trasporti e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro sessanta giorni decorrenti dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono disciplinate le modalità attuative degli interventi di cui ai commi precedenti.

5. Agli oneri recati dal presente articolo si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

3.02. Vallascas, Giuliodori, Spessotto, Leda Volpi.

Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente:

Art. 3-bis.

(Disposizioni in favore della mobilità ferroviaria ad idrogeno)

1. Al fine di accelerare l'attuazione del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima in funzione del processo di decarbonizzazione e dello sviluppo dell'idrogeno pulito nei trasporti, presso il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile è istituito un Fondo denominato: « Fondo innovazione treni ad idrogeno per il trasporto pubblico locale » finalizzato a sostenere le imprese del settore e le *start-up*, con una dotazione di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2023,

per la realizzazione di elettrotreni alimentati ad idrogeno, al fine di incrementare i livelli di sviluppo per una piattaforma integrata di servizi di mobilità, secondo criteri di sostenibilità ambientale ed economica.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentito il Ministro della transizione ecologica, entro sessanta giorni dalla data di conversione del presente decreto, sono emanati i criteri e le modalità per l'accesso al Fondo di cui al precedente comma.

3. Agli oneri derivanti dal presente articolo, complessivamente pari a 300 milioni di euro si provvede:

a) quanto a 100 milioni di euro relativamente all'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del Fondo per le esigenze indifferibili, di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190;

b) quanto a 200 milioni di euro per gli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

3.03. Vallascas, Giuliadori, Spessotto, Leda Volpi.

ART. 4.

Al comma 3, sostituire, ovunque ricorrono, le parole: pari a 2 milioni di euro per il 2021, a 30 milioni di euro per il 2022 e a 5 milioni di euro per il 2023 *con le seguenti:* pari a 5 milioni di euro per il 2021, a 50 milioni di euro per il 2022 e a 10 milioni di euro per il 2023;

Conseguentemente, al comma 6, sostituire le parole: fino al 31 dicembre 2021 *con le seguenti:* fino al 31 marzo 2022.

4.1. Sodano.

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

3.1. Per le medesime finalità di cui al comma 3, a valere sulle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, periodo di programmazione 2021-2027, di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, come rifinanziato dall'articolo 2 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n. 101 è autorizzata la spesa di 2.000 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 e di 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025, 2026 e 2027 per la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina quale collegamento stabile viario e ferroviario tra il continente e la Sicilia, e delle necessarie opere connesse.

4.14. Ferro, Varchi, Rampelli, Silvestroni.

Dopo il comma 6, aggiungere il seguente:

6.1. Al fine di accelerare la transizione energetica verso la decarbonizzazione industriale e i trasporti a emissioni zero, per il raggiungimento degli obiettivi strategici e la valorizzazione dei porti in grado di sviluppare l'energia e l'economia circolare, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, con proprio decreto, definisce i criteri e le modalità finalizzati a trasformare l'ecosistema portuale in un polo di energia pulita per sistemi elettrici integrati, per l'idrogeno e altri vettori energetici a basse emissioni di carbonio, attraverso la realizzazione dei seguenti progetti pilota:

a) l'attuazione di centri di produzione di idrogeno e di stazioni di rifornimento stradale nelle aree portuali in coerenza con gli obiettivi previsti dal Programma europeo «*Horizon 2020 Green Ports*»;

b) la promozione degli *hub* per la produzione dell'idrogeno verde nelle aree portuali, al fine di sviluppare un sistema di distribuzione innovativo di ammoniaca verde dal quale derivare l'approvvigionamento di

idrogeno verde, azzerando le emissioni di anidride carbonica.

4.4. Vallasca, Giuliodori, Spessotto, Leda Volpi.

Dopo l'articolo 4, aggiungere il seguente:

Art. 4-bis.

(Misure fiscali in favore delle tecnologie ad idrogeno)

1. Le disposizioni di cui ai commi da 1 a 16-ter dell'articolo 119, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, si applicano anche alle tecnologie dell'idrogeno, che vengono equiparate a fotovoltaico e batterie come accumulo di energia rinnovabile fotovoltaica, elettrolizzatori e serbatoi di idrogeno e come nuova sorgente di energia di origine rinnovabile *fuel cell*, celle a combustibile con relativi tubi di idrogeno. Le colonnine che riforniscono idrogeno per autovetture vengono equiparate alle colonnine per la ricarica elettrica di autovetture.

2. Gli incentivi di cui ai commi da 1 a 16-ter del citato articolo 119 del decreto-legge n. 34 del 2020, si applicano con le medesime modalità esclusivamente nel caso di idrogeno prodotto da fonti rinnovabili di energia. La detrazione fiscale si applica anche alle reti elettroniche locali intelligenti *smart grid*.

4.01. Vallasca, Giuliodori, Spessotto, Leda Volpi.

ART. 5.

Al comma 1, primo periodo, dopo le parole: nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità aggiungere le seguenti: sostenibile, con particolare riferimento allo sviluppo dell'energia ad idrogeno.

Conseguentemente,

al medesimo comma,

al primo periodo, dopo le parole: in materia di infrastrutture e mobilità aggiungere la seguente: sostenibile;

al primo periodo, e ovunque ricorra nell'articolo, sostituire la parola: Cismi con la seguente: CISMIS;

al secondo periodo, dopo le parole: nella misura di cinque ricercatori, aggiungere le seguenti: di cui uno esperto di energia ad idrogeno,;

al comma 2, dopo le parole: pubblici e privati, aggiungere le seguenti: nonché con associazioni private che operano nel settore dell'idrogeno,.

5.4. Vallasca, Giuliodori, Spessotto, Leda Volpi.

Dopo il comma 6, aggiungere il seguente:

6-bis. All'articolo 8, comma 6-bis, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, la parola: « 2023 » è sostituita dalla seguente: « 2021 ».

5.3. Spessotto, Costanzo, Giuliodori, Leda Volpi.

ART. 6.

Dopo l'articolo 6, aggiungere il seguente:

Art. 6-bis.

(Fondo per lo sviluppo della mobilità sostenibile ad idrogeno)

1. Al fine di sostenere il settore dei sistemi per la produzione, lo stoccaggio e l'utilizzo dell'idrogeno e stimolare la creazione delle infrastrutture sul territorio nazionale per la mobilità sostenibile ad idrogeno, in coerenza con le decisioni adottate in ambito europeo per il processo di decarbonizzazione, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è istituito un Fondo con una dotazione di 100 milioni di euro

per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, denominato « Fondo per lo sviluppo della mobilità sostenibile ad idrogeno ».

2. Con uno o più decreti del Ministro dei trasporti e della mobilità sostenibile, sentito il Ministro della transizione ecologica, entro sessanta giorni dalla data di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità per l'accesso al Fondo di cui al precedente comma, in favore delle imprese industriali che operano nel settore dei trasporti e delle tecnologie *green* dell'idrogeno, delle pile a combustibile e della mobilità elettrica compresa l'intera filiera industriale e commerciale per la attuazione dei programmi europei, tra i quali Horizon Europe e Digital Europe.

3. I criteri e le modalità di cui al precedente comma devono in ogni caso considerare:

a) l'incentivazione della produzione di idrogeno prodotto esclusivamente da fonti rinnovabili, ovvero totalmente pulito e privo di emissioni climalteranti, per essere adeguatamente utilizzato nei trasporti, anche pesanti, come carburante alternativo per alimentare, senza combustione, i motori elettrici, generando un sistema di trasporti a zero emissioni e nei processi industriali che richiedono alte temperature;

b) lo sviluppo sia delle infrastrutture per l'idrogeno, che consentano la mobilità dei veicoli che utilizzano celle a combustibile, ai sensi di quanto previsto dalla direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, che le tecnologie relative ai differenti settori di competenza dell'idrogeno, nonché l'adeguamento della normativa nazionale dell'idrogeno e delle relative regolamentazioni in conformità agli standard europei e internazionali;

c) la promozione degli *hub* per la produzione dell'idrogeno verde nelle aree portuali, al fine di sviluppare un sistema di distribuzione innovativo di ammoniaca verde dal quale derivare l'approvvigionamento di idrogeno verde, azzerando le emissioni di anidride carbonica.

4. Agli oneri derivanti dal presente articolo, si provvede mediante corrispon-

dente riduzione del Fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 e successive modificazioni

6.01. Vallasca, Giuliodori, Spessotto, Leda Volpi.

ART. 7.

Al comma 2, lettera a), capoverso comma 4, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Alle cessioni di ramo d'azienda di cui al presente comma si applicano le disposizioni di cui all'articolo 2112 del Codice civile.

7.300. Silvestroni, Rotelli.

Dopo l'articolo 7, aggiungere il seguente:

Art. 7-bis.

(Aeroporto Civile di Agrigento)

1. Al fine di consentire la realizzazione dell'aeroporto civile di Agrigento, quale opera infrastrutturale strategica di interesse nazionale per lo sviluppo economico, sociale e turistico della Sicilia Sud-Orientale, sono stanziati 30 milioni di euro per l'anno 2021 e 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023.

2. La giunta regionale della Sicilia, d'intesa con 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, nonché delle prospettive di futuro sviluppo e valorizzazione dell'aeroporto quale nodo della rete nazionale dei trasporti.

3. Per la progettazione, la costruzione e la gestione dell'aeroporto, la giunta regionale della Sicilia, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, provvede, entro e non oltre tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, all'affidamento della concessione mediante una procedura a evidenza pubblica in confor-

mità alla normativa nazionale e dell'Unione europea.

4. Agli oneri derivanti dal comma 1 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.

7.01. Sodano.

Dopo l'articolo 7, aggiungere il seguente:

Art. 7-bis.

(Disposizioni per lo sviluppo dell'idrogeno nel settore aereo)

1. Al fine di avviare una fase pilota finalizzata allo sviluppo di velivoli commerciali alimentati attraverso il vettore energetico ad idrogeno, presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito un fondo pari a 3 milioni di euro per l'anno 2022, per la realizzazione di studi di fattibilità finalizzati alla definizione di un piano di programma da completare entro e non oltre il 2033, per la fornitura ad idrogeno per il trasporto aereo, in grado di supportare la decarbonizzazione del trasporto aereo e stabilire le esigenze concrete e le opportunità che l'idrogeno può apportare al settore aeronautico.

2. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità, per l'accesso ai contributi previsti dal fondo, di cui al precedente comma.

3. Agli oneri derivanti dal presente articolo, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo riduzione del fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

7.02. Vallasca, Giuliadori, Spessotto, Leda Volpi.

ART. 8.

Al comma 3, primo periodo, dopo le parole: meno inquinanti aggiungere le seguenti: inclusi quelli alimentati ad energia ad idrogeno,.

8.2. Vallasca, Giuliadori, Spessotto, Leda Volpi.

Dopo l'articolo 8, aggiungere il seguente:

Art. 8-bis.

(Rinnovo del materiale rotabile ferroviario regionale e urbano)

1. Le risorse del fondo per l'acquisto di materiale rotabile per il trasporto pubblico ferroviario regionale, tramviario e metropolitano di cui al comma 866 dell'articolo 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sono incrementate di 200 milioni di euro per l'anno 2022, 300 milioni per l'anno 2023, 400 milioni per l'anno 2024. Le risorse di cui al primo periodo sono destinate per la realizzazione di treni a celle a combustibile a idrogeno, in coerenza con gli obiettivi di attuazione del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima in funzione del processo di decarbonizzazione e dello sviluppo dell'idrogeno verde.

2. Le risorse del Fondo per gli investimenti delle amministrazioni centrali, di cui all'articolo 1, comma 14, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, e del Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese di cui all'articolo 1, comma 140, legge 11 dicembre 2016, n. 232, sono destinate in via prioritaria, con un vincolo pari ad almeno il 30 per cento, alle infrastrutture di mobilità sostenibile nelle città e all'acquisto di materiale rotabile ferroviario e su gomma per il trasporto pubblico locale e ferroviario regionale, a condizione della realizzazione di sistemi di trasporto alimentati a energia ad idrogeno pulito, attraverso tecnologie a propulsione a celle a combustibile.

3. Agli oneri derivanti dal presente articolo si provvede:

a) quanto a 200 milioni di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190;

b) quanto a 300 milioni di euro per l'anno 2023 e a 400 milioni di euro per l'anno 2024, mediante corrispondente riduzione del fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

8.02. Vallascas, Giuliadori, Spessotto, Leda Volpi.

ART. 9.

Al comma 3, dopo il secondo periodo, aggiungere il seguente: La variante non può in ogni caso interessare le aree attualmente destinate dal piano regolatore generale del comune di Bari a verde pubblico.

9.1. Colletti, Giuliadori, Spessotto, Leda Volpi.

Al comma 3, dopo il secondo periodo, aggiungere il seguente: La variante non può in ogni caso diminuire le aree attualmente destinate dal piano regolatore generale del comune di Bari a verde pubblico che, qualora interessino l'area dell'intervento, dovranno essere attrezzate per la fruizione pubblica e i cui oneri devono essere compresi nel quadro economico del progetto.

9.2. Colletti, Giuliadori, Spessotto, Leda Volpi.

ART. 10.

Dopo il comma 7, aggiungere il seguente:

7.1. All'articolo 2 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modifi-

cazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, dopo il comma 6-*bis* sono aggiunti i seguenti:

« 6-*ter*. È istituito, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, il Garante per l'inclusione delle micro e piccole imprese nell'attuazione del PNRR. Il Garante è nominato dal Presidente del Consiglio dei ministri su proposta del Ministro dello sviluppo economico, sentite le associazioni di categoria maggiormente rappresentative delle micro e piccole imprese. Il Garante verifica che nell'attuazione del PNRR sia garantita adeguata partecipazione delle micro e piccole imprese, in particolare nei contratti pubblici, segnala alla Cabina di regia di cui al comma 1 le criticità riscontrate e propone misure correttive.

6-*quater*. Il Garante trasmette entro il 30 maggio di ogni anno una relazione alle Camere sull'effettiva inclusione delle micro e piccole imprese nell'attuazione del PNRR e sull'attività complessivamente svolta.

6-*quinqües*. Presso il Garante è istituito il tavolo di consultazione delle associazioni di categoria maggiormente rappresentative delle micro e piccole imprese, con la funzione di assistenza allo svolgimento dei compiti attribuiti al Garante.

6-*sexies*. All'attuazione dei commi 6-*ter*, 6-*quater* e 6-*quinqües* si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica ».

10.1. Spessotto, Giuliadori, Leda Volpi.

ART. 16.

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

3.1. Al Commissario straordinario per la ricostruzione nei territori dei comuni della Città metropolitana di Catania colpiti dall'evento sismico del 26 dicembre 2018 di cui all'articolo 6, comma 2 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 11, comma 2, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

16.10. Varchi, Prisco, Trancassini, Silvestroni.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Iniziative di competenza per un intervento italiano di cooperazione a favore della popolazione civile del Libano e per far fronte alla crisi sociale, economica e politica del Paese – 3-02565

ERMELLINO. — *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* — Per sapere — premesso che:

a più di un anno di distanza dall'esplosione che il 4 agosto 2020 ha devastato il porto di Beirut uccidendo 214 persone e ferendone oltre 7.000, in Libano è in corso una drammatica crisi economica e sociale, tra le prime dieci dalla metà del XIX secolo secondo un recente rapporto della Banca mondiale (*Spring 2021 Lebanon economic monitor – Lem*). Da mesi scarseggiano farmaci e beni di prima necessità, l'approvvigionamento energetico è stato drasticamente ridotto, così come i servizi pubblici e finanziari, mentre il reddito *pro capite*, dal 2018, è calato del 40 per cento e il prodotto interno lordo del Paese si è ridotto nel 2020 del 20 per cento;

alla crisi sociale si aggiunge l'*escalation* di violenza culminata nella manifestazione del 14 ottobre 2021, a un mese dalla formazione del nuovo Governo. Le proteste organizzate dagli sciiti di *Hezbollah* e *Amal* contro il giudice Tarek Bitar (che sta indagando sull'esplosione del porto di Beirut) hanno causato la morte di 7 persone e il ferimento di altre 30;

il Libano è da sempre un Paese amico della Repubblica italiana, al quale lega l'Italia un rapporto di fiducia guadagnato in anni di missioni. Centro della cristianità mediorientale, il Paese è un *partner* stra-

tegico per l'Italia e per l'Europa, sia per il nostro posizionamento geopolitico nell'area Mediterranea sia per il contributo che potrebbe offrire per la stabilizzazione dell'intera regione;

al termine del conflitto in Afghanistan, il Governo ha deciso di destinare i 120 milioni di euro già stanziati per la missione nel Paese per aiuti ai profughi del conflitto. La cifra, quasi il doppio dell'intera somma spesa dalla difesa italiana per i progetti umanitari in Afghanistan tra il 2005 e il 2021, verrà destinata in parte ad organizzazioni internazionali e in parte ai Governi di alcuni Paesi limitrofi. A parere dell'interrogante non sussistono sufficienti garanzie rispetto all'utilizzo delle risorse suddette, in particolare a fronte della dilagante corruzione o dei traffici di stupefacenti, che notoriamente costituiscono la principale fonte economica dell'area;

mentre permane l'immobilismo dei Paesi occidentali, l'Iran, l'Iraq e altri Governi islamici inviano aiuti e stringono accordi con Beirut —:

se vi siano iniziative di competenza, poste in essere o allo studio, per un intervento italiano di cooperazione a tutela della popolazione civile del Libano e per far fronte alla crisi sociale, economica e politica del Paese. (3-02565)

Intendimenti del Governo in ordine alla tutela dei diritti umani in Turchia, anche alla luce di recenti dichiarazioni del Presidente turco relative a numerosi rappre-

**sentanti diplomatici presenti nel Paese —
3-02566**

MIGLIORE, UNGARO, FREGOLENT, MARCO DI MAIO, OCCHIONERO, VI-TIELLO e GIACHETTI. — *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* — Per sapere — premesso che:

destano preoccupazioni le dichiarazioni del Presidente turco Erdogan in merito alla paventata possibilità di dichiarare 10 ambasciatori persone non gradite, situazione che per ora pare scongiurata ma che avrebbe notevoli ripercussioni sulle relazioni con la comunità internazionale. Si tratta dei rappresentanti diplomatici di Stati Uniti, Canada, Francia, Finlandia, Danimarca, Germania, Olanda, Nuova Zelanda, Norvegia e Svezia che hanno firmato, il 18 ottobre 2021, un appello per la liberazione di Osman Kavala. Secondo l'ambasciata Usa ad Ankara, peraltro, l'appello è in conformità all'articolo 41 della Convenzione di Vienna sulle relazioni diplomatiche;

Kavala, filantropo e imprenditore turco, *leader* della società civile, da sempre in campo a difesa dei diritti dei suoi concittadini, anche quelli di origine curda e dei pochi armeni rimasti nel Paese, è in carcere in attesa di giudizio dal 2017 con l'accusa di aver finanziato le proteste di Gezi Park nel 2013 ed aver preso parte all'organizzazione del *golpe* contro il Presidente turco del 2016;

il 10 dicembre 2019 la Corte europea dei diritti dell'uomo è intervenuta sulla vicenda chiedendo l'immediata scarcerazione di Osman Kavala ma, a oggi, gli appelli per la sua liberazione sono caduti nel vuoto. All'inizio di ottobre 2021 una nuova udienza di un tribunale turco ha negato la libertà al prigioniero, spingendo dunque gli ambasciatori ad intervenire;

all'indomani della sconcertante minaccia turca molti esponenti delle istituzioni, tra i quali il Presidente del Parlamento europeo David Sassoli, hanno reclamato con ancora più vigore la liberazione di Osman Kavala;

negli ultimi anni il Presidente Erdogan ha utilizzato i poteri conferitigli dallo stato di emergenza per incarcerare attivisti per i diritti umani, insegnanti, accademici, scrittori, avvocati, funzionari pubblici;

sul fronte della negazione dei diritti umani, la Turchia a marzo 2021 ha dichiarato il suo ritiro dalla Convenzione internazionale di Istanbul sul contrasto alla violenza sulle donne, con la motivazione che le leggi nazionali sono sufficienti a garantirne la protezione, suscitando la protesta del Presidente degli Stati Uniti e della comunità internazionale;

la Turchia è un interlocutore essenziale su molti *dossier*, dall'appartenenza alla Nato alla gestione dei flussi migratori, fino alla delicata questione libica —:

quali siano gli intendimenti del Governo per promuovere la difesa dei diritti umani dei cittadini turchi tuttora ingiustamente detenuti, ivi compresa la liberazione di Osman Kavala, in un difficile contesto per le stesse rappresentanze diplomatiche presenti in quel Paese. (3-02566)

Iniziative del Governo in merito all'evacuazione degli afghani che hanno collaborato con i governi occidentali e all'istituzione di corridoi umanitari per i profughi afghani — 3-02567

QUARTAPELLE PROCOPIO, BOLDRINI, DE MICHELI, DELRIO, FASSINO, LA MARCA, BERLINGHIERI, LORENZIN e FIANO. — *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* — Per sapere — premesso che:

l'emergenza umanitaria incombe in Afghanistan: più di 5 milioni di bambini sono a un passo dalla carestia. Secondo i dati delle Nazioni Unite, i bambini afghani soffrono la fame ogni giorno di più e le persone che raggiungeranno livelli di fame di crisi o di emergenza aumenteranno del 35 per cento rispetto allo stesso periodo del 2020 — oltre 22 milioni di afghani — poiché la siccità causata dal cambiamento climatico si aggiunge ai disagi causati nel Paese

dopo la presa del potere dei talebani. Difatti, la consegna degli aiuti internazionali su cui molti afghani hanno fatto affidamento negli ultimi due decenni — anche prima del ritorno al potere dei talebani, metà degli afghani, circa 18 milioni di persone, era dipendente dagli interventi umanitari internazionali — è stata in gran parte interrotta da quando i talebani hanno preso il potere ad agosto 2021;

i *leader* del G20 si sono impegnati a garantire assistenza umanitaria direttamente agli afghani e a promuovere i diritti umani per tutti, comprese donne, bambine e minoranze, dando, come detto dallo stesso Presidente del Consiglio dei ministri Draghi a margine dello scorso G20 straordinario, « un mandato alle Nazioni Unite, di tipo generale, per il coordinamento della risposta e per agire anche direttamente »;

inoltre, questa crisi umanitaria spingerà ancora più gli afghani a lasciare il Paese e a scegliere la migrazione come salvezza dalla fame, alimentando ulteriormente i flussi migratori verso i Paesi limitrofi, con la prevedibile destabilizzazione dell'intera area e l'urgenza, dunque, di istituire corridoi umanitari;

pur riconoscendo, inoltre, lo straordinario lavoro del Governo italiano che ha assicurato l'uscita dall'Afghanistan di 5.011 persone, resta drammaticamente necessaria la prosecuzione dell'evacuazione degli afghani che hanno collaborato con i Paesi occidentali, ma non hanno potuto usufruire dei ponti aerei di agosto 2021 — tra cui purtroppo anche persone sulle liste italiane — e sono ogni minuto a rischio di essere uccisi dai talebani;

alla luce della gravissima crisi umanitaria, l'Unione europea ha deciso che riaprirà entro un mese una rappresentanza diplomatica in Afghanistan, senza però riconoscere il Governo dei talebani, ma per far pressione per il rispetto dei diritti umani e per prevenire la catastrofe umanitaria —:

quando e come il Governo italiano intenda proseguire l'evacuazione dei collaboratori afghani che sono rimasti bloccati nel Paese e a che punto invece sia l'istitu-

zione dei corridoi umanitari per i profughi afghani dai Paesi terzi. (3-02567)

Iniziative volte a riconsiderare la collaborazione dell'Italia con le autorità libiche, alla luce di recenti rapporti di organismi ONU che hanno evidenziato responsabilità di tali autorità nella violazione dei diritti umani ai danni di migranti — 3-02568

PALAZZOTTO, FORNARO e TIMBRO.
— *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* — Per sapere — premesso che:

il rapporto della Missione indipendente d'inchiesta in Libia istituita dal Consiglio Onu per i diritti umani evidenzia i crimini di guerra e contro l'umanità commessi contro le popolazioni più vulnerabili presenti in Libia da tutte le parti coinvolte nel conflitto iniziato nel 2016;

soprattutto i migranti, i rifugiati e i richiedenti asilo entrati in Libia e diretti in Europa sono sistematicamente sottoposti ad abusi, torture, violenze anche di tipo sessuale e svolgimento di lavori forzati;

la Guardia costiera libica veste un ruolo di primo piano nella violazione dei diritti dei migranti, i quali pagano una somma di denaro per salpare dalle coste libiche per poi essere intercettati, catturati, riportati in Libia e detenuti in centri di prigionia in condizioni di terrificanti violazioni dei loro diritti fondamentali;

anche il Pontefice ha sottolineato « la violenza disumana » alla quale sono sottoposti i migranti in Libia e la presenza di « veri *lager* »;

secondo il rapporto solo il 30 per cento dei migranti intercettati dalla Guardia costiera libica nei primi otto mesi del 2021 figura come prigionieri nei campi di detenzione. Gli altri vengono probabilmente venduti a trafficanti e gruppi armati;

si tratta di operazioni sistematiche e diffuse mai indagate dalle autorità libiche e il mancato accertamento delle responsabilità per gli abusi sui migranti evidenzia una

politica di Stato che incoraggia l'estorsione ai danni dei migranti detenuti, l'uso di violenze e discriminazioni anche come strumento di deterrenza delle traversate in mare. Tale politica viene messa in atto anche da milizie (alcune delle quali gestiscono i centri di detenzione), da reti criminali e da trafficanti di esseri umani;

la nota informativa sulla Libia della portavoce della Commissaria Onu per i diritti umani del 12 ottobre 2021 evidenzia il coinvolgimento diretto delle autorità governative negli abusi ai danni dei migranti e dei richiedenti asilo;

questi due documenti fanno eco a numerose dichiarazioni istituzionali, diversi *report* di organizzazioni non governative e giornalistici che da anni denunciano le condizioni disumane dei migranti in Libia e, al contempo, la condotta criminale della Guardia costiera libica;

con la proroga della missione bilaterale di assistenza alle istituzioni libiche l'Italia ha rinnovato il proprio supporto alla Guardia costiera libica, incrementandone il finanziamento di circa mezzo milione di euro —:

quali iniziative di competenza intenda assumere affinché venga rivista sostanzialmente la collaborazione dell'Italia con le autorità libiche che si sono macchiate di gravi violazioni dei diritti umani e di crimini contro l'umanità. (3-02568)

Iniziativa di competenza in ordine ad un'eventuale ingerenza del Governo del Venezuela nella politica nazionale attraverso il finanziamento di movimenti politici — 3-02569

LOLLOBRIGIDA, MELONI, ALBANO, BELLUCCI, BIGNAMI, BUCALO, BUTTI, CAIATA, CARETTA, CIABURRO, CIRIELLI, DE TOMA, DEIDDA, DELMASTRO DELLE VEDOVE, DONZELLI, FERRO, FOTI, FRASSINETTI, GALANTINO, GEMMATO, LUCASELLI, MANTOVANI, MASCHIO, MOLLICONE, MONTARULI, OSNATO, PRISCO, RAMPPELLI, RIZZETTO, ROTELLI, GIO-

VANNI RUSSO, RACHELE SILVESTRI, SILVESTRONI, TRANCASSINI, VARCHI, VINCI e ZUCCONI. — *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* — Per sapere — premesso che:

a distanza di più di un anno riemerge sugli organi di stampa la notizia del presunto finanziamento illecito di 3,5 milioni di euro al MoVimento 5 Stelle da parte del Governo del Venezuela, allora guidato da Hugo Chávez, che risulterebbe da un documento in possesso della magistratura spagnola;

il trasferimento di denaro risulterebbe anche dalle spese segrete del Paese, amministrate dal Ministro dell'interno Tarek el Aissami, e sarebbe stato approvato e autorizzato dall'allora Ministro degli esteri e cancelliere Nicolás Maduro, attuale Presidente del Paese nonostante le contestatissime elezioni del 2018;

l'inchiesta sulla valigetta venezuelana contenente i 3,5 milioni di euro per il MoVimento 5 Stelle è stata oggetto già un anno e mezzo fa di una proposta di inchiesta da parte del gruppo di Fratelli d'Italia, il cui esame alla Camera dei deputati non risulta ancora iniziato;

già nel giugno del 2020 il quotidiano *Il Giornale* aveva, infatti, riportato ampiamente le dichiarazioni rese dall'ex capo dei servizi segreti del Governo venezuelano, Hugo Carvajal, alla magistratura spagnola, nelle quali avrebbe descritto in maniera dettagliata i diversi metodi con cui il regime inviava denaro sotto copertura ai partiti politici alleati del chavismo;

le dichiarazioni di Carvajal al giudice spagnolo Manuel García-Castellón sono contenute in una lettera pubblicata dal sito *Okdiario*, nella quale ha scritto che « il Governo venezuelano ha finanziato illegalmente movimenti politici di sinistra nel mondo per almeno 15 anni », aggiungendo che il flusso di denaro continuerebbe ancora oggi;

il MoVimento 5 Stelle ha tenuto da sempre una linea politica marcatamente filo-venezuelana e, infatti, nel corso della

XVIII legislatura i Governi italiani non hanno mai preso alcuna posizione contro il dittatore Maduro e non si sono mai adoperati né per il riconoscimento di Juan Guaidó come Presidente *ad interim* del Venezuela, né per la transizione democratica del Paese;

ad avviso degli interroganti, qualora le gravissime accuse fossero confermate, emergerebbero anche fattispecie penalmente rilevanti e persino varie ipotesi di reato ministeriale; per questi motivi è necessario fugare con estrema urgenza ogni dubbio circa l'asserito finanziamento a partiti del sistema politico italiano ad opera del regime venezuelano e circa eventuali condizionamenti che da ciò sarebbero derivati su decisioni del Governo nazionale —:

quali iniziative intenda assumere, per quanto di competenza, per acclarare l'ipotesi di un'eventuale ingerenza di Stati stranieri nella politica nazionale attraverso partiti politici nazionali e impedire le pericolose conseguenze che ne possono derivare.

(3-02569)

Iniziative di competenza volte a garantire la ripresa del regolare svolgimento delle fiere patronali — 3-02570

BALDINI e MUGNAI. — *Al Ministro del turismo.* — Per sapere — premesso che:

gli eventi « aggregativi » come le fiere sono uno straordinario volano per lo sviluppo del turismo;

molti enti locali sono individuati come « tappe » strategiche di un percorso turistico perché sede di fiere ricorrenti o periodiche note in Italia e nel mondo;

le fiere sono luoghi di incontro del turismo nazionale e internazionale e occasione per valorizzare e conservare tradizioni religiose, popolari, socio-culturali, enogastronomiche; sono anche, però, punto di riferimento di operatori economici che in base a questi eventi ricorrenti programmano la loro attività di anno in anno;

l'emergenza sanitaria ha indotto molti enti locali ad annullare fiere che si svolgono ogni anno e che rappresentano tradizioni e identità locali di riconosciuta importanza; nei medesimi comuni si sono, peraltro, svolti regolarmente i mercati settimanali, nel rispetto delle regole di prevenzione e di contrasto alla diffusione del virus SARS-Cov-2;

esemplare il caso della Fiera di S.Ermete a Forte dei Marmi: il tradizionale appuntamento annuale del 28 agosto dedicato al santo patrono è stato annullato dall'amministrazione locale dopo una riunione con le categorie economiche e le associazioni; annullate contestualmente altre due grandi attrattive turistiche del comune, i fuochi di artificio dal pontile e anche il Palio dei bagni previsto per il 18 agosto;

l'evento è stato cancellato nonostante sia una straordinaria attrazione turistica di grande rilievo economico che richiama ogni anno oltre 7 mila persone e ospita 383 banchi; per effetto della pandemia, sul territorio nazionale il 40 per cento, in media, di tali eventi è stato annullato nei periodi in cui si registra il più alto numero di presenze;

iniziative di straordinaria attrattività turistica come le fiere dovrebbero essere inserite in un « calendario turistico annuale » degli eventi e degli appuntamenti stabili comunicati a tutto il circuito turistico e agli operatori del settore; si potrebbe così potenziare l'offerta turistica segnalando tutte le attrazioni e gli eventi a cui il turista può partecipare durante il soggiorno; nel contempo, di concerto con il Ministero della salute, dovrebbero essere garantite ai comuni che le organizzano tutte le misure di sicurezza sanitaria necessarie ed adeguate, prontamente comunicate a tutta la filiera turistica, in modo che l'Italia si confermi Paese « sicuro » per il turista dal punto di vista sanitario —:

quali iniziative intenda assumere, per quanto di competenza, per garantire il periodico e regolare svolgimento di attrazioni turistiche come le fiere patronali.

(3-02570)

Criteri di riparto del fondo previsto dal decreto-legge n. 73 del 2021 per il sostegno delle strutture ricettive extralberghiere a carattere non imprenditoriale e tempi di adozione del relativo decreto attuativo — 3-02571

FARO, SCANU, MASI, ORRICO, SUT, ALEMANNI, CARABETTA, CHIAZZESE, FRACCARO, GIARRIZZO, PALMISANO e PERCONTI. — *Al Ministro del turismo.* — Per sapere — premesso che:

la crisi pandemica ha impattato in maniera durissima sul turismo producendo effetti devastanti su di un comparto la cui economia, come in nessun'altra attività, si basa sugli spostamenti e sull'interazione tra le persone;

secondo i dati contenuti nella nota della Banca d'Italia del 28 settembre 2021, nel 2020 le presenze turistiche nel Paese si sono complessivamente contratte del 52,3 per cento;

imponente il quadro di misure emergenziali adottato nel corso del 2020 e — in ragione del perdurare dell'emergenza epidemiologica, anche nel 2021 — per sostenere il comparto turistico dal punto di vista occupazionale, fiscale e finanziario;

ad oggi si iniziano ad intravedere i primi segnali di ripresa del settore anche se i dati di Otex, il primo Osservatorio sul turismo residenziale, segnalano come per l'attività ricettiva, in particolare quella extralberghiera, il 2021 sia un anno peggiore rispetto al 2020;

tra queste le strutture ricettive extralberghiere a carattere non imprenditoriale, prevalentemente a carattere familiare, mostrano una maggiore sofferenza, anche a causa della tempistica incerta che caratterizza l'emanazione dei provvedimenti attuativi delle più recenti misure di favore di cui esse sono beneficiarie;

l'articolo 7-bis, comma 3, del decreto-legge n. 73 del 2021 (cosiddetto « sostegni bis ») ha istituito un fondo di 5 milioni di euro per il 2021 per il sostegno delle strut-

ture ricettive extralberghiere a carattere non imprenditoriale munite di codice identificativo regionale o, in mancanza, di autocertificazione attestante lo svolgimento di attività di *bed and breakfast*;

il citato comma 3 dell'articolo 7-bis affida i criteri di riparto del fondo ad un decreto del Ministro del turismo, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che ad oggi non risulta ancora emanato;

la ripresa delle attività ricettive, segnatamente di quelle extralberghiere a carattere non imprenditoriale, passa principalmente per innovazione, tecnologia, *marketing*, servizi; tuttavia, gli operatori segnalano una sorta di immobilismo nell'azione di Governo nonostante la presenza di un Ministero dedicato al turismo;

le strutture ricettive extralberghiere a carattere non imprenditoriale — diffuse su tutto il territorio nazionale — contribuiscono a rispondere positivamente al fabbisogno del mercato turistico, specialmente nelle piccole realtà, contribuendo allo sviluppo economico di queste ultime e contrastandone lo spopolamento attraverso l'*in-coming* —:

quali siano i tempi di adozione del decreto e i criteri di riparto delle risorse del fondo citato in premessa. (3-02571)

Misure di sostegno al comparto turistico anche in termini di rilancio del settore a livello internazionale — 3-02572

SQUERI, BARELLI, PORCHIETTO, POLIDORI e TORROMINO. — *Al Ministro del turismo.* — Per sapere — premesso che:

il nostro Paese deve al turismo circa il 13 per cento del prodotto interno lordo. Il report di Eurostat « *Tourism satellite accounts in Europe* », nell'edizione 2019, sottolinea che in Italia il turismo dà lavoro a 4,2 milioni di persone e il nostro è il Paese europeo in cui le attività turistiche generano il maggior numero di posti di lavoro. Nel 2019 il turismo in Italia ha fatto regi-

strare 130,2 milioni di arrivi. Secondo il *report* della Banca d'Italia relativo allo stesso anno sul turismo internazionale, le entrate per viaggi internazionali nel 2019 hanno raggiunto i 44,3 miliardi di euro;

le anticipazioni diffuse a settembre 2021 da Istat sul « Conto satellite del turismo 2020 » riportano che il consumo turistico interno ha perso oltre 63 miliardi di euro rispetto al 2019, pari a un -4,1 per cento del prodotto interno lordo. Gli stranieri in Italia sono stati il 54,6 per cento in meno rispetto al 2019, con una perdita della spesa turistica di circa 35 miliardi di euro. Il crollo ha colpito soprattutto agenzie di viaggio (-55 per cento), ristorazione (-52,7 per cento) e strutture ricettive (-70 per cento);

uno studio Isnart-Unioncamere, presentato il 15 ottobre 2021, fotografa un'estate in recupero, con un +30 per cento di presenze. Tuttavia, i primi 9 mesi del 2021 sono ancora in calo del 40 per cento sul 2019. Appare evidente la necessità di individuare ancora alcune misure, sia pure selettive, di sostegno del settore, soprattutto nelle città d'arte;

il Piano nazionale di ripresa e resilienza in materia di turismo prevede un pacchetto d'iniziative da 1,7 miliardi di euro complessivi, dal « superbonus » dell'80 per cento per riqualificare alberghi, stabilimenti balneari e strutture ricettive, alla previsione di contributi a fondo perduto (da 40 a 100 mila euro), alla sezione speciale del fondo di garanzie piccole e medie imprese, per finanziare anche nuove iniziative *under 35*, le imprese femminili e gli investimenti per le attività al Sud, al *tax credit* digitalizzazione;

il Piano nazionale per il turismo del 2017 offre una visione di insieme del fenomeno turistico nazionale. La delega turismo, approvata nel luglio 2019 dalla Camera dei deputati, che prevedeva misure di regolazione specifiche per le varie tipologie di turismo (sportivo, esperienziale, delle radici, religioso, enogastronomico) è an-

cora all'esame del Senato della Repubblica —:

quali ulteriori misure intenda adottare il Ministro interrogato in termini di sostegno per i comparti turistici ancora in crisi e in termini di rilancio complessivo, soprattutto a livello internazionale, del turismo nel nostro Paese, con particolare riferimento alla sostenibilità dei flussi turistici. (3-02572)

Iniziative volte a modificare le politiche in tema di immigrazione, anche al fine di contrastare efficacemente gli sbarchi di migranti, con particolare riferimento alle coste della Calabria — 3-02573

MOLINARI, FURGIUELE, ANDREUZZA, BADOLE, BASINI, BAZZARO, BELLACHIOMA, BELOTTI, BENVENUTO, BIANCHI, BILLI, BINELLI, BISA, BITONCI, BOLDI, BONIARDI, BORDONALI, CLAUDIO BORGHI, BUBISUTTI, CAFFARATTO, CANTALAMESSA, CAPARVI, CAPITANIO, CARRARA, CASTIELLO, VANESSA CATTOI, CAVANDOLI, CECCHETTI, CENTEMERO, CESTARI, COIN, COLLA, COLMELLERE, COMAROLI, COMENCINI, COVOLO, ANDREA CRIPPA, DARA, DE ANGELIS, DE MARTINI, D'ERAMO, DI MURO, DI SAN MARTINO LORENZATO DI IVREA, DONINA, DURIGON, FANTUZ, FERRARI, FIORINI, FOGLIANI, LORENZO FONTANA, FORMENTINI, FOSCOLO, FRASSINI, GALLI, GASTALDI, GERARDI, GERMANÀ, GIACCONE, GIACOMETTI, GIGLIO VIGNA, GOBBATO, GOLINELLI, GRIMOLDI, GUSMEROLI, IEZZI, INVERNIZZI, LAZZARINI, LEGNAIOLI, LIUNI, LOLINI, EVA LORENZONI, LOSS, LUCCHINI, LUCENTINI, MACCANTI, MAGGIONI, MANZATO, MARCHETTI, MARIANI, MATURI, MICHELI, MINARDO, MORRONE, MOSCHIONI, MURELLI, ALESSANDRO PAGANO, PANIZZUT, PAOLIN, PAOLINI, PAROLO, PATASSINI, PATELLI, PATERNOSTER, PETTAZZI, PIASTRA, PICCHI, PICCOLO, POTENTI, PRETTO, RACHELLA, RAFFAELLI, RAVETTO, RIBOLLA, RIXI, SALTAMARTINI, SCOMA,

SNIDER, STEFANI, SUTTO, TARANTINO, TATEO, TIRAMANI, TOCCALINI, TOMASI, TOMBOLATO, TONELLI, TURRI, VALBUSA, VALLOTTO, VIVIANI, RAFFAELE VOLPI, ZANELLA, ZENNARO, ZICCHIERI, ZIELLO, ZOFFILI e ZORDAN. — *Al Ministro dell'interno*. — Per sapere — premesso che:

i giornali nazionali riportano la notizia che negli ultimi giorni un impressionante numero di migranti è riuscito a raggiungere le coste della Calabria; anche l'edizione *on line* de *la Repubblica* parla, insolitamente con toni allarmistici, di 10 sbarchi in 24 ore; da ultimo si è registrato l'arrivo di un peschereccio carico di ben 300 persone, in massima parte afgani, iracheni e, per la prima volta dopo molti anni, anche egiziani;

secondo i dati sarebbero circa 7.000 le persone sbarcate negli ultimi due mesi; dall'inizio del 2021, il numero dei migranti ospitati a Roccella Jonica, unico e sguarnito presidio di prima accoglienza nell'area, è 9 volte superiore rispetto a quello del 2019 e più del doppio rispetto al 2020;

tali numeri si presumono legati al mancato accordo sui flussi con la Turchia che avrebbe così « aperto » la rotta mediterraneo-orientale, ma ciò non basta per spiegare come sia possibile che il Ministero dell'interno non riesca a intercettare in alto mare imbarcazioni che trasportano carichi

di uomini così elevati; sembra più che fondato il sospetto, avanzato da alcuni, secondo cui i migranti si avvicinano alle coste italiane con grandi imbarcazioni e che solo successivamente vengano trasferiti su mezzi più piccoli;

contribuisce ad evidenziare come la situazione sia completamente sfuggita di mano al Ministero dell'interno anche il fatto che l'aumento vertiginoso degli sbarchi coincide con l'arrivo della stagione in cui, per evidenti ragioni legate alle cattive condizioni meteo, normalmente si registra una sensibile diminuzione degli arrivi; non solo, quindi, le imbarcazioni cariche di migranti continuano ad avvicinarsi indisturbati alle coste italiane, ma il loro numero addirittura aumenta nonostante le condizioni atmosferiche avverse;

appare incredibile agli interroganti come, nell'indifferenza del Ministero dell'interno, la Calabria continui a fare i conti con incessanti e massicci arrivi, senza nemmeno essere dotata di strutture dalla forza finanziaria e organizzativa adeguata ad affrontarli —:

se il Ministro interrogato intenda modificare radicalmente e nel più breve tempo possibile la propria politica in tema di immigrazione, impedendo attivamente ed efficacemente gli sbarchi, soprattutto quelli che interessano la costa calabrese, rafforzando, nelle more, la struttura di accoglienza di Roccella Jonica. (3-02573)

PAGINA BIANCA

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S. p. A.



18ALA0162230