

IL DECRETO-LEGGE N. 121 DEL 2021: INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILI

Approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 settembre e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il 10 settembre, il **Decreto-legge n. 121 del 2021** interviene in materia di **investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale**, di funzionalità del Ministero delle infrastrutture, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.

Con questo provvedimento il Governo si occupa di **un settore vitale per la qualità della vita dei cittadini e per l'economia**: la logistica e la mobilità delle persone e delle merci ambientalmente compatibili e in sicurezza. Sono quindi adottate disposizioni finalizzate a favorire la realizzazione di investimenti volti a **migliorare la mobilità** tra le diverse regioni e a **ridurre il divario infrastrutturale esistente**, a promuovere le attività di studio, di ricerca e di sviluppo nel settore della **sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità, dell'innovazione tecnologica, organizzativa e dei materiali**, assicurando al contempo nuove forme di intermodalità e di servizi di rete e incrementando ulteriormente la **sicurezza della circolazione e delle infrastrutture** ferroviarie, autostradali, stradali e idriche, dei servizi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi e dei servizi ferroviari regionali.

Gli interventi riguardano, in pratica, **tutti i comparti dei trasporti**, da quello marittimo a quello ferroviario, alle autostrade, comprendendo anche alcune **modifiche al Codice della strada**.

Come ha voluto mettere in evidenza la [Capogruppo del Pd in Commissione Ambiente, Stefania Pezzopane](#), si tratta di un provvedimento che “punta a migliorare la vita delle persone, riflette sui compiti di tutta quella immensa marea di persone che operano nel campo delle infrastrutture e dei trasporti” ed ha per questo un **contenuto vario e articolato**: ci sono gli “stalli rosa”, cioè i parcheggi riservati per le donne in gravidanza, che entrano appunto nel Codice della strada; l'aumento delle sanzioni per chi occupa i parcheggi riservati senza autorizzazione; la regolamentazione della circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica; l'accelerazione degli investimenti per la sicurezza delle infrastrutture ferroviarie e delle dighe; una nuova procedura per orientare gli investimenti finalizzati a ridurre le disuguaglianze territoriali in termini di dotazione infrastrutturale. È prevista anche l'istituzione del “Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità” (Cismi) per supportare le funzioni del Ministero e la realizzazione dei progetti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr).

In particolare, per quanto riguarda il **trasporto pubblico locale**, in considerazione dell'andamento della crisi pandemica e della ripresa delle attività lavorative e didattiche, si

prevede che le Regioni possano utilizzare una quota delle risorse assegnate dal Governo per erogare servizi aggiuntivi anche per potenziare i controlli sulla corretta applicazione delle linee guida recentemente emanate.

Quanto agli **investimenti sulle infrastrutture**, per aumentare l'efficienza delle infrastrutture idriche e migliorare i servizi a favore dei cittadini e delle attività economiche, il decreto prevede la semplificazione delle operazioni di manutenzione delle grandi dighe e degli invasi, alle quali il Pnrr destina risorse consistenti. Per il miglioramento della rete ferroviaria il decreto prevede un'accelerazione dell'attuazione del «Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, European Rail Traffic Management System (Ertms)» al quale il Pnrr dedica investimenti ingenti nell'ambito del potenziamento degli interventi per la digitalizzazione, in modo di aumentare la sicurezza delle ferrovie rinnovando o ristrutturando i veicoli e di potenziare il traffico senza ricorrere alla costruzione di nuove opere.

Ma vediamo, in sintesi, quali sono le **principali misure** contenute nel cosiddetto “**Decreto Infrastrutture**”, che come ha sottolineato nel suo [intervento in Aula il Capogruppo del Pd in Commissione Trasporti, Davide Gariglio](#), segue **due fondamentali “linee guida”**, che sono “**la sicurezza e la semplificazione**”.

Per maggiori approfondimenti si rinvia ai lavori parlamentari del disegno di legge del Governo “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”. [AC 3278](#) – relatrici [Alessia Rotta \(PD\)](#) per la VIII Commissione Ambiente e [Raffaella Paita \(IV\)](#) per la IX Commissione Trasporti – e ai relativi [dossier](#) dei Servizi Studi della Camera e del Senato.

Assegnato alle Commissioni riunite VIII Ambiente e IX Trasporti in sede Referente. [Intervento della relatrice Alessia Rotta \(PD\)](#).

PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI E DI SPECIFICHE CATEGORIE DI UTENTI (ART. 1)

Sono introdotte diverse **modifiche al Codice della strada**, di cui al [decreto legislativo n. 285 del 1992](#), e ulteriori modifiche della legislazione vigente in materia.

Ai **Sindaci** si danno maggiori possibilità di **riservare posti di sosta**, mediante propria ordinanza, oltre che nelle fattispecie precedentemente previste (veicoli di Polizia stradale, Vigili del fuoco e dei servizi di soccorso, veicoli al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria munite di contrassegno e servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea) anche per i 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**”; **elettrici**; per il **carico** e lo **scarico** delle merci nelle ore stabilite; adibiti al trasporto **scolastico** nelle ore stabilite.

Durante l'esame in sede referente, con un emendamento del Pd è stata apportata una modifica all'art. 10 del Codice della strada in materia di **trasporti eccezionali**: la lett. *b*) del comma 2, in ordine alla nozione di trasporto in condizioni di eccezionalità è sostituita per **ridurre le masse complessive consentite**.

Circa la violazione del **getto di cose da veicoli in movimento**, sono **aumentate** le **sanzioni** per l'abbandono di rifiuti.

In sede referente è stata poi introdotta una modifica al Codice della strada per introdurre il **divieto di pubblicità**, sulle strade e sui veicoli, che 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**, dell'appartenenza **etnica** oppure **discriminatori** con riferimento all'**orientamento sessuale**, all'**identità di genere**, alle abilità **fisiche** e **psichiche**.

Tra le altre molte e diverse misure, poi, la **lunghezza massima degli autoarticolati e degli autosnodati** è aumentata **da 16,5 a 18,75 metri**, consentendo agli autosnodati e ai **filosnodati** destinati a sistemi di **trasporto rapido di massa**, grazie ad un **emendamento del Pd** presentato in sede referente, di raggiungere la **lunghezza massima di 24 metri**, purché su itinerari in corsia riservata autorizzati dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile.

Si introduce, per il conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KA e KB, ossia per la **guida di veicoli adibiti a servizio pubblico di piazza o noleggio con conducente**, il requisito del possesso di un **attestato di frequenza di un corso di formazione di primo soccorso**.

Viene **sanzionato il divieto di sosta** negli **spazi riservati** allo stazionamento e alla fermata dei veicoli adibiti al trasporto scolastico e alla sosta dei veicoli con il citato “**permesso rosa**”, con una sanzione amministrativa pecuniaria e si inaspriscono le sanzioni per altre violazioni come il divieto di sosta negli spazi riservati ai veicoli delle persone con disabilità o nelle aree pedonali urbane o ancora negli spazi riservati alla fermata, alla sosta e alla ricarica dei veicoli elettrici.

Tra le ulteriori e svariate modifiche, si estende ai **motocicli e velocipedi** la possibilità di effettuare il **servizio di piazza**, attualmente prevista solo per le autovetture con conducente e taxi; si amplia il **novero degli strumenti** il cui uso è **vietato alla guida** (sono espressamente menzionati *smartphone*, *computer* portatili e simili), per garantire che il conducente tenga entrambe le mani sul volante; si inseriscono i **mezzi elettrici** con potenza inferiore a **11 kilowatt** nell'insieme dei **mezzi a due ruote** cui è **vietato circolare su strade extraurbane**; si consente ai **veicoli al servizio di persone con disabilità** con contrassegno, a partire **dal 1° gennaio 2022**, di **sostare gratuitamente** nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento, qualora **risultino già occupati o indisponibili gli stalli loro riservati**; si **estende** il cosiddetto **buono taxi** ampliando la platea dei destinatari previsti dal “decreto Rilancio”.

Riguardo il possesso dei **documenti necessari per la circolazione** si prevede che l'invito della pubblica autorità a presentarsi per esibirli non si applichi nel caso in cui la loro **esistenza** e **validità** possano essere accertate tramite **consultazione di archivi** o **banche**

dati pubblici o gestiti da Amministrazioni dello Stato accessibili da parte degli **organi di polizia stradale**, a eccezione delle ipotesi in cui l'accesso ai relativi archivi non sia tecnicamente possibile al momento della contestazione.

Rispetto alla **tutela dei pedoni**, si fissano **più puntualmente** gli **obblighi di cautela** degli automobilisti sulle **strade prive di semafori** (o di agenti della polizia locale o stradale).

MODIFICHE AI SISTEMI RUOTA (ART. 1, CO. 4-BIS)

In sede referente è stato rinviato a un decreto ministeriale l'inserimento delle **modifiche ai veicoli riguardanti i "sistemi ruota"**, tra quelle che non richiedono la visita e prova ai fini dell'aggiornamento della carta di circolazione.

CONTRIBUTO PER IL RIMBORSO DELLE SPESE SOSTENUTE PER IL CONSEGUIMENTO DELLA PATENTE PER LA GUIDA DI VEICOLI DESTINATI ALL'ATTIVITÀ DI AUTOTRASPORTO DI MERCI PER CONTO DI TERZI (ART. 1, COMMI DA 5-BIS A 5-QUINQUIES)

In sede referente, in presenza di determinate condizioni è stato riconosciuto, per i **giovani fino a 35 anni di età** e dei **percettori di reddito di cittadinanza o di ammortizzatori sociali**, un **contributo** di importo **massimo** pari a **1.000 euro**, a titolo di **rimborso** per le 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. Si consente inoltre, in deroga alla normativa vigente, che a bordo degli autocarri sia presente anche un soggetto neoassunto per un periodo di addestramento di durata massima di tre mesi.

TRASPORTO INTERREGIONALE DI LINEA CON AUTOBUS (ART. 1, CO. DA 5-SEXIES A 5-OCTIES)

Introdotte, in sede referente, misure che intervengono a riformare il settore dell'**offerta al pubblico del trasporto su strada con autobus**. In particolare, si afferma una **nuova nozione di servizio di linea**: non è più richiesto che il percorso prestabilito del mezzo tocchi il territorio di almeno tre regioni ma che sia di **lunghezza pari o superiore a 250** chilometri e che colleghi almeno **due regioni**, restando ferma la possibilità per i passeggeri di concludere il viaggio all'interno della stessa regione nella quale l'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 con le stesse caratteristiche.

FONDO PER LE RETI CICLABILI URBANE (ART. 1, CO. 6-BIS)

Sono stati **ampliati**, in sede referente e **grazie a un emendamento del Pd**, gli **interventi** per i quali è possibile utilizzare il **Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane** da parte di Comuni e unioni di Comuni.

FONDO TRASFORMAZIONE DIGITALE (ART. 1, CO. 6-QUATER)

Istituito, in sede referente, un Fondo presso il Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità sostenibile, con una dotazione di 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e

2024, per garantire elevati livelli di **sicurezza cibernetica al trattamento dei dati** e per sostenere le **attività di *digital transformation* dei servizi di motorizzazione**.

CARTA DI QUALIFICAZIONE DEL CONDUCENTE (ART. 1, CO. 6-QUINQUIES)

In sede referente è stata abrogata la disposizione che prevede il rinvio ad un decreto ministeriale per la definizione delle modalità di rilascio della **carta di qualificazione del conducente** agli autisti di Paesi terzi che siano dipendenti di un'impresa stabilita in Italia.

SEMPLIFICAZIONI AGEVOLAZIONI SUI VEICOLI PER LE PERSONE CON DISABILITÀ (ART. 1-BIS)

In sede referente, **grazie a un emendamento del Pd** sono state introdotte **semplificazioni** per il riconoscimento delle **agevolazioni fiscali** riconosciute per l'**acquisto dei veicoli** da parte dei **soggetti con ridotte o impedito capacità motorie permanenti**.

SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE DEI MONOPATTINI A PROPULSIONE PREVALENTEMENTE ELETTRICA (ART. 1-TER)

Anche **grazie al Pd**, introdotte in sede referente alcune misure volte a **regolamentare** e a rendere **più sicura** la **circolazione dei monopattini**. In particolare, a decorrere dal 1° luglio 2022, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica commercializzati in Italia dovranno essere dotati di **indicatori luminosi di svolta e di freno** su entrambe le ruote. Per quelli già in circolazione prima di tale data, è fatto obbligo di adeguarsi entro il 1° gennaio 2024.

I **servizi di noleggio** dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, anche in modalità *free-floating*, potranno essere attivati esclusivamente con **apposita delibera della Giunta comunale**, nella quale dovranno essere previsti, oltre al numero delle **licenze attivabili** e al **numero massimo dei dispositivi in circolazione**: l'**obbligo di copertura assicurativa** per lo svolgimento del servizio stesso; le **modalità di sosta consentite** per i dispositivi interessati; le **eventuali limitazioni alla circolazione** in **determinate aree** della città.

Tra le diverse altre disposizioni in merito, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica potranno essere condotti solo da chi abbia compiuto il **quattordicesimo anno di età**. I conducenti di **età inferiore ai diciotto anni** avranno l'**obbligo** di indossare un idoneo e conforme **casco protettivo**.

È **vietata la circolazione** dei monopattini **sui marciapiedi**, essendo **consentita solo la conduzione a mano**. È **vietato circolare contromano**, salvo nelle strade con doppio senso ciclabile.

I monopattini potranno **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. Non potranno superare il **limite di velocità di 6 km/h** quando circolano nelle **aree pedonali** e il limite di **20 km/h in tutti gli altri casi** di circolazione.

Vietato sostare sul marciapiede, salvo nelle aree individuate dai Comuni. I Comuni potranno individuare tali aree, garantendo adeguata capillarità, privilegiando la scelta di localizzazioni alternative ai marciapiedi. Consentita la sosta negli stalli riservati a velocipedi, ciclomotori e motoveicoli. Gli operatori di noleggio, al fine di scongiurare la pratica diffusa del parcheggio irregolare dei loro mezzi, devono prevedere l'**obbligo di acquisizione della foto al termine di ogni noleggio**, dalla quale si desuma chiaramente la posizione dello stesso nella pubblica via.

INVESTIMENTI E SICUREZZA SETTORE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI E IDRICHE (ART. 2)

Questo articolo, modificato e integrato nel corso dell'esame in sede referente, comprende diverse norme riguardanti il **settore stradale e autostradale** e quello delle **infrastrutture idriche**.

Per quanto riguarda il primo, in considerazione dei provvedimenti di regolazione e limitazione della circolazione stradale adottati nel periodo emergenziale da Covid-19 e delle conseguenze sulla dinamica dei transiti sulla rete autostradale si dispone il **differimento** dal 31 luglio 2021 al **31 dicembre 2021** del termine per il perfezionamento dell'**aggiornamento dei piani economici finanziari dei concessionari autostradali** presentati entro il termine del 30 marzo 2020.

Nel corso dell'esame in sede referente, **grazie a un emendamento del Pd** si è disposto che per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è scaduto, il **termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali** relative al **2020** e al **2021** e di quelle relative a **tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio** venga **differito** sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari.

In sede referente, inoltre, **grazie a un emendamento del Pd** è stata approvata una disposizione specifica per la Strada dei Parchi, l'A24 e A25, il cui **termine per l'adeguamento delle tariffe** viene allineato, al pari delle altre tratte autostradali, al 31 dicembre 2021.

Introdotte, in sede referente, misure che modificano e integrano la disciplina, recata dall'art. 13-*bis* del decreto-legge n. 148 del 2017, relativa all'affidamento della concessione dell'**autostrada A22 del Brennero**.

Si **proroga di due** anni la durata delle **concessioni dei servizi di distribuzione di carbolubrificanti e di ristoro** sulla rete autostradale (la proroga non si applica in presenza di procedure di evidenza pubblica finalizzate al nuovo affidamento delle concessioni già definite con l'aggiudicazione alla data di entrata in vigore del presente decreto).

Introdotte, in sede referente, norme finalizzate all'esercizio dell'attività di **gestione delle autostrade statali in regime di concessione** mediante affidamenti *in house*. Prevista, in particolare, la costituzione di una **nuova società**, controllata interamente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili alla quale saranno trasferite, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite ad Anas S.p.A.

Sempre in sede referente e ancora **grazie a un subemendamento del Pd**, si dispone che allo scopo di assicurare la realizzazione degli **interventi urgenti per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade comunali di Roma**, nonché di rimuovere le

situazioni di emergenza legate al traffico e alla mobilità nel territorio derivanti dalle condizioni delle strade, **Roma Capitale è autorizzata a stipulare**, entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, una apposita **convenzione con Anas S.p.A.** per l'affidamento di interventi da realizzare entro 90 giorni dalla sottoscrizione della convenzione stessa. E in tema di infrastrutture stradali si segnala, l'approvazione di un altro **subemendamento Pd** riguardante le **autostrade regionali**. La modifica prevede che le società miste regionali Autostrade del Lazio s.p.a., Autostrade del Molise s.p.a., Concessioni Autostradali Lombarde s.p.a. e Concessioni Autostradali Piemontesi s.p.a. che non abbiano provveduto ad avviare ovvero a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, siano sciolte e poste in liquidazione, a decorrere dalla medesima data. Prevista la nomina di un commissario per liquidatore.

Per quanto riguarda le **infrastrutture idriche**, si interviene sulla disposizione che trasferisce al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili la **vigilanza sulle dighe**, precisando che restano comunque fermi i compiti, gli obblighi e le responsabilità degli enti concessionari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza, nonché le funzioni di controllo delle amministrazioni concedenti.

Si modifica poi l'art. 114, co. 4, del Codice dell'ambiente in materia di piano di **gestione delle dighe** ai fini delle **operazioni di svaso, sghiaiamento e sfangamento** precisando che la disciplina previgente – che demanda la predisposizione del piano al gestore sulla base di criteri fissati con apposito decreto ministeriale – si applica solo alle **“grandi dighe”**, mentre per le **“piccole dighe”** le modalità di attuazione della normativa nazionale sono demandate alle singole Regioni interessate.

Modificata, in sede referente e **grazie all'iniziativa del Pd**, anche la disciplina relativa all'approvazione dei progetti delle **opere di derivazione e adduzione** e alla **vigilanza sulle operazioni di controllo** eseguite dai concessionari sulle opere medesima al fine precipuo di affidarne la competenza al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili nel caso di “grandi dighe” e di specifiche tipologie progettuali, oppure a Regioni o province autonome negli altri casi.

Introdotte, in sede referente, disposizioni riguardanti il **“Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico”** intervenendo sulla sua formazione e attuazione, sul monitoraggio degli interventi previsti e sui poteri sostitutivi in caso di inerzia dei soggetti preposti all'attuazione degli interventi.

NUOVI SITI PER I CASELLI AUTOSTRADALI AL SERVIZIO DELLE STAZIONI PER L'ALTA VELOCITÀ (ART. 2-BIS)

Introdotte, in sede referente, disposizioni finalizzate all'individuazione di **nuovi siti per i caselli autostradali** funzionali all'accesso alle **stazioni ferroviarie** per l'**Alta Velocità** e per l'**Alta Capacità (AV/AC)** di prossima realizzazione. I nuovi caselli, valutati sostenibili in relazione alla domanda di traffico, saranno assentiti in concessione alle società e regolati mediante un *addendum* agli atti convenzionali vigenti.

INVESTIMENTI E SICUREZZA NEL SETTORE DEI TRASPORTI E DELLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE E DEGLI IMPIANTI FISSI (ART. 3)

Sono introdotte misure urgenti per accelerare l'attuazione del “**Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario**”, *European Rail Traffic Management System (Ertms)* e a garantire un efficace coordinamento tra la dismissione del sistema di segnalamento nazionale (classe B) e l'adeguamento dei sottosistemi di bordo dei veicoli con il sistema Ertms, che è appunto un **sistema di gestione, controllo e protezione del traffico ferroviario** e relativo segnalamento di bordo, progettato allo scopo di sostituire i molteplici, e tra loro incompatibili, sistemi di circolazione e sicurezza delle varie ferrovie europee allo scopo di **garantire l'interoperabilità dei treni soprattutto sulle nuove reti ferroviarie ad alta velocità**.

A questo scopo si prevede l'istituzione di un Fondo con una dotazione pari a **60 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026**.

Vengono inoltre introdotte alcune disposizioni finalizzate ad assicurare la continuità del servizio di trasporto ferroviario lungo la linea Tirano (Italia)-Campocologno (Svizzera) e a modificare la disciplina sulla destinazione dei finanziamenti per i **servizi aggiuntivi al trasporto pubblico locale**, resi necessari dall'emergenza epidemiologica, prevedendo che eventuali risorse residue possano essere destinate anche al potenziamento delle attività di controllo finalizzate ad assicurare che l'utilizzo dei mezzi avvenga in conformità alle misure di contenimento e di contrasto dei rischi sanitari

TRATTA FERROVIARIA TORINO-LIONE (ART. 3, CO. 9-TER)

In sede referente sono state **estese le aree** considerate di **interesse strategico nazionale**, ai fini della **realizzazione della tratta ferroviaria Torino-Lione**.

INVESTIMENTI E SICUREZZA NEL SETTORE DEL TRASPORTO MARITTIMO (ART. 4)

Sono introdotte modifiche alle norme [decreto legislativo n. 53 del 2011](#) in materia di **sicurezza delle navi** e alcune disposizioni volte a **favorire** alcuni **investimenti nel settore del trasporto marittimo**. In particolare, si interviene su alcune disposizioni del decreto legislativo sopracitato, relativo alla “Attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri” allo scopo di armonizzarne il contenuto proprio alla recepita direttiva 2009/16/CE e di aggiornare le previsioni riguardanti la formazione del personale ispettivo del Corpo delle Capitanerie di porto.

In sede referente, **grazie a un emendamento del Pd** è stata delineata la **definizione di nave abbandonata**, intendendo con questa qualsiasi nave per la quale, verificata l'assenza di gravami registrati, di crediti privilegiati non registrati e di procedure fallimentari o di altre procedure di natura concorsuale pendenti, l'armatore e l'eventuale proprietario non ponga in essere alcun tipo di atto previsto dalla legge relativamente agli obblighi verso lo Stato costiero e siano decorsi almeno 60 giorni dalla notifica di diffida adottata dall'autorità marittima competente ai sensi del Codice della navigazione nei casi in cui l'unità in

questione rappresenti un **pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente marino**.

Sempre in sede referente e sempre **grazie a un emendamento del Pd** è prevista una forma di **decontribuzione** per i **lavoratori delle imprese armatoriali** con sede legale nel territorio italiano che utilizzino delle 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.

Ancora con un **emendamento del Pd** si prevede che la nomina del **gestore della navigazione** dei **Laghi Maggiore, di Garda e di Como** possa avvenire, da parte del Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in servizio per un periodo di tre anni. L'incarico è rinnovabile per una sola volta. Stanziati, inoltre, **2,5 milioni di euro per l'anno 2021** quale contributo alla Gestione Governativa navigazione laghi per **garantire la mobilità dei pendolari e degli studenti** a seguito dell'interruzione per lavori urgenti della strada statale 340 «Regina», cosiddetta «**Variante della Tremezzina** ».

Prevista infine, sempre grazie a un **emendamento del Pd**, la possibilità per le **Autorità di sistema portuale** tenute a risarcire i superstiti dei deceduti per **patologie legate all'amianto**, inclusi coloro che non erano dipendenti diretti delle cessate organizzazioni portuali, di utilizzare le risorse del Fondo di cui all'art. 1, comma 278, della [legge n. 208 del 2015](#), che viene ulteriormente incrementato di un importo pari a 10 milioni per ciascuno degli anni 2021 e 2022.

DIVIETO CIRCOLAZIONE VEICOLI TPL EURO 1, EURO 2 ED EURO 3 (ART. 4, CO. DA 3-BIS A 3-QUINQUIES)

Introdotta, in sede referente, il **divieto di circolazione sul territorio nazionale di veicoli a motore** delle categorie M2 e M3, adibiti a servizi **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, Euro 3, a decorrere dal 1° gennaio 2024. Prevista un'autorizzazione di spesa di **5 milioni di euro per il 2022** e di **7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035** per consentire l'acquisto di mezzi ad alimentazione alternativa da adibire a servizi di trasporto pubblico locale.

PROGRAMMAZIONE STRATEGICA AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE (ART. 4, CO. 1-SEPTIES)

Intervenendo sull'art. 5 della legge n. 84 del 1994 di riordino della legislazione in materia portuale, in sede referente si è stabilito che le **Autorità di sistema portuale** dovranno redigere un **Documento di programmazione strategica di sistema (Dpss)** che sia coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica (Pgtl) e, più in generale, con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali.

IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO NON DI LINEA A MEZZO DI NATANTI (ART. 4-BIS)

Il decreto “Rilancio” del 2020 aveva previsto, al fine di contemperare le esigenze di mobilità e le misure di contenimento della diffusione del Covid-19, in deroga alle norme del Codice della strada, di poter destinare ai servizi di linea per **trasporto di persone** anche le autovetture a uso di terzi. Ora questa possibilità, in base a quanto stabilito in sede referente, viene estesa anche ai **natanti che svolgono servizio pubblico non di linea**.

FUNZIONALITÀ MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI E CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI (ART. 5)

Si istituisce presso il Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità sostenibili una struttura di missione denominata **Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (Cismi)**, allo scopo di garantire la realizzazione degli **interventi** di titolarità del Ministero, finanziati in tutto o in parte con le risorse del **Piano nazionale di ripresa e resilienza** o del **Piano nazionale per gli investimenti complementari**, in coerenza con i relativi cronoprogrammi, per la quale si rende necessario promuovere e incrementare le attività di studio, di ricerca e di sviluppo nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità, dell'innovazione tecnologica, organizzativa e dei materiali, assicurando al tempo stesso nuove forme di intermodalità e di servizi di rete anche attraverso lo svolgimento di specifiche attività di natura formativa. Il Cismi opera alle dirette dipendenze del Ministro ed ha un contingente di venti unità di personale, potendo comunque stipulare convenzioni con enti ed istituti di ricerca specializzati, pubblici e privati.

Si interviene poi sull'art. 45 del “Decreto Semplificazioni” introducendo una modifica dei soli rimborsi spesa agli esperti invitati a partecipare alle riunioni del Comitato speciale in seno al Consiglio, nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente e di quanto previsto per i componenti e gli esperti del **Consiglio superiore dei lavori pubblici**.

Sono anche introdotte **ulteriori disposizioni organizzative del Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità sostenibile** al fine di garantire una migliore funzionalità. Tra le altre cose, si riconosce ai componenti della Commissione nazionale per il dibattito pubblico la possibilità di ricevere un rimborso per le spese sostenute; si prevede, con riferimento al personale del Ministero, l'incremento di talune indennità per quello non dirigenziale e dei fondi per alcune componenti della retribuzione dirigenziale; si disciplina il pagamento delle funzioni tecniche dei dipendenti delle amministrazioni aggiudicatrici con riguardo ad un periodo temporale rispetto al quale il Consiglio di Stato ha evidenziato l'esistenza di un “vuoto normativo” che viene colmato nel senso della ultrattività dei regolamenti medesimi alle procedure avviate successivamente; si introducono limitate modifiche alla disciplina riguardante la partecipazione dei soggetti rappresentanti delle realtà associative nel Comitato Centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di merci per conto di terzi che opera presso il Ministero.

FUNZIONALITÀ DELL'AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI (ART. 6)

Sono introdotte norme sull'**Agenzia nazionale per sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali**, modificando diversi testi legislativi vigenti, tra cui il [decreto-legge n. 109 del 2018](#), il cosiddetto “Decreto Genova”, il Codice della strada e il [decreto legislativo n. 264 del](#)

[2006](#) sulla disciplina della rete stradale transeuropea. Le principali disposizioni di questo articolo riguardano il trasferimento delle funzioni degli Uffici speciali trasporti a impianti fissi del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili alla citata Agenzia nazionale, che si prevede disciplini con proprio decreto i requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza relativa al sistema di trasporto costituito dall'infrastruttura e dal materiale rotabile, con i contenuti di cui al decreto legislativo n. 50 del 2019, per quanto applicabili, nonché, d'intesa con il Ministero le modalità per la realizzazione e l'apertura all'esercizio di nuovi sistemi di trasporto a impianti fissi. Tra le altre cose, si interviene poi sul Codice della strada per aggiungere il personale dell'Agenzia, con compiti ispettivi o di vigilanza sulle infrastrutture stradali o autostradali, al novero dei soggetti investiti di compiti di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale e tutela e controllo sull'uso delle strade.

IN MATERIA DI TRASPORTO AEREO (ART. 7)

Si autorizza la prosecuzione dei collegamenti tra lo **scalo di Milano Linate** e gli **aeroporti del Regno Unito**, a condizione di reciprocità, sino al 30 ottobre 2022, così da consentire una transizione ordinata nel settore del trasporto aereo che eviti, anche in considerazione degli effetti derivanti dall'emergenza epidemiologica, disservizi per il traffico di passeggeri e merci da e verso gli aeroporti del Regno Unito, conseguenti alla "Brexit".

Si prevedono disposizioni relative all'**amministrazione straordinaria** di **Alitalia** e alla **cessione dei beni aziendali**, allo scopo di velocizzare il completamento della procedura di cessione degli *asset* in linea con quanto previsto dalla Commissione europea. In particolare si prevede che i commissari straordinari possano procedere all'adozione per ciascun compendio di beni oggetto di cessione, anziché per ciascun ramo d'azienda, anche di distinti programmi nell'ambito di quelli previsti dall'art. 27 del decreto legislativo n. 270 dell'8 luglio 1999. Il programma predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale si intende a ogni effetto autorizzato. È autorizzata la cessione diretta alla **società ITA S.p.a.** di compendi aziendali del ramo *aviation* individuati dall'offerta vincolante, formulata dalla società in conformità alla decisione della Commissione europea; a seguito di tale cessione, totale o parziale, si prevede che gli *slot* aeroportuali non trasferiti all'acquirente siano restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti. È autorizzata l'autonoma cessione, anche antecedentemente alla modifica del programma, del marchio "Alitalia", da effettuarsi nei confronti di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore, individuati tramite procedura di gara. Si dispone infine che il Ministero dell'Economia e delle Finanze sottoscriva l'aumento di capitale previsto dalla normativa vigente.

Con una modifica approvata in sede referente si prevede che il **Ministro dell'Economia e Finanze riferisca annualmente alle Commissioni parlamentari** sull'attuazione del piano industriale di ITA S.p.a.

INCENTIVI ALL'ACQUISTO DI VEICOLI NUOVI A BASSE EMISSIONI, ELETTRICI E IBRIDI (ART. 8)

Si interviene sulla disciplina delle **agevolazioni per l'acquisto di veicoli nuovi a basse emissioni**, il cosiddetto **ecobonus**, specificando che il termine del 31 dicembre 2021, per usufruire dei contributi, si riferisce alla sola data di acquisto del veicolo e non alla data di

immatricolazione, che in quanto legata ai tempi di consegna del veicolo può pertanto essere successiva. Questa modifica si applica alle procedure in corso e si fissano i termini di scadenza per il completamento della procedura *on line* di prenotazione dei contributi. Si prevede, inoltre, che le risorse ancora disponibili per il cosiddetto **extrabonus** per l'acquisto di **veicoli elettrici e ibridi** siano destinate invece alla copertura dell'**ecobonus** previsto per gli stessi veicoli.

In sede referente è stato introdotto, in via sperimentale, un **incentivo economico** per coloro che entro il 31 dicembre 2021 installino un **sistema di riqualificazione elettrica** su **alcune categorie di veicoli** e procedano alla relativa omologazione del veicolo modificato.

Tra le altre misure introdotte in sede referente, **grazie a un emendamento del Pd** sono state modificate alcune disposizioni della Legge di Bilancio 2021 (art. 1, co. 77, 78 e 79) relative al riconoscimento di un **contributo del 40%** delle spese sostenute e rimaste a carico dell'acquirente, destinato alle **persone fisiche con Isee inferiore a 30 mila euro**, che acquistino, anche in locazione finanziaria, **autoveicoli elettrici** (categoria M1) nuovi di potenza inferiore a 150 kW con un prezzo di listino inferiore a 30 mila euro, al netto dell'Iva. Viene **eliminata la previsione che il contributo sia alternativo e non cumulabile** con altri contributi statali, specificando che esso è concesso a un solo soggetto per nucleo familiare.

MISURE SEMPLIFICATIVE PER LA RAPIDA REALIZZAZIONE DEL "PARCO DELLA GIUSTIZIA DI BARI" (ART. 9)

Si disciplina una **procedura speciale** per l'approvazione del progetto per la **realizzazione Parco della Giustizia di Bari**. Motore di tutta la procedura è un **Commissario straordinario**, che svolge le funzioni di stazione appaltante e approva, in sede di **conferenza di servizi**, con la partecipazione obbligatoria di un rappresentante del Ministero della Giustizia, il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'opera, con il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. All'esito della verifica del progetto definitivo e del progetto esecutivo, il Commissario straordinario procede direttamente all'**approvazione del progetto** definitivo ovvero del progetto esecutivo.

PROCEDURE DI ATTUAZIONE DEL PNRR (ART. 10, CO. 1-6)

Vengono definite alcune **procedure per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza** prevedendo, in particolare, che le amministrazioni responsabili stabiliscano criteri di assegnazione delle risorse ulteriori rispetto a quelli ordinari previsti dalla disciplina di settore e idonei ad assicurare il rispetto delle condizionalità, degli obiettivi iniziali, intermedi e finali e dei cronoprogrammi previsti dal Pnrr, nonché i relativi obblighi di monitoraggio.

MODALITÀ DI ACCESSO AI SERVIZI EROGATI IN RETE DALLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI (ART. 10, CO. 7)

Si dispone che le **pubbliche amministrazioni** utilizzino **esclusivamente** le **identità digitali** Spid, la carta di identità elettronica (Cie) e la carta nazionale dei servizi (Cns) ai fini dell'**identificazione** dei **cittadini** che accedono ai propri **servizi in rete** (il cosiddetto *switch-off* per l'accesso ai servizi online).

Si prevede, inoltre, che sia stabilita la **data** a decorrere dalla quale le **pubbliche amministrazioni** dovranno utilizzare **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**.

Si stabilisce, infine, che sia individuata anche la **data** a decorrere dalla quale i **gestori di servizi pubblici** e le **società a controllo pubblico** dovranno usare **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.

INTERVENTI SU INFRASTRUTTURE ENERGETICHE LINEARI (ART. 10, CO. 7-BIS, 7-TER, 7-QUATER)

In sede referente, **grazie a un emendamento del Pd** si è disposto che le **procedure autorizzatorie semplificate e speciali previste** dagli artt. 44 e 48 del "Decreto Semplificazioni" per la realizzazione di **opere pubbliche ferroviarie di particolare complessità** rientranti nell'attuazione del Pnrr possano applicarsi anche alla progettazione degli interventi di modifica, potenziamento, rifacimento totale o parziale o nuova realizzazione delle **infrastrutture lineari energetiche** strettamente connesse e funzionali all'infrastruttura ferroviaria stessa. Sono state anche apportate modifiche alle disposizioni relative alla regolazione progettuale di infrastrutture e gallerie ferroviarie.

POSSIBILITÀ DI AVVALERSI DELL'ISTITUTO NAZIONALE DI PROMOZIONE (ART. 10, CO. DA 7-QUINQUIES A 7-SEPTIES)

In sede referente si è disposto che **fino al 31 dicembre 2026** le **amministrazioni pubbliche** possano **avvalersi direttamente di CDP S.p.A.** e di sue società direttamente o indirettamente controllate per **assistenza e supporto tecnico operativo**, per la **gestione di fondi** e per attività ad esse connesse, strumentali o accessorie. Le amministrazioni possono avvalersi anche, limitatamente agli strumenti e agli interventi in favore delle piccole e medie imprese, di Mediocredito Centrale S.p.A. Inoltre, si autorizza il Ministero dello Sviluppo economico a sottoscrivere, fino a un ammontare di 2 miliardi, secondo la disciplina dei relativi regolamenti di gestione, quote o azioni di uno o più fondi per il *venture capital*

CUMULO DEGLI INCARICHI DI PRESIDENTE COMMISSIONE VIA-VAS E DI PRESIDENTE COMMISSIONE VIA PER I PROGETTI PNRR-PNIEC (ART. 10, CO. 7-OCTIES)

Con un **emendamento del Pd** introdotto durante l'esame in sede referente, si integra la normativa che disciplina il caso in cui al **presidente** della **Commissione VIA-VAS** sia attribuita anche la **presidenza** della **Commissione VIA per i progetti Pnrr-Pniec**, al fine di chiarire che la finalità della norma è anche quella di **evitare qualsiasi effetto decadenziale**.

RIFINANZIAMENTO COMPONENTE PRESTITI E CONTRIBUTI DEL FONDO 394/81 (ART. 11)

Facendo seguito alla misura annunciata nel Pnrr (Missione 1, Componente 2, Investimento 5), su cui la Commissione UE ha richiesto degli interventi di sostegno normativo, si interviene in materia di sostegno all'**internazionalizzazione delle imprese**, con particolare

riguardo alle Pmi, mediante vari strumenti quali programmi di accesso ai mercati internazionali e sviluppo del commercio elettronico, rifinanziando la componente prestiti e contributi del **Fondo 394/81**. L'obiettivo è di rafforzare la competitività delle filiere produttive, agevolando l'accesso ai finanziamenti e favorendo l'internazionalizzazione delle stesse dopo la crisi pandemica. Si tende quindi a dare attuazione a quanto richiesto in sede europea, prevedendo l'istituzione di due distinte sezioni nell'ambito del Fondo rotativo gestito da Simest: la **Sezione Prestiti** per la concessione di finanziamenti a tasso agevolato con una dotazione finanziaria pari a **800 milioni per il 2021** e la **Sezione Contributi**, per la concessione di cofinanziamenti a fondo perduto con dotazione finanziaria pari a **400 milioni per il 2021**.

IN MATERIA DI PROGETTAZIONE TERRITORIALE E INVESTIMENTI (ART. 12)

Per rilanciare e accelerare il processo di **progettazione** nei Comuni delle Regioni del **Mezzogiorno** e in quelli ricompresi nelle **aree interne** del Paese, in vista dell'avvio del ciclo di programmazione 2021/2027 dei fondi strutturali e del Fondo sviluppo e coesione (Fsc) e della partecipazione ai bandi attuativi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) si prevede l'istituzione del "**Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale**". La finalità del Fondo è quella di animare e potenziare la progettualità locale, per fare in modo che le risorse a disposizione servano concretamente il **recupero del divario infrastrutturale e socio-economico** che caratterizza i territori del Mezzogiorno e delle aree interne.

Grazie a un emendamento del Pd, in sede referente è stato **esteso l'ambito di operatività del Fondo** anche alle regioni **Umbria e Marche** e alle **Province e Città metropolitane**. La dotazione del Fondo è stata conseguentemente incrementata di 38 milioni per un totale di più **161,5 milioni per il biennio 2021-2022**.

Sempre **grazie a un emendamento del Pd**, nel corso dell'esame in sede referente si è stabilito, per consentire a tutti gli enti territoriali di condividere la programmazione delle politiche per la coesione territoriale, che l'adeguata **rappresentanza delle amministrazioni territoriali** all'interno del **Comitato direttivo dell'Agenzia per la coesione territoriale** venga assicurata attraverso la designazione di quattro componenti da parte della Conferenza unificata, due in rappresentanza delle Regioni e due in rappresentanza delle autonomie locali.

In sede referente sono state anche introdotte norme finalizzate all'**accelerazione dei procedimenti di valutazione di impatto ambientale (VIA)** relativi ad alcuni **interventi infrastrutturali** indicati nel **Pnrr** o finanziati dal cosiddetto **Fondo complementare** e che risultano elencati nell'Allegato IV al "Decreto Semplificazioni".

PAGAMENTI ALLE IMPRESE NELL'AMBITO PREVENZIONE CORRUZIONE (ART. 12, CO. 12-TER)

Nel corso dell'esame in sede referente, **grazie al Pd** sono state introdotte modifiche all'art. 32 del decreto legge n. 90 del 2014, recante alcune misure straordinarie di gestione, sostegno e monitoraggio delle imprese nell'ambito della **prevenzione della corruzione**, allo scopo 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.

In particolare, viene introdotta la possibilità di affiancare le misure già previste – l'ordine di sostituzione degli organi sociali, la straordinaria e temporanea gestione dell'impresa e il sostegno e monitoraggio – con l'istituto dell'ordine di **accantonamento degli utili di impresa**. Questo per consentire al **Presidente dell'Anac** in fase di proposta e al **Prefetto** in fase di disposizione delle misure di privilegiare la **celere prosecuzione del contratto** nelle more del procedimento penale, senza la previsione di appesantimenti burocratici e l'introduzione di ulteriori aggravati economici a carico delle imprese, mediante l'ordine, rivolto alle **stazioni appaltanti**, di provvedere ad accantonare gli utili presuntivi residui dell'appalto in corso di esecuzione e di pagare il corrispettivo dell'appalto all'impresa al netto di tale utile. Il nuovo istituto pone quindi in capo alla stazione appaltante l'onere di costituire un fondo nel quale far confluire l'utile presunto dell'appalto/concessione, determinato *ex lege* nella misura del **10% del corrispettivo contrattuale**.

ESTENSIONE MISURA AGEVOLATIVA “RESTO AL SUD” AI COMUNI DELLE ISOLE MINORI DEL CENTRO-NORD ITALIA (ART. 13, CO. 1 E CO. 1-BIS)

La possibilità di ricorrere alle agevolazioni previste in base all'istituto denominato “**Resto al Sud**”, volto a promuovere lo sviluppo di nuove attività imprenditoriali (compreso il commercio, inizialmente escluso) e libero professionali, è estesa a diversi **Comuni delle Isole minori del Centro-Nord Italia**: Campo nell'Elba, Capoliveri, Capraia, Giglio, Marciana, Marciana Marina, Ponza, Porto Azzurro, Portoferraio, Portovenere, Rio, Ventotene. Potranno fruire della estensione della agevolazione 19.105 soggetti (quelli in età utile ai fini dell'agevolazione, ovvero 45 anni).

PROROGA IN MATERIA DI INVESTIMENTI DESTINATI AI COMUNI (ART. 13, CO. 2)

Limitatamente al 2021, viene **prorogato dal 15 settembre al 31 dicembre 2021** (quest'ultima data è stata definita in sede referente, il testo iniziale prevedeva il 15 ottobre) il **termine** concesso ai **Comuni** per beneficiare dei **contributi** – previsti dall'art. 1, co. 29, della Legge di Bilancio 2020 – per **investimenti** destinati ad **opere pubbliche** in materia di **efficientamento energetico e sviluppo territoriale sostenibile**. Conseguentemente, sempre limitatamente al 2021, viene prorogato al 31 gennaio 2022 il termine entro cui il Ministero dell'Interno provvede, con proprio decreto, alla revoca totale o parziale dei contributi erogati.

PROROGA IN MATERIA DI INVESTIMENTI DESTINATI AI COMUNI (ART. 13, CO. 2-BIS)

Nel corso dell'esame in sede referente è stata introdotta, **grazie ad un emendamento del Pd**, una disposizione che differisce **dal 15 settembre 2021 al 15 febbraio 2022** il **termine** previsto dalla Legge di Bilancio 2019 entro cui i **Comuni** presentano le **richieste** al Ministero dell'Interno per l'assegnazione degli **investimenti in opere pubbliche** per la **messa in sicurezza degli edifici e del territorio**, limitatamente alle risorse previste per il 2022. Conseguentemente, viene differito dal 15 novembre 2021 al 28 febbraio 2022 il termine entro cui il Ministero dell'Interno provvede alla attribuzione dei contributi previsti.

RINVIO SANZIONE ENTI LOCALI PER MANCATA CERTIFICAZIONE MINORI ENTRATE CONNESSE ALL'EMERGENZA COVID-19 (ART. 13, CO. 2-TER)

Si dispone, in base a quanto deciso in sede referente **grazie ad un emendamento del Pd**, il **rinvio di un anno**, dal 2022 al **2023**, del termine a partire dal quale si applica la **sanzione finanziaria** prevista per gli enti locali beneficiari delle risorse del Fondo per l'esercizio delle funzioni fondamentali nel 2020 che **non hanno trasmesso la certificazione attestante la effettiva perdita di gettito** dovuta all'emergenza epidemiologica da Covid-19 entro il termine del 31 maggio 2021.

PROROGA UTILIZZO RISORSE STRAORDINARIE CONNESSE ALL'EMERGENZA EPIDEMIOLOGICA DA COVID-19 (ART. 13-BIS)

In sede referente, **grazie ad un emendamento del Pd**, si è stabilito di estendere **fino al 31 dicembre 2021** i termini entro i quali gli enti locali possono deliberare le **variazioni di bilancio**, nel caso in cui tali variazioni riguardano le **risorse trasferite** agli enti **a ristoro della perdita di gettito** connessa all'emergenza epidemiologica da Covid-19, a valere sull'apposito **Fondo istituito per garantire l'esercizio delle funzioni fondamentali** degli enti locali, che rientrano nelle certificazioni attestanti la suddetta perdita di gettito.

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI PROTEZIONE CIVILE NELLE ISOLE MINORI (ART. 13-TER)

In sede referente sono state introdotte disposizioni in materia di **protezione civile nelle isole minori**. Tra le altre cose, si prevede la possibilità per i Sindaci dei Comuni delle isole minori sul cui territorio abbiano sede uno o più Comuni di istituire, anche in forma intercomunale, un apposito organismo consultivo per l'esercizio delle attribuzioni spettanti ai Sindaci in qualità di autorità territoriale di protezione civile. Si stabilisce la possibilità per i Comuni delle isole minori di costituire un **fondo per le attività di protezione civile di competenza comunale** e si prevede che entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge in esame i Comuni delle isole minori che non vi abbiano ancora provveduto predispongono il **piano di protezione civile con il supporto della regione competente**.

Previsto, inoltre, che 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.

CABINA DI REGIA EDILIZIA SCOLASTICA (ART. 14)

Si integra con un **rappresentante dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione** la composizione della **Cabina di regia** per il monitoraggio dello stato di realizzazione dei progetti di **costruzione, ristrutturazione e riqualificazione** di edifici di proprietà dei Comuni destinati ad **asili nido e scuole dell'infanzia**, istituita dall'art. 1, co. 61, della Legge di bilancio per il 2020.

IN MATERIA DI PEREQUAZIONE INFRASTRUTTURALE (ART. 15)

Viene **modificata la disciplina** relativa alla **perequazione infrastrutturale**, prevista dall'art. 22 della legge n. 42 del 2009, di delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'art. 119 della Costituzione, allo scopo di semplificarne le procedure.

Sono **tre le fasi del nuovo procedimento complessivo**. La **prima fase**, di carattere istruttorio, è costituita dalla **ricognizione delle infrastrutture esistenti**, comprendendo nelle stesse le strutture sanitarie, assistenziali, scolastiche, nonché la rete stradale statale, la rete stradale autostradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale e idrica. La ricognizione è effettuata dagli enti territoriali, nonché dagli altri soggetti pubblici e privati competenti entro il 30 novembre 2021. La ricognizione delle infrastrutture di competenza non statale è effettuata dalle Regioni e Province autonome, nonché dagli enti locali e dagli altri soggetti pubblici e privati competenti. La ricognizione effettuata è trasmessa entro il 30 novembre 2021 alle Regioni e Province autonome che la trasmettono, insieme a quella di propria competenza, alla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome e all'Agenzia per la coesione territoriale. Questa predispone il documento di ricognizione conclusivo da comunicare, entro il 31 dicembre 2021, al Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei Ministri. La **seconda fase**, di **carattere perequativo**, è tesa a individuare, d'intesa con le Regioni, i criteri per ridurre il divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del Paese e a ripartire le risorse finanziarie annualmente disponibili (100 milioni di euro per il 2022, 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, 500 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2028 al 2033). La **terza fase**, di **carattere realizzativo**, prevede che entro trenta giorni dall'adozione del decreto, le singole amministrazioni centrali assegnatarie di quote di finanziamenti procedano alla pianificazione, all'individuazione dei soggetti attuatori, in relazione al tipo e alla localizzazione dell'intervento, e al monitoraggio del processo.

Per molti aspetti resta comunque confermato l'impianto presente nel testo previgente, risultante dalle modifiche introdotte con la Legge di Bilancio per il 2021 (legge n. 178 del 2020), basato sulla ricognizione della dotazione infrastrutturale del Paese, sull'individuazione del divario tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale e sulla conseguente adozione di misure volte ad assorbirlo, attraverso **interventi** finanziati da un fondo con una dotazione di **4,6 miliardi di euro**.

COMMISSARIO "PONTE MORANDI" (ART. 16, CO. 1-2)

Viene **prorogata** fino al 31 dicembre 2024 la **durata massima** dell'incarico del **Commissario straordinario** previsto per la **ricostruzione del "ponte Morandi"** a Genova, dopo il crollo avvenuto il 14 agosto 2018, e si disciplina la **copertura** dei relativi oneri, pari complessivamente a circa **4,9 milioni di euro** per il periodo 2021-2024.

ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA - PORTO E RETROPORTO DI GENOVA (ART. 16, CO. 2-BIS)

In sede referente si è intervenuti sulla disciplina prevista dall'art. 7 del decreto legge n. 109 del 2018, che ha istituito la **Zona logistica semplificata - Porto e Retroporto di Genova**, per il superamento dell'emergenza conseguente al crollo del "Ponte Morandi" e per favorire la ripresa delle attività economiche colpite dall'evento. In particolare si prevede la possibilità di individuare, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, **ulteriori siti**

retroportuali nell'ambito della Zona logistica semplificata, ai soli fini dell'applicazione alle imprese operanti delle semplificazioni previste per le Zone economiche speciali (Zes).

DISPOSIZIONI PER I COMUNI COLPITI DAGLI EVENTI SISMICI DEL 2018 (ART. 16, CO. 3)

Si interviene a favore degli interventi di ricostruzione previsti nei Comuni della città metropolitana di **Catania** e della provincia di **Campobasso**, interessati dagli **eventi sismici del 2018**, stabilendo che **non sia più obbligatorio annotare la concessione del contributo per la ricostruzione nei registri immobiliari**, modificando quindi quanto previsto dall'art. 10 del cosiddetto "Decreto Sblocca Cantieri".

COMPENSAZIONI PER REVISIONE DEI PREZZI DEI MATERIALI NEI CONTRATTI PUBBLICI (ART.16, CO. 3-NOVIES)

Nel corso dell'esame in sede referente, **grazie all'azione del Pd** si è intervenuti sulle norme contabili previste dall'art. 1-*septies* del "Decreto Semplificazioni", volto a **fronteggiare** gli **aumenti eccezionali dei prezzi di alcuni materiali da costruzione** verificatisi nel primo semestre del 2021. In particolare, sotto la responsabilità del direttore dei lavori, si dispone la possibilità di annotazione nel libretto delle misure delle lavorazioni eseguite, in alternativa alla prevista loro contabilizzazione, per determinare la **compensazione delle variazioni dei prezzi** dei materiali impiegati.

TRASPARENZA AFFIDAMENTO CONTRATTI PUBBLICI PNRR E PNC (ART. 16-TER)

Nel corso dell'esame in sede referente è stato modificato, **grazie ad un emendamento del Pd**, il co. 3 dell'art. 48 del "Decreto Semplificazioni" inserendo la previsione in base alla quale le **stazioni appaltanti**, a soli **fini di trasparenza**, danno **evidenza nei rispettivi siti web istituzionali** dell'avvio delle **procedure negoziate** senza previa pubblicazione di un bando di gara, nel quadro delle semplificazioni introdotte in materia di affidamento dei contratti pubblici **Pnrr e Pnc**.