

# DI Infrastrutture e trasporti approvato

**Conversione in legge, con modificazioni, 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.**

## Le principali misure

**All'articolo 1, il comma 1**, introduce modifiche al codice della strada. Tali modifiche, che nel testo originario del decreto-legge erano complessivamente volte a rafforzare la sicurezza della circolazione e di specifiche categorie di utenti, sono state moltiplicate nel corso dell'esame presso l'altro ramo del Parlamento.

*In sintesi, le nuove disposizioni :*

- prevedono la possibilità di riservare spazi di parcheggio ai veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori di bambini di età non superiore a due anni, muniti di contrassegno speciale denominato "permesso rosa", ai veicoli elettrici, ai veicoli per il carico e scarico delle merci e a quelli adibiti al trasporto scolastico. Prevedono quindi il divieto di sosta e fermata negli spazi riservati, con l'applicazione di sanzioni nel caso di violazione. Con riferimento ai veicoli elettrici, il divieto di sosta e fermata riguarda anche gli spazi per la ricarica;
- rafforzano le sanzioni pecuniarie e aumentano la decurtazione dei punti dalla patente per chi occupa senza autorizzazione gli spazi riservati ai veicoli al servizio di persone con disabilità e prevedono che tali veicoli, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli ad essi riservati, possano essere parcheggiati gratuitamente nelle aree di sosta a pagamento;
- riducono le masse complessive consentite nel caso di trasporto eseguito con veicoli eccezionali, con l'introduzione di deroghe per i veicoli in dotazione alla Protezione civile, agli enti locali e del Terzo settore;
- aumentano le sanzioni nel caso di getto di rifiuti o di altre cose dai veicoli;
- introducono il divieto, sulle strade o sui veicoli, di pubblicità 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;
- consentono l'installazione di cartelli al centro delle rotonde per indicare l'impresa incaricata di curare il verde, quando la manutenzione è affidata a titolo gratuito a società private o ad altri enti;
- precisano che, in caso di attraversamento a livelli sfalsati tra due strade appartenenti a enti diversi, la titolarità delle strutture che realizzano l'opera d'arte principale del sottopasso o sovrappasso rileva ai fini della loro realizzazione e manutenzione anche straordinaria. Le modalità e gli oneri di realizzazione e manutenzione delle strutture sono disciplinati in appositi atti convenzionali tra gli enti proprietari e i gestori delle strade interessate dall'attraversamento;
- dispongono che, in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, i conducenti dei veicoli debbano dare la precedenza anche ai pedoni che si accingono ad attraversare la strada;
- aumentano a 3,5 metri il limite massimo di lunghezza dei velocipedi;
- includono nella categoria di ciclomotore anche i veicoli a due o tre ruote dotati di motore elettrico, con potenza non superiore a 4.000 watt;
- ricomprendono nella categoria dei veicoli d'epoca e di interesse storico-collezionistico i ciclomotori e le macchine agricole;
- aumentano da 16,5 metri a 18,75 metri la lunghezza massima degli autoarticolati e degli autosnodati e consentono agli autosnodati e ai filosnodati destinati a sistemi di trasporto rapido di

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

- aumentano da 19 a 19,5 tonnellate la massa complessiva a pieno carico di autobus o filobus a 2 assi;
- rendono più stringenti le norme sull'uso delle luci e dei catarinfrangenti per le biciclette;
- prevedono che possano essere affidate in concessione alle imprese di autoriparazione le revisioni periodiche, oltre che dei veicoli pesanti, anche dei rimorchi e semirimorchi;
- demandano ad un decreto del Ministro delle infrastrutture la definizione delle modalità di riqualificazione delle bombole, ai fini della revisione dei veicoli a GPL;
- ampliano anche ai motocicli e ai velocipedi la possibilità di effettuare il servizio di piazza;
- stabiliscono che i motoveicoli impegnati in competizioni motoristiche fuoristrada che prevedono trasferimenti su strada possano utilizzare targhe sostitutive;
- aumentano da 16,5 a 18,75 metri la lunghezza massima dei convogli formati da macchine agricole semoventi e delle macchine agricole trainate;
- consentono alle reti costituite da imprenditori agricoli, singoli o associati, finalizzate anche all'acquisto di macchine agricole, di immatricolare le macchine agricole a nome della rete di imprese;
- introducono come ulteriore requisito 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, quello di aver frequentato un corso di formazione di primo soccorso;
- prevedono che le limitazioni alla guida per i neopatentati non si applichino se al fianco del conducente si trovi, con funzioni di istruttore, una persona di età non superiore a 65 anni, munita di patente valida conseguita da almeno 10 anni ovvero valida per la categoria superiore;
- consentono di ripetere la prova pratica per il conseguimento della patente di guida per due volte, invece che per una sola volta;
- modificano la disciplina per le esercitazioni di guida, estendendo tra l'altro il periodo di validità del foglio rosa da sei mesi ad un anno;
- prevedono che le variazioni dei punteggi della patente siano comunicate agli automobilisti attraverso il portale dell'automobilista;
- stabiliscono che gli enti locali rendano noti i dati relativi ai proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità;
- prevedono che il mancato rispetto del divieto di attraversamento dei passaggi a livello possa essere rilevato anche tramite appositi dispositivi, anche installati direttamente dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria a sue spese;
- prevedono che, in caso di mancato uso del casco sui mezzi a due ruote da parte del trasportato, della violazione risponda sempre anche il conducente e non solo se il trasportato è un minore;
- introducono il divieto di utilizzare durante la guida smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante, aumentando, per i casi di violazione, gli importi delle sanzioni;
- inseriscono tra i mezzi a due ruote dei quali è vietata la circolazione sulle autostrade e sulle strade extra-urbane anche quelli a motore elettrico di potenza inferiore a 11kW;
- consentono l'uso della sirena ai motoveicoli impiegati in interventi di emergenza sanitaria;
- chiariscono che l'invito della pubblica autorità a presentarsi per fornire informazioni in ordine alla regolarità dei documenti necessari per la circolazione non può essere applicato nel caso in cui l'esistenza e la validità della documentazione possa essere verificata tramite la consultazione di banche dati e archivi pubblici accessibili da parte degli organi di polizia stradale;
- introducono ulteriori obblighi di cautela per gli automobilisti al fine di rafforzare la tutela dei pedoni nel caso di attraversamenti di strade prive di semafori;
- precisano che, nei casi di locazione senza conducente, delle violazioni risponde il locatario, in vece del proprietario in solido con l'autore della violazione o, per i ciclomotori, con l'intestatario del contrassegno di circolazione;
- prevedono che i ricorsi contro le sanzioni possano essere presentati per via telematica;
- integrano in più punti la disciplina della procedura per l'applicazione della misura cautelare del sequestro del veicolo.

**Il comma 1-bis** precisa che, al fine di ridurre i tempi di sottoscrizione degli atti convenzionali per la disciplina delle modalità e degli oneri di realizzazione e manutenzione delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e dei sovrappassi,

l'elenco di tali strutture, con l'indicazione degli enti titolari, viene approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture, da adottare entro trenta giorni dalla conversione del decreto-legge in esame.

**Il comma 1-ter** chiarisce che la possibilità di sosta gratuita dei veicoli al servizio delle persone con disabilità nei parcheggi a pagamento decorre dal 1° gennaio 2022 e autorizza gli enti locali a rivedere le tariffe per compensare le eventuali minori entrate.

Per garantire la sosta gratuita dei veicoli delle persone con disabilità nelle aree a pagamento, in base **al comma 2**, possono essere utilizzati anche i contributi erogati ai comuni a valere sul Fondo istituito dall'articolo 1, comma 819, della legge di bilancio 2021, che nella versione previgente della norma dovevano essere invece indirizzati alla creazione di appositi spazi riservati. L'utilizzo delle risorse è inoltre ampliato alla realizzazione degli spazi riservati al parcheggio dei veicoli di genitori con un bambino di età non superiore a due anni (e non più solo delle donne in gravidanza).

**Il comma 2-bis** introduce alcune specificazioni in relazione alla classificazione delle macchine agricole come veicoli di interesse storico o collezionistico.

**I commi 3 e 4** stabiliscono che i veicoli non immatricolati e quelli già muniti di carta di circolazione possono circolare con l'autorizzazione di prova per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento, fermo restando l'obbligo di copertura assicurativa.

**Il comma 4-bis** demanda ad un decreto del Ministro delle infrastrutture l'inserimento, tra le modifiche ai veicoli per le quali l'aggiornamento della carta di circolazione non è subordinato a visita e prova, anche quelle che riguardano i sistemi ruota, di cui al decreto n. 20 del 2013.

**Il comma 5** incide su alcuni aspetti della disciplina dell'attività di autotrasportatore, per precisare che il presupposto che rende necessaria l'acquisizione della Carta di qualificazione del conducente (CQC) è l'esercizio dell'attività di trasporto professionale di persone o cose (e non la semplice guida di veicoli di categoria superiore) e per chiarire le diverse casistiche che comprovano il possesso della CQC in relazione a patenti rilasciate da Stati esteri, anche extra europei.

**I commi da 5-bis a 5-quater** disciplinano le modalità e le condizioni affinché, dal 1° gennaio al 30 giugno 2022, ai giovani fino a 35 anni e ai percettori di reddito di cittadinanza o di ammortizzatori sociali sia concesso un contributo di importo massimo di 1.000 euro, a titolo di rimborso delle spese sostenute per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali necessarie per la guida dei veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi.

**Il comma 5-quinquies** autorizza la presenza a bordo degli autocarri, 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.

**I commi da 5-sexies a 5-octies** modificano la nozione di servizi automobilistici interregionali di competenza statale, in relazione ai quali non si richiede più che il percorso prestabilito del mezzo tocchi il territorio di almeno 3 regioni ma che sia di lunghezza pari o superiore a 250 chilometri e che colleghi almeno due regioni. Sono inoltre precisati alcuni obblighi di sicurezza in capo agli operatori e si prevede l'introduzione di semplificazioni nel procedimento autorizzatorio.

**Il comma 6** reca disposizioni per la costituzione delle commissioni d'esame per il conseguimento dell'abilitazione a svolgere le funzioni di ispettore incaricato dei controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.

**Il comma 6-bis** prevede che il Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane, istituito dalla legge di bilancio 2020, possa essere utilizzato per il finanziamento del 50 per cento degli interventi realizzati da comuni ed unioni di comuni per la messa in sicurezza della mobilità ciclistica urbana, anche mediante l'istituzione di zone a velocità limitata, inferiore o uguale a 30 km/h, e l'installazione della relativa segnaletica; per la realizzazione di stalli o aree sosta dei velocipedi nonché della casa avanzata e delle corsie ciclabili.

**Il comma 6-ter** amplia ad ulteriori categorie di soggetti, tra le quali le donne in gravidanza, gli ultrasessantacinquenni e le persone con malattie che richiedono cure continuative, la possibilità di usufruire del cosiddetto "buono taxi", introdotto dal decreto-legge n. 34 del 2020.

**Il comma 6-quater** istituisce un fondo, con una dotazione di 25 milioni di euro annui per il periodo 2022-2024, per sostenere la trasformazione digitale dei servizi di motorizzazione resi ai cittadini e garantire la sicurezza cibernetica dei dati trattati.

**Il comma 6-quinquies** abroga la disposizione del decreto legislativo n. 286 del 2005, 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.

**I commi da 6-sexies a 6-novies** dispongono che, in fase di progettazione ed esecuzione di infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario, debbano 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.

**Il comma 6-decies** abroga il comma 3-bis dell'articolo 18 del decreto-legge n. 50 del 2017, che aveva previsto la possibilità che, fino al 2022, le risorse derivanti dalle sanzioni pecuniarie applicate per la violazione delle norme del codice della strada potessero essere utilizzate per il finanziamento degli oneri relativi alle funzioni di viabilità e di polizia locale con riferimento al miglioramento della sicurezza stradale, nonché per interventi per il ricovero degli animali randagi, per la rimozione dei rifiuti abbandonati e per il decoro urbano delle aree e delle sedi stradali.

**L'articolo 1-bis** semplifica le procedure per il riconoscimento delle agevolazioni per l'acquisto dei veicoli per le persone con disabilità.

**L'articolo 1-ter** introduce una disciplina organica per la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, che sostituisce quanto previsto dalla legge di bilancio 2020 nelle more della sperimentazione avviata in numerose città.

*Le disposizioni introdotte, tra l'altro: indicano nel dettaglio i requisiti che i monopattini, la cui conduzione è riservata ai maggiori di 14 anni, devono possedere per poter circolare; prevedono l'uso obbligatorio del casco al di sotto dei 18 anni; fissano i limiti di velocità in 6 km/h per la circolazione nelle aree pedonali e in 20 km/h in tutti gli altri casi; vietano la circolazione sui marciapiedi e la circolazione contromano, salvo che nelle strade con doppio senso ciclabile; vietano la sosta sui marciapiedi, salvo che nelle aree individuate dai comuni; prevedono le sanzioni per la violazione delle disposizioni introdotte; affidano al MIMS il compito di avviare un'istruttoria per verificare la necessità dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile.*

**L'articolo 2** reca disposizioni in materia di infrastrutture autostradali e idriche.

In particolare, il comma 1 proroga al prossimo 31 dicembre il termine entro il quale i concessionari autostradali - il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza - sono chiamati a perfezionare l'aggiornamento dei rispettivi piani economico-finanziari, ai fini dell'adeguamento delle tariffe autostradali relative agli anni 2020 e 2021.

**I commi 1-bis e 1-ter** integrano la disciplina per l'affidamento della concessione dell'autostrada A22 del Brennero, prevedendo che esso possa avvenire anche mediante ricorso alle procedure relative alla finanza di progetto, da concludersi entro il 31 dicembre 2022. Sono inoltre regolati i versamenti degli importi dovuti dalla società Autobrennero Spa.

**Il comma 2** proroga di due anni la durata delle concessioni dei servizi di distribuzione di carbolubrificanti e di ristoro sulla rete autostradale.

**Il comma 2-bis** proroga al prossimo 31 dicembre la sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25.

**I commi 2-ter e 2-quater**, al fine di accelerare i tempi di realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, autorizzano l'acquisto da parte di ANAS dei progetti elaborati da SAT, previo pagamento di un corrispettivo determinato con riferimento ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno. Gli oneri conseguenti vengono quantificati in 36,5 milioni di euro.

**Il comma 2-quinquies** assegna ad ANAS un contributo di 3 milioni di euro per l'anno 2022 e di 5 milioni di euro per il 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 i comuni di Sanremo e di Ventimiglia.

**I commi da 2-sexies a 2-sexiesdecies** recano disposizioni in materia di gestione delle autostrade che:

- per la gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti in house autorizzano la costituzione di una nuova società, interamente controllata dal MEF e soggetta al controllo analogo del MIMS, alla quale verranno trasferite le funzioni e le attività attribuite dalle disposizioni vigenti ad ANAS, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio. La nuova società potrà stipulare apposite convenzioni con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale nonché costituire ovvero acquisire partecipazioni in società di gestione di autostrade statali;
- autorizzano il MEF a partecipare al capitale sociale della nuova società e a rafforzarne la dotazione patrimoniale con un apporto complessivo di 52 milioni di euro, dal 2021 al 2024. Tale apporto può essere incrementato fino a 528 milioni di euro nel 2021, utilizzando i residui dell'autorizzazione di spesa relativa a Patrimonio destinato;
- prevedono che l'ANAS adotti sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali ed esclusivi, che sono svolte mediante il contratto di programma sottoscritto con il MIMS;
- precisano che il contratto di programma di ANAS individua le opere da realizzare e i servizi da rendere (invece che definire il corrispettivo annuale a fronte delle opere e dei servizi da fornire, come previsto nella legislazione vigente);
- stabiliscono che le società miste regionali (Autostrade del Lazio s.p.a., Autostrade del Molise s.p.a., Concessioni Autostradali Lombarde s.p.a., Concessioni Autostradali Piemontesi s.p.a.) che, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto in esame, non abbiano avviato ovvero concluso con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, sono sciolte e poste in liquidazione. Resta ferma l'assegnazione al MIMS delle risorse già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale ad opera delle società liquidate ed ancora disponibili, da impiegarsi per le medesime finalità;
- integrano la disciplina di cui all'articolo 36, comma 3-bis, del decreto-legge n. 98 del 2011, relativa alla quota riconosciuta ad ANAS degli stanziamenti per la realizzazione degli interventi di sua competenza, per precisare che, per i quadri economici approvati dal 1° gennaio 2022, tale quota non può superare il 9 per cento.

**Il comma 2-septiesdecies** autorizza Roma capitale a stipulare con ANAS, in qualità di centrale di committenza, una convenzione per la realizzazione degli interventi urgenti per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade comunali di Roma. ANAS potrà utilizzare le risorse disponibili per gli interventi di manutenzione straordinaria nell'ambito del contratto di programma, nel limite di 5 milioni di euro.

**Il comma 3** incide sulla disposizione che trasferisce al MIMS la vigilanza sulle dighe, al fine di precisare che restano comunque fermi i compiti, gli obblighi e le responsabilità degli enti concessionari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza, nonché le funzioni di controllo delle amministrazioni concedenti.

**Il comma 4** modifica le disposizioni del codice dell'ambiente relative al piano di gestione delle dighe ai fini delle operazioni di svasso, sghiaimento e sfangamento. La disciplina previgente - che demanda la predisposizione del piano al gestore sulla base di criteri fissati con apposito decreto ministeriale - viene adesso integrata per precisare che essa si applica solamente alle grandi dighe e che, per le piccole dighe, le modalità di attuazione della normativa nazionale sono demandate alle singole regioni interessate.

**I commi 4-bis e 4-ter** recano disposizioni concernenti il Piano nazionale di interventi nel settore idrico, che incidono, tra l'altro, sulla formazione e attuazione del Piano, sul monitoraggio degli interventi ivi previsti e sui poteri sostitutivi in caso di inerzia dei soggetti preposti all'attuazione degli interventi.

**Il comma 4-quater** modifica la disciplina relativa all'approvazione dei progetti delle opere di derivazione e adduzione connesse alle grandi dighe e alla vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari, prevedendo tra l'altro che entrambe le attività rientrino nella competenza del MIMS.

**L'articolo 2-bis** prevede che il MIMS, d'intesa con i concessionari delle tratte autostradali in concessione, proceda alla valutazione 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.

**All'articolo 3**, i commi da 1 a 4 contengono disposizioni volte ad accelerare l'attuazione del Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), prevedendo anche l'istituzione di un fondo con una dotazione di 60 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026.

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

**I commi da 6 a 8** introducono disposizioni finalizzate ad assicurare la continuità del servizio di trasporto ferroviario lungo la linea che collega la località italiana di Tirano con Campocologno in Svizzera.

**Il comma 9** prevede che le eventuali risorse residue dello stanziamento per il finanziamento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale possano essere utilizzate anche per potenziare i controlli sul rispetto, nell'utilizzo dei mezzi, delle misure di contenimento dei rischi sanitari.

**Il comma 9-bis** autorizza l'Autorità di regolazione dei trasporti a far fronte alla copertura delle minori entrate, quantificate in 3,7 milioni di euro, mediante l'utilizzo della quota non vincolata dell'avanzo di amministrazione al 31 dicembre 2020.

**Il comma 9-ter**, in relazione alla realizzazione della tratta ferroviaria Torino-Lione, estende la qualifica di aree di interesse strategico nazionale alle aree e ai siti del comune di Chiomonte individuati per la realizzazione delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze, nonché alle aree e ai 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, ivi comprese quelle di risoluzione delle interferenze.

**L'articolo 4** reca disposizioni in materia di investimenti e sicurezza nel settore del trasporto marittimo.

**In particolare, il comma 1** aggiorna alle previsioni della normativa europea taluni aspetti del decreto legislativo n. 53 del 2011 in materia di segnalazioni delle anomalie a bordo delle navi e di requisiti per la formazione del personale ispettivo del Corpo delle capitanerie di porto.

**I commi da 1-bis a 1-quinquies** recano norme per l'attuazione del regolamento europeo (UE) 2019/1239, che ha istituito un sistema di interfaccia unica marittima, per la segnalazione delle navi che attraccano e partono dai porti dell'Unione.

**Il comma 1-sexies** introduce la definizione di nave abbandonata.

**I commi da 1-septies a 1-novies** apportano modifiche all'articolo 5 della legge n. 84 del 1994 per disciplinare in maniera dettagliata la programmazione strategica delle Autorità di sistema portuale, anche attraverso la previsione di un nuovo strumento, il documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), e la revisione dei contenuti e delle finalità del Piano regolatore portuale (PRP).

**Il comma 2** inserisce il Porto di Arbatax nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, il Porto Rifugio, il Porto Isola di Gela e il Porto di Licata nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, nonché il Porto di Saline nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto.

**Il comma 3** assegna all'Autorità di sistema portuale dello Stretto 2 milioni di euro per il 2021, 30 milioni di euro per il 2022 e 5 milioni di euro per il 2023 per la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari per aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina, nonché i servizi ai pendolari.

**I commi da 3-bis a 3-quinquies** introducono - con tappe progressive, dal 30 giugno 2022 al 1° gennaio 2024 - il divieto di circolazione sul territorio nazionale dei veicoli delle categorie M2 e M3, adibiti a servizi di trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio e con emissioni da Euro 1 a Euro 3 e stanziando risorse per l'acquisto di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa.

**Il comma 4** estende le compensazioni per la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati nel periodo dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020, previste finora a favore delle sole navi battenti bandiera italiana impiegate nel trasporto di passeggeri e di passeggeri e merci via mare, anche alle navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero battenti bandiera di altri Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo.

**Il comma 4-bis** estende alle navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo 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, anche gli sgravi contributivi previsti per le navi iscritte nei registri nazionali.

**Il comma 4-ter** modifica le disposizioni sulla nomina, da parte del Ministro delle infrastrutture, del gestore dei servizi di navigazione sui Laghi Maggiore, di Garda e di Como, mentre il comma 4-quater assegna alla Gestione governativa navigazione laghi un contributo di 2,5 milioni di euro nel 2021 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".

**Il comma 5** introduce alcune modifiche alle disposizioni di cui al decreto-legge n. 34 del 2020, in relazione alle agevolazioni e alle compensazioni riconosciute alle autorità di sistema portuale per le perdite subite a causa della pandemia.

**I commi da 5-bis a 5-quater** autorizzano l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale a corrispondere un ulteriore contributo, nel limite di spesa di 1 milione di euro per il 2021, al soggetto fornitore di lavoro portuale.

**Il comma 6** proroga fino al 31 dicembre 2021 le procedure semplificate per la stipula dei contratti di arruolamento dei membri dell'equipaggio o del personale dei servizi ausiliari di bordo.

**I commi 6-bis e 6-ter** stabiliscono che le Autorità di sistema portuale risultate soccombenti in sentenze esecutive, aventi ad oggetto risarcimenti liquidati in favore di superstiti di coloro che sono deceduti per le patologie asbesto-correlate, ivi inclusi coloro che non erano dipendenti diretti delle cessate organizzazioni portuali, possono utilizzare le risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 278, della legge n. 208 del 2015, che viene ulteriormente incrementato di un importo pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022.

**Il comma 6-quater** consente alle amministrazioni competenti di autorizzare il riutilizzo in ambienti terrestri e marini o costieri del materiale di scavo dei fondali.

**L'articolo 4-bis** prevede che, al fine di contemperare le esigenze di mobilità e le misure di contenimento della diffusione della pandemia, anche i natanti che svolgono servizio di trasporto pubblico non di linea possono essere destinati ai servizi di linea per trasporto di persone.

**All'articolo 5, i commi da 1 a 3** disciplinano l'istituzione presso il MIMS di una struttura di missione, denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI), finalizzata al supporto per la realizzazione degli interventi finanziati con le risorse del PNRR e del Piano nazionale per gli investimenti complementari, sotto il profilo delle attività di studio, ricerca e sviluppo.

**I commi 4 e 5** integrano la composizione del Comitato speciale, istituito presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici dal decreto-legge n. 77 del 2021, con un rappresentante del Ministero della difesa.

**Il comma 6** concerne i rimborsi dei componenti della Commissione nazionale per il dibattito pubblico.

**I commi da 7 a 9** prevedono l'incremento di talune indennità e dei fondi per alcune componenti della retribuzione del personale non dirigenziale e dirigenziale del MIMS.

**Il comma 10** prevede che il regolamento di cui all'articolo 113, comma 3, del codice dei contratti pubblici, che disciplina la ripartizione degli incentivi per le funzioni tecniche dei dipendenti delle amministrazioni aggiudicatrici, si applichi agli appalti le cui procedure sono state avviate successivamente alla data di entrata in vigore del codice, anche se eseguite prima dell'entrata in vigore del suddetto regolamento.

**Il comma 11** modifica la disciplina sulla partecipazione dei soggetti che rappresentano le associazioni di categoria nel Comitato Centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori.

**L'articolo 6** reca disposizioni urgenti per la funzionalità dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) che: *disciplinano nel dettaglio il trasferimento all'Agenzia delle funzioni e del personale degli Uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del MIMS; prevedono che anche il personale dell'Agenzia con compiti ispettivi o di vigilanza sulle infrastrutture stradali o autostradali possa svolgere i compiti di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale di cui all'articolo 12 del codice della strada; affidano ad un'apposita Commissione istituita nell'ambito dell'Agenzia i compiti di autorità amministrativa per la sicurezza delle gallerie della rete stradale, finora svolti, in base al decreto legislativo n. 264 del 2006, da una Commissione istituita presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici.*



**L'articolo 7** reca disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo.

**Il comma 1** proroga fino al 30 ottobre 2022 le disposizioni del decreto-legge n. 22 del 2019 con le quali, al fine di contenere gli effetti della Brexit, è stata autorizzata la prosecuzione dei collegamenti di linea tra lo scalo di Linate e gli aeroporti del Regno Unito, a condizione di reciprocità.

**Il comma 2** riguarda la procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia e stabilisce che: *il programma della procedura è immediatamente adeguato alla decisione della Commissione europea dai commissari straordinari, che possono procedere all'adozione, per ciascun compendio di beni oggetto di cessione (anziché per ciascun ramo d'azienda), anche di distinti programmi; le modifiche al programma possono prevedere la cessione a trattativa privata anche di singoli beni (oltre che di rami d'azienda come già previsto) o di parti di essi, perimetrati in coerenza con la decisione della Commissione europea; il programma, predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale, si intende a ogni effetto autorizzato; è autorizzata la cessione diretta ad ITA 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 la cessione autonoma, 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; a seguito della decisione della Commissione europea, il MEF sottoscrive l'aumento di capitale previsto dalla normativa vigente.*

È poi integrata la norma sull'indennizzo dei titolari di titoli di viaggio emessi dall'amministrazione straordinaria e non utilizzati alla data del trasferimento dei compendi aziendali, per prevedere che il MISE provveda al trasferimento delle risorse ad Alitalia sulla base di una specifica richiesta dei commissari, che sono tenuti a rendicontare mensilmente le somme erogate.

Si prevede, infine, che il MEF riferisca annualmente - e in sede di prima applicazione entro il 31 marzo 2022 - alle Commissioni parlamentari sull'attuazione del piano industriale di ITA.

**L'articolo 7-bis** prevede l'istituzione della Giornata nazionale "Per non dimenticare", individuandola nella data dell'8 ottobre di ciascun anno, in memoria del disastro aereo di Linate.

**L'articolo 8** interviene sulla disciplina delle agevolazioni per l'acquisto di veicoli nuovi a basse emissioni (c.d. *ecobonus*), per precisare che il termine per usufruire dei contributi, fissato al prossimo 31 dicembre, si riferisce alla data di acquisto del veicolo e non a quella della sua immatricolazione.

Dispone poi che alla copertura dell'*ecobonus* per l'acquisto dei veicoli elettrici e ibridi vengano destinate anche le risorse stanziare per i contributi aggiuntivi (cosiddetto "*extrabonus*"), previsti per l'acquisto delle stesse categorie di veicoli, che siano ancora disponibili.

Introduce, infine, modifiche alla disciplina delle agevolazioni per la riqualificazione elettrica di talune categorie di veicoli originariamente immatricolati con motore termico, nonché alla disciplina delle agevolazioni per l'acquisto di veicoli elettrici da parte di soggetti appartenenti a nuclei familiari con ISEE inferiore a 30.000 euro.

**L'articolo 9** reca misure per la rapida realizzazione del Parco della Giustizia di Bari.

In particolare, si prevede che: *il Commissario straordinario, nominato ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge "sblocca-cantieri", proceda all'approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'opera, convocando un'apposita conferenza di servizi alla quale partecipa anche un rappresentante del Ministero della giustizia; nella medesima conferenza di servizi è acquisito anche il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e ad essa sono trasmessi gli esiti della*

*valutazione di impatto ambientale; l'approvazione del progetto sostituisce ogni atto (pareri, nulla osta, autorizzazioni) necessario ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative; 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; al Commissario è comunque riconosciuta la facoltà di procedere, sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica, all'affidamento congiunto dei livelli di progettazione successivi e dell'esecuzione dell'opera; in caso di impugnazione degli atti relativi alle procedure di affidamento indette per la progettazione e l'esecuzione degli interventi di edilizia giudiziaria e delle infrastrutture a supporto dell'opera, si applicano le disposizioni previste per le infrastrutture strategiche.*

**L'articolo 10**, ai commi da 1 a 6, definisce alcune procedure per l'attuazione del PNRR, prevedendo tra l'altro che le risorse vengano trasferite anche ai soggetti attuatori dei progetti e 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.

**Il comma 7** stabilisce che, con decreti del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione, sia fissata la data a decorrere dalla quale sia le pubbliche amministrazioni che i gestori di servizi pubblici e le società a controllo pubblico devono 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.

**Il comma 7-bis** prevede che le procedure autorizzatorie semplificate e speciali, previste negli articoli 44 e 48 del decreto-legge "semplificazioni" del 2021 per la realizzazione di talune opere pubbliche ferroviarie di particolare complessità rientranti nell'attuazione del PNRR, possano essere applicate 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.

**Con i commi 7-ter e 7-quater** sono apportate modifiche alle disposizioni volte a garantire omogeneità tra la normativa nazionale e quella dell'Unione europea in materia di regolazione progettuale delle infrastrutture ferroviarie e di sicurezza delle gallerie ferroviarie.

**I commi da 7-quinquies a 7-septies** dispongono che, al fine di assicurare la tempestiva attuazione degli interventi previsti nel PNRR, fino al 31 dicembre 2026 le amministrazioni pubbliche possono avvalersi direttamente di Cassa depositi e prestiti e di società da questa controllate per attività di assistenza e supporto tecnico operativo, per la gestione di fondi e per attività connesse, strumentali o accessorie. Limitatamente agli strumenti e agli interventi in favore delle piccole e medie imprese, le medesime amministrazioni possono avvalersi anche di Mediocredito Centrale S.p.A. Il Ministero dello sviluppo economico è infine autorizzato a sottoscrivere, fino ad un ammontare pari 2 miliardi di euro, quote o azioni di uno o più fondi per il *venture capital*, a condizione che altri investitori professionali, compresa la Cassa depositi e prestiti in qualità di istituto nazionale di promozione, sottoscrivano risorse aggiuntive per almeno il 30 per cento dell'ammontare della sottoscrizione del MISE.

**Il comma 7-octies** prevede che, nel caso in cui al presidente della Commissione VIA-VAS sia attribuita anche la presidenza della Commissione VIA per i progetti PNRR-PNIEC, l'applicazione della normativa sul collocamento fuori ruolo di cui all'articolo 9, comma 5-bis, dell'Ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri trovi applicazione anche per evitare qualsiasi effetto decadenziale.

**L'articolo 11** dispone il rifinanziamento della componente prestiti e contributi del Fondo 394/81, gestito da Simest per il sostegno all'internazionalizzazione delle imprese.

**L'articolo 12** istituisce nello stato di previsione del MEF, per il successivo trasferimento all'Agenzia per la coesione territoriale, il Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale, con una dotazione di 16,1 milioni di euro per il 2021 e 145,3 milioni di euro per il 2022, al fine di rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei comuni delle regioni Umbria, Marche, Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia, nonché in quelli ricompresi nelle regioni in transizione e nelle aree interne del Paese, 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 PNRR. Esso inoltre: prevede che quattro componenti del Comitato direttivo dell'Agenzia per la coesione territoriale siano designati dalla Conferenza unificata; apporta modifiche alla disciplina delle misure straordinarie di gestione, sostegno e monitoraggio di imprese nell'ambito della prevenzione della corruzione; reca disposizioni per l'accelerazione dei procedimenti di valutazione ambientale relativi agli interventi infrastrutturali ferroviari, idrici e portuali elencati nell'allegato IV del decreto-legge "semplificazioni" del 2021.

**L'articolo 13**, al comma 1, estende i benefici dei finanziamenti concessi tramite l'istituto denominato "Resto al Sud" ad alcuni comuni, specificatamente indicati, delle isole minori del Centro-Nord Italia (Isola d'Elba, Capraia, Giglio, Ponza e Ventotene), nonché alle isole minori lagunari e lacustri.

**Il comma 1-bis** include tra le attività finanziabili anche il commercio.

**I commi 2 e 2-bis** dispongono la proroga di taluni dei termini previsti dalla legislazione vigente in materia di contributi ai comuni per investimenti in opere di efficientamento energetico e sviluppo territoriale sostenibile. Prevedono inoltre che, dal 2022, il 40 per cento delle risorse assegnate ai comuni per la progettazione definitiva ed esecutiva, relativa ad interventi di messa in sicurezza del territorio a rischio idrogeologico, messa in sicurezza ed efficientamento energetico delle scuole, degli edifici pubblici e del patrimonio comunale, nonché per investimenti di messa in sicurezza di strade, sia destinato agli enti locali delle regioni del Mezzogiorno.

**Il comma 2-ter** rinvia al 2023 il termine per l'applicazione delle sanzioni previste per gli enti locali per la mancata presentazione della certificazione attestante le minori entrate connesse all'emergenza COVID-19.

**L'articolo 13-bis** estende fino al 31 dicembre 2021 il termine entro il quale gli enti locali possono deliberare le variazioni di bilancio che riguardano le risorse ad essi trasferite a ristoro delle minori entrate connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19.

**L'articolo 13-ter** introduce disposizioni in materia di protezione civile nelle isole minori.

**L'articolo 14** integra con un rappresentante dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione la composizione della Cabina di regia per il monitoraggio dello stato di realizzazione dei progetti di costruzione, ristrutturazione e riqualificazione di edifici di proprietà dei comuni destinati ad asili nido e scuole dell'infanzia.

**L'articolo 15** introduce modifiche alla disciplina relativa alla perequazione infrastrutturale, di cui all'articolo 22 della legge n. 42 del 2009, al fine di semplificarne le procedure. Il procedimento viene complessivamente articolato in tre fasi: *la prima di carattere istruttorio, è finalizzata alla ricognizione delle infrastrutture esistenti, sia da parte del MIMS per quanto riguarda le infrastrutture statali, che delle regioni e le province autonome con riferimento a quelle non statali. La seconda fase, di carattere perequativo, è volta ad individuare i criteri da seguire e le azioni da perseguire per ridurre il divario tra le diverse parti del Paese, nonché ad individuare i Ministeri competenti e le relative quote di finanziamento. La terza fase riguarda la realizzazione degli interventi, sulla base di piani predisposti dalle singole amministrazioni. Per l'attuazione degli interventi è confermata l'istituzione del fondo con una dotazione complessiva di 4.600 milioni di euro dal 2022 al 2033, già prevista dalla legislazione previgente.*

**L'articolo 16**, ai commi 1 e 2, proroga al 31 dicembre 2024 la durata massima dell'incarico del Commissario straordinario per la ricostruzione del ponte Morandi.

**Il comma 2-bis** prevede che con DPCM possano essere individuati ulteriori siti retroportuali da includere nella Zona Logistica Semplificata - Porto e Retroporto di Genova, ai fini dell'applicazione delle semplificazioni di cui all'articolo 7, comma 2, del decreto-legge n. 109 del 2018.

**Il comma 3** prevede che per gli interventi di ricostruzione nei comuni della città metropolitana di Catania e della provincia di Campobasso, colpiti dagli eventi sismici del 2018, non sia più obbligatorio annotare la concessione del contributo per la ricostruzione nei registri immobiliari.

**I commi da 3-bis a 3-quinquies** disciplinano la nomina dell'amministratore delegato della società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 a commissario straordinario, ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge "sblocca cantieri", per la realizzazione degli interventi di adeguamento della pista olimpica di bob e slittino "Eugenio Monti" di Cortina d'Ampezzo, entro il 31 dicembre 2024. Per l'avvio dell'attività di progettazione e di realizzazione degli interventi in questione vengono stanziati 24,5 milioni di euro.

**Il comma 3-sexies** prevede che, nelle more del recupero della piena funzionalità tecnica della funivia Savona-San Giuseppe di Cairo, ai lavoratori dipendenti da imprese del territorio di Savona impossibilitati a prestare attività lavorativa a seguito della frana che ha colpito l'impianto, 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 corrisposta negli anni 2020 e 2021.

**Il comma 3-septies** modifica taluni aspetti della disciplina relativa alla realizzazione delle opere per lo svolgimento delle Olimpiadi invernali di Cortina del 2026, prevedendo, tra l'altro, che con DPCM si proceda all'individuazione degli interventi, tra quelli ricompresi nel piano predisposto dalla società Infrastrutture Milano-Cortina 2020-2026, caratterizzati da elevata complessità progettuale o procedurale, da sottoporre alle semplificazioni previste dall'articolo 44 del decreto-legge "semplificazioni" del 2021.

**Il comma 3-octies** apporta modifiche proprio a tale articolo, nelle quali si prevede tra l'altro l'applicazione agli interventi infrastrutturali di cui all'Allegato IV del suddetto decreto-legge delle semplificazioni procedurali previste dall'articolo 48, comma 5, del medesimo decreto-legge per l'affidamento dei contratti nell'ambito del PNRR.

**Il comma 3-novies**, al fine di determinare le compensazioni per le variazioni dei prezzi dei materiali, prevede che le lavorazioni eseguite, in alternativa rispetto ad essere contabilizzate, possano essere annotate sotto la responsabilità del direttore dei lavori nel libretto delle misure.

**L'articolo 16-bis**, al fine di consentire il completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna, proroga i termini per la realizzazione degli adempimenti necessari ad evitare la revoca dei finanziamenti.

**L'articolo 16-ter** reca disposizioni per la trasparenza delle procedure negoziate senza previa pubblicazione del bando di gara per l'affidamento dei contratti del PNRR.

**L'articolo 17** disciplina l'entrata in vigore.