

# dossier

20 giugno 2022

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

*Edizione provvisoria*

---

D.L. 68/2022 – A.S. 2646

---



Senato  
della Repubblica



Camera  
dei deputati

X  
V  
I  
I  
I  
L  
E  
G  
I  
S  
L  
A  
T  
U  
R  
A



SERVIZIO STUDI

TEL. 06 6706-2451 - ✉ [stud1@senato.it](mailto:stud1@senato.it) -  [@SR\\_Studi](https://twitter.com/SR_Studi)

Dossier n. 557



SERVIZIO STUDI

Dipartimento ambiente

Tel. 066760-9253 [st\\_ambiente@camera.it](mailto:st_ambiente@camera.it) -  @CD\_ambiente

Dipartimento trasporti

Tel. 066760-2614 [st\\_trasporti@camera.it](mailto:st_trasporti@camera.it) -  @CD\_trasporti

Progetti di legge n. 581

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

## INDICE

### SCHEDE DI LETTURA

Articolo 1 ( <i>Misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e il Giubileo 2025</i> ) .....	7
Articolo 2 ( <i>Misure urgenti in materia di dighe</i> ).....	18
Articolo 3, commi 1-4 ( <i>Adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, dell’Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza</i> ) .....	22
Articolo 3, comma 5 ( <i>Ammodernamento parco infrastrutturale dell’Arma dei Carabinieri e della Guardia di Finanza</i> ) .....	28
Articolo 4, commi 1 - 3 ( <i>Misure urgenti in materia di trasporto marittimo di passeggeri, di adeguamenti infrastrutturali portuali e per la laguna di Venezia</i> ) .....	35
Articolo 4, commi 4 e 5 ( <i>Autorità per la Laguna di Venezia</i> ) .....	38
Articolo 5 ( <i>Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'impianto funiviario di Savona</i> ) .....	53
Articolo 6 ( <i>Disposizioni in materia di trasporto aereo</i> ) .....	56
Articolo 7 ( <i>Disposizioni urgenti in materia di sicurezza e circolazione stradale e di infrastrutture autostradali</i> ).....	59
Articolo 8 ( <i>Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale</i> ).....	71
Articolo 9, commi 1-6 e 8-10 ( <i>Interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</i> ) .....	79
Articolo 9, comma 7 ( <i>Interventi di manutenzione su immobili di proprietà dello Stato</i> ).....	82
Articolo 10 ( <i>Disposizioni urgenti in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, nonché per la funzionalità del Consiglio Superiore dei lavori pubblici</i> ) .....	84
Articolo 11, comma 1, lettera a) ( <i>Disposizioni urgenti sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie sui mezzi di trasporto</i> ) .....	86
Articolo 11, comma 1, lettera b) ( <i>Disposizioni urgenti sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie - strutture sanitarie, sociosanitarie e simili</i> ) .....	87
Articolo 11, comma 2 ( <i>Disapplicazione dell’obbligo di utilizzo delle mascherine di protezione durante gli esami di Stato in ambito scolastico</i> ).....	89

Articolo 12 ( <i>Misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica VIA-VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC</i> ).....	91
Articolo 13 ( <i>Entrata in vigore</i> ).....	93

## **SCHEDE DI LETTURA**



## **Articolo 1**

### ***(Misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e il Giubileo 2025)***

L'**articolo 1** reca disposizioni di semplificazione e accelerazione delle procedure di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di verifica preventiva dell'interesse archeologico in relazione agli interventi compresi nel "Programma dettagliato degli interventi connessi alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma" (commi 1 e 2). È inoltre prevista (dal comma 3): l'applicazione di penali in caso di ritardo nell'esecuzione delle lavorazioni rispetto al cronoprogramma delle opere mitigatrici o risolutive delle interferenze; la sottoscrizione, da parte della società «Giubileo 2025», di apposite convenzioni con ANAS S.p.a., in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento degli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade previsti dal citato "programma dettagliato"; l'applicazione, agli affidamenti per la realizzazione degli interventi e per l'approvvigionamento di beni e servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità del Giubileo, delle semplificazioni previste per l'affidamento dei contratti pubblici PNRR-PNC. Si autorizzano Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale a sottoscrivere apposite convenzioni con ANAS S.p.a. per l'affidamento degli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione delle strade comunali di Roma Capitale e per lo sviluppo e la riqualificazione funzionale delle strade di penetrazione e grande collegamento, al fine di assicurarne la celere realizzazione e rimuovere le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità in vista dei flussi di pellegrinaggio e turistici previsti in occasione del Giubileo; limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie europee, la selezione degli operatori economici da parte di ANAS S.p.a. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito di accordi quadro (comma 4). È previsto il riconoscimento ad ANAS da parte di Roma Capitale e della Città metropolitana di Roma Capitale di una quota a valere sulle risorse assegnate (comma 5). Si prevede, infine, che le risorse relative agli interventi di competenza della Città metropolitana di Roma Capitale possono essere utilizzate anche per l'esecuzione di interventi di viabilità comunale in continuità con quelli della medesima Città metropolitana (comma 6).

#### **Semplificazione e accelerazione delle procedure di VIA e di verifica preventiva dell'interesse archeologico (commi 1 e 2)**

I commi 1 e 2 recano disposizioni di semplificazione e accelerazione delle procedure di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di verifica preventiva dell'interesse archeologico in relazione agli interventi compresi nel "Programma dettagliato degli interventi connessi alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma" (previsto e disciplinato dal comma 422

della legge di bilancio 2022, L. 234/2021), d'ora in poi indicato semplicemente come "Programma dettagliato".

Il **comma 1**, al fine di assicurare la realizzazione dei lavori e delle opere funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma, in relazione agli **interventi indicati nel "programma dettagliato"** dispone che le **procedure di VIA** sono svolte nei tempi e secondo le modalità **della c.d. *fast track* prevista per i progetti PNRR-PNIEC**.

Il comma in esame infatti rinvia infatti alle modalità e ai tempi previsti dall'art. 8, comma *2-bis*, del Codice dell'ambiente (D.Lgs. 152/2006), che fa riferimento ai progetti compresi nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), a quelli finanziati a valere sul fondo complementare nonché ai progetti attuativi del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC), individuati nell'allegato *I-bis* al medesimo Codice.

Per la valutazione ambientale di tali progetti, il citato comma *2-bis* ha previsto l'istituzione di una speciale "Commissione tecnica PNRR-PNIEC", posta alle dipendenze funzionali del Ministero della transizione ecologica. In virtù delle modifiche operate al Codice dell'ambiente dai recenti provvedimenti d'urgenza emanati per consentire la celere realizzazione degli interventi del PNIEC e del PNRR (a partire dai cosiddetti decreti semplificazioni 1 e 2, vale a dire, rispettivamente, il D.L. 76/2020 e il D.L. 77/2021), per la VIA dei progetti in questione sono previste modalità semplificate e termini ridotti. In particolare, il nuovo comma *2-bis* dell'art. 25 del Codice (introdotto dal D.L. 76/2020 e successivamente riscritto dal D.L. 77/2021) dispone, per i progetti in questione, che la Commissione tecnica PNRR-PNIEC si esprime entro il termine di trenta giorni dalla conclusione della fase di consultazione e comunque entro il termine di centotrenta giorni dalla data di pubblicazione della documentazione allegata all'istanza di VIA predisponendo lo schema di provvedimento di VIA. Nei successivi trenta giorni, il direttore generale del Ministero della transizione ecologica adotta il provvedimento di VIA, previa acquisizione del concerto del competente direttore generale del Ministero della cultura entro il termine di venti giorni. Come sottolineato nelle [slide di presentazione del D.L. 77/2021](#), diffuse dal Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei Ministri, i tempi per il rilascio della VIA per i progetti PNRR-PNIEC, al netto dei tempi a favore del proponente, in forza delle modifiche recate dal decreto-legge, saranno pari a 175 giorni.

Il comma 1, nel prevedere l'applicazione della succitata *fast track* ai progetti degli interventi connessi alle celebrazioni del Giubileo, precisa che **restano ferme**:

- l'applicazione della **disciplina generale di VIA** recata dalla parte seconda del Codice dell'ambiente (D.Lgs. 152/2006);

Appare sottinteso che tale disciplina opererà per quanto non diversamente previsto dalla succitata *fast track*.

- la **riduzione dei termini prevista dall'art. 4, comma 2, del D.L. 32/2019**.

Si ricorda, in proposito, che il comma 430 della legge di bilancio 2022, nel disciplinare la società «Giubileo 2025» dispone che per le eventuali attività di rielaborazione e approvazione di progetti non ancora aggiudicati si applicano le procedure acceleratorie previste dall'art. 4, comma 2, del D.L. 32/2019. In particolare tale comma 2 prevede che i termini dei procedimenti ambientali sono



dimezzati e che per quelli relativi alla tutela di beni culturali e paesaggistici “il termine di adozione dell'autorizzazione, parere, visto e nulla osta è fissato nella misura massima di sessanta giorni dalla data di ricezione della richiesta, decorso il quale, ove l'autorità competente non si sia pronunciata, detti atti si intendono rilasciati”.

Il **comma 2** – sempre al fine di assicurare la realizzazione dei lavori e delle opere funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma – dispone, per i progetti compresi nel “programma dettagliato”, la **riduzione da 60 a 45 giorni del termine**, (previsto dall’art. 25, comma 3, del D.Lgs. 50/2016, per i progetti di grandi opere infrastrutturali o a rete) **della richiesta per la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico**.

L’art. 25, comma 3, primo periodo, del Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 50/2016), dispone che il soprintendente, qualora sulla base degli elementi trasmessi e delle ulteriori informazioni disponibili, ravvisi l'esistenza di un interesse archeologico nelle aree oggetto di progettazione, può richiedere motivatamente, entro il termine di trenta giorni dal ricevimento del progetto di fattibilità (ovvero di uno stralcio di esso sufficiente ai fini archeologici), la sottoposizione dell'intervento alla procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico disciplinata dai commi 8 e seguenti del medesimo articolo. Il successivo secondo periodo, su cui interviene la norma in esame, dispone che per i progetti di grandi opere infrastrutturali o a rete il termine della richiesta per la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico è stabilito in 60 giorni (ridotti a 45 dalla norma in esame).

### **Funzioni attribuite alla società «Giubileo 2025» (comma 3, lettera a))**

La lettera a) del comma 3 **integra** il disposto del comma 427 che **disciplina** la costituzione e le funzioni **della società «Giubileo 2025»**.

I primi due periodi del comma 427, che non sono modificati dalla norma in esame, prevedono – al fine di assicurare la realizzazione dei lavori e delle opere indicati nel “programma dettagliato”, nonché la realizzazione degli interventi funzionali all'accoglienza e alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 – la costituzione di una società interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze denominata «Giubileo 2025», che:

- per la realizzazione degli interventi e l'approvvigionamento dei beni e dei servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità del Giubileo, agisce anche in qualità di soggetto attuatore e di stazione appaltante;
- per gli interventi relativi alla Misura M1C3-Investimento 4.3 “[Caput Mundi-Next Generation EU per grandi eventi turistici](#)” del PNRR, agisce in qualità di stazione appaltante, mentre le funzioni di soggetto attuatore sono svolte dagli enti individuati nel PNRR.

La lettera in esame aggiunge, alla fine del comma 427 della legge di bilancio 2022, i nuovi periodi quinto, sesto e settimo.

Il nuovo **quinto periodo** dispone che, in relazione agli **interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade** previsti dal

“programma dettagliato”, la **società «Giubileo 2025»** può sottoscrivere apposite **convenzioni con la società ANAS S.p.a., in qualità di centrale di committenza, per l’affidamento degli interventi citati.**

Il successivo **sesto periodo** prevede, limitatamente agli **affidamenti “sottosoglia”** (cioè di importo inferiore alle soglie di rilevanza europea indicate dall’art. 35 del Codice dei contratti pubblici), la **selezione degli operatori economici da parte della società ANAS S.p.a.** può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, **anche nell’ambito degli accordi quadro** previsti dall’art. 54 del citato Codice, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l’aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dai commi 2, 3, 4, 5 e 6 del citato articolo 54.

Si ricorda che con il termine «centrale di committenza» si intende (ai sensi della definizione recata dall’art. 3, comma 1, lettera i), del D.Lgs. 50/2016) “un’amministrazione aggiudicatrice o un ente aggiudicatore che forniscono attività di centralizzazione delle committenze e, se del caso, attività di committenza ausiliarie”.

Relativamente alle soglie di rilevanza europea indicate dall’art. 35 del Codice dei contratti pubblici, si evidenzia che tali soglie (come rideterminate dai regolamenti (UE) nn. 1951/2021 e 1952/2021) sono pari a:

- 5,382 milioni di euro, nel caso di appalti pubblici di lavori e per le concessioni;
- 140 o 215 mila euro, a seconda che l’amministrazione aggiudicatrice sia, rispettivamente, un’autorità governativa centrale o sub-centrale, per gli appalti pubblici di forniture, di servizi e per i concorsi pubblici di progettazione.

Si ricorda inoltre che l’art. 54 del Codice dei contratti pubblici prevede, al comma 1, che le stazioni appaltanti possono concludere accordi quadro nel rispetto delle procedure di cui al medesimo Codice e che la durata di un accordo quadro non supera i quattro anni per gli appalti nei settori ordinari e gli otto anni per gli appalti nei settori speciali, salvo in casi eccezionali, debitamente motivati in relazione, in particolare, all’oggetto dell’accordo quadro. Nei restanti commi dell’art. 54 (commi da 2 a 6) sono disciplinate le modalità e le procedure di aggiudicazione degli appalti basati su un accordo quadro.

Si fa notare che le disposizioni recate dai periodi quinto e sesto ricalcano, nella sostanza, quelle previste, per la sistemazione delle strade comunali di Roma Capitale, dal comma *2-septiesdecies* dell’art. 2 del D.L. 121/2021, con l’unica differenza rappresentata dal soggetto della disposizione, identificato nell’ente “Roma Capitale” anziché nella società «Giubileo 2025».

Il nuovo **settimo periodo** dispone che la **società «Giubileo 2025»** è **autorizzata a riconoscere ad ANAS S.p.A.** – in relazione alle attività affidate alla stessa ANAS e a valere sulle risorse di cui al comma 420 della legge di bilancio 2022 destinate alla realizzazione di interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria delle strade oggetto di convenzione – **una quota, entro il limite di cui all’art. 36, comma 3-bis, del D.L. 98/2011**, sulla base delle risultanze della contabilità analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte dell’ANAS S.p.a. per le attività di investimento.

Il comma 420 della legge n. 234/2021 (come modificato dall'art. 40, comma 2, lett. a), del D.L. 30 aprile 2022, n. 36, in corso di conversione) prevede – in relazione alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025, per la pianificazione e la realizzazione delle opere e degli interventi funzionali all'evento, nonché per la realizzazione degli interventi di cui alla Misura M1C3-Investimento 4.3 del PNRR, ferma restando la dotazione pari a 500 milioni in favore del predetto investimento – l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, di un apposito capitolo con una dotazione di 285 milioni di euro per l'anno 2022, di 290 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, di 330 milioni di euro per l'anno 2025 e di 140 milioni di euro per l'anno 2026. Nel predetto stato di previsione è altresì istituito, per le medesime celebrazioni, un apposito capitolo per assicurare il coordinamento operativo e le spese relativi a servizi da rendere ai partecipanti all'evento, con una dotazione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, di 70 milioni di euro per l'anno 2025 e di 10 milioni di euro per l'anno 2026.

Ai sensi del comma 3-*bis* dell'art. 36 del D.L. 98/2011, per le attività di investimento relative a costruzione, gestione, manutenzione e miglioramento delle strade e delle autostrade statali, nonché per le attività di investimento relative ad acquisto, costruzione, conservazione, miglioramento e incremento dei beni mobili ed immobili destinati al servizio delle strade e delle autostrade statali, è riconosciuta ad ANAS s.p.a. una quota non superiore al 12,5% del totale dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento per spese non previste da altre disposizioni di legge o regolamentari e non inserite nel quadro economico di progetto approvato a decorrere dal 1° gennaio 2015. Per i quadri economici approvati a decorrere dal 1° gennaio 2022, la citata quota non può superare il 9% dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento. Entro il predetto limite, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulla base delle risultanze della contabilità analitica sulle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS s.p.a., stabilisce la quota da riconoscere alla società con obiettivo di efficientamento dei costi.

### **Semplificazioni per l'affidamento dei contratti (comma 3, lettera b))**

La lettera b) del comma 3 inserisce, nel testo della legge di bilancio 2022, un nuovo comma 427-*bis* in base al quale, **agli affidamenti per la realizzazione degli interventi e per l'approvvigionamento** di beni e servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità **del Giubileo** della Chiesa cattolica per il 2025 **si applicano le semplificazioni previste dall'art. 48 del D.L. 77/2021** per l'affidamento dei contratti pubblici PNRR-PNC.

L'art. 48 introduce misure di semplificazione **in materia di affidamento dei contratti pubblici PNRR e PNC** ([Piano Nazionale Complementare](#)), in relazione alle procedure afferenti agli investimenti pubblici finanziati, in tutto o in parte, con le risorse previste dal PNRR e dal PNC e dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'UE. Nello specifico, rileva l'utilizzazione, secondo determinate condizioni, della procedura negoziata senza previa pubblicazione di un bando di gara, l'assegnazione di un punteggio premiale per l'uso nella progettazione dei metodi e strumenti elettronici specifici, l'espressione del parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, esclusivamente sui progetti di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50% dallo Stato, di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro.

In attuazione dell'art. 48, comma 7, del D.L. 77/2021, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emanato le "[Linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC](#)" volte a definire il contenuto essenziale dei documenti, degli eventuali modelli informativi digitali e degli elaborati occorrenti alle stazioni appaltanti per l'affidamento sulla base del PFTE.

### **Sanzioni in caso di ritardo rispetto al cronoprogramma delle opere mitigatrici o risolutive delle interferenze (comma 3, lettera b))**

Il secondo periodo del nuovo comma 427-*bis* (introdotto dalla lettera b) in esame), al fine di ridurre i tempi di realizzazione degli interventi del “programma dettagliato”, dispone che la **conferenza di servizi preliminare sul PFTE** (prevista dall'art. 48, comma 5, del D.L. 77/2021) **fissa il cronoprogramma vincolante** da rispettare da parte degli enti preposti alla risoluzione delle interferenze e alla realizzazione delle opere mitigatrici, prevedendo, in caso di ritardo nell'esecuzione delle lavorazioni rispetto al predetto cronoprogramma, l'applicazione nei confronti dei citati enti di **sanzioni commisurate alle penali** di cui all'art. 113-*bis*, comma 4, **del Codice dei contratti pubblici**.

Si ricorda che il comma 5 dell'art. 48 del D.L. 77/2021 dispone che:

- in deroga a quanto previsto dal Codice dei contratti pubblici, è consentito l'affidamento di progettazione ed esecuzione dei relativi lavori anche sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE);
- sul PFTE posto a base di gara è sempre convocata la conferenza di servizi preliminare (disciplinata dall'art. 14, comma 3, della L. 241/1990).

Il richiamato comma 4 dell'art. 113-*bis* del Codice dei contratti pubblici dispone invece che “i contratti di appalto prevedono penali per il ritardo nell'esecuzione delle prestazioni contrattuali da parte dell'appaltatore commisurate ai giorni di ritardo e proporzionali rispetto all'importo del contratto o alle prestazioni del contratto. Le penali dovute per il ritardato adempimento sono calcolate in misura giornaliera compresa tra lo 0,3 per mille e l'1 per mille dell'ammontare netto contrattuale, da determinare in relazione all'entità delle conseguenze legate al ritardo, e non possono comunque superare, complessivamente, il 10 per cento di detto ammontare netto contrattuale”.

### **Attività affidate ad ANAS s.p.a (commi 4 e 5)**

Il **comma 4**, al primo periodo, autorizza Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale, tenuto conto di quanto previsto nel programma dettagliato degli interventi di cui al citato comma 422, a **sottoscrivere**, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato di cui all'art. 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42, **apposite convenzioni con la società ANAS S.p.a.**, in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento:

- degli interventi per la **messa in sicurezza e la manutenzione delle strade comunali** di Roma Capitale;
- nonché degli interventi per lo **sviluppo e la riqualificazione funzionale delle strade di penetrazione e di grande collegamento** di Roma Capitale e della Città metropolitana di Roma Capitale.

L'art. 24, comma 6, della L. n. 42/2009 (recante “Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione”) prevede che il decreto legislativo di cui al comma 5 (con cui è disciplinato l'ordinamento transitorio, anche finanziario, di Roma capitale) assicura i raccordi istituzionali, il coordinamento e la collaborazione di Roma capitale con lo Stato, la regione Lazio e la provincia di Roma, nell'esercizio delle funzioni amministrative di Roma capitale di cui al comma 3 del medesimo art. 24. In attuazione di quanto disposto dal citato comma 5 sono stati adottati il D.Lgs. n. 156/2010 e il D.Lgs. n. 61/2012.

La norma chiarisce che le finalità della previsione sono quelle di **assicurare la celere realizzazione** di tali interventi e di **rimuovere le situazioni di emergenza connesse al traffico** e alla mobilità derivanti dalle condizioni delle strade in vista dei flussi di pellegrinaggio e turistici previsti in occasione delle celebrazioni per il Giubileo della Chiesa cattolica per l'anno 2025.

Il secondo periodo del comma 4 dispone che, per le finalità di cui al primo periodo, **limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie europee** di cui all'art. 35 del Codice dei contratti pubblici, la **selezione degli operatori economici** da parte della società ANAS S.p.a. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, **anche nell'ambito degli accordi quadro** previsti dall'art. 54 del Codice dei contratti pubblici, da essa conclusi e **ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni** e in relazione ai quali:

- non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro;
- ovvero non si è provveduto alla esecuzione degli appalti secondo le modalità previste dall'art. 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6 del Codice dei contratti pubblici.

Il terzo periodo del comma 4 reca la clausola di **copertura degli oneri finanziari** derivanti dall'attuazione del comma in esame, disponendo che ad essi si provvede:

- a valere sulle **risorse assegnate alla Città metropolitana di Roma Capitale** con il decreto di cui all'art. 1, comma 406, della L. n. 234/2021;

Il comma 406 dell'art. 1 della L. n. 234/2021 prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro il 28 febbraio 2022, previa intesa in sede di Conferenza unificata, sono definiti i criteri e le modalità per l'assegnazione delle risorse di cui al comma 405 (destinate al finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione straordinaria e adeguamento funzionale e resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità stradale, anche con riferimento a varianti di percorso, di competenza di regioni, province e città metropolitane), anche sulla base della consistenza della rete viaria e della vulnerabilità rispetto a fenomeni antropici, quali traffico ed incidentalità, e naturali, quali eventi sismici e dissesto idrogeologico; con il medesimo decreto sono altresì definite le modalità di approvazione dei piani predisposti dalle regioni, province e città metropolitane, di monitoraggio degli interventi, ai sensi del D.Lgs. n. 229/2011, nonché le procedure di revoca delle risorse in caso di mancato

rispetto del cronoprogramma procedurale o di mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio. Il decreto in oggetto è stato adottato con [D.M. 11 maggio 2022, n. 141](#).

- nonché sulle **risorse dei rispettivi bilanci** che Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale intendano destinare a tale finalità.

La relazione tecnica segnala che il comma 4 non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in quanto utilizza risorse già previste a legislazione vigente.

Il **comma 5** prevede che, in relazione alle attività affidate ad ANAS S.p.a. ai sensi del comma 4, Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale sono autorizzate a **riconoscere all'ANAS una quota a valere sulle risorse** di cui al medesimo comma 4, la quale deve essere determinata:

- entro il limite di cui all'art. 36, comma 3-*bis*, del D.L. n. 98/2011;
- sulla base delle risultanze della contabilità analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte della medesima ANAS S.p.a. per le attività di investimento.

Tale previsione riproduce sostanzialmente quanto previsto dall'ultimo periodo del richiamato comma 3-*bis* dell'art. 36 del D.L. 98/2011.

### **Interventi di viabilità comunale di competenza della Città metropolitana di Roma Capitale (comma 6)**

Il **comma 6** stabilisce che, al fine di assicurare una celere e coordinata realizzazione degli interventi di viabilità comunale di competenza della Città metropolitana di Roma Capitale, le risorse relative agli interventi di competenza della Città metropolitana possono essere utilizzate **anche per l'esecuzione di interventi di viabilità comunale in continuità** con quelli della medesima Città metropolitana.

La relazione tecnica sottolinea che le disposizioni di cui ai commi 5 e 6 non determinano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### **•Le misure recentemente introdotte per il Giubileo 2025**

I **commi 645 e 646 della legge di bilancio 2021** (L. 178/2020), hanno previsto l'istituzione presso la Presidenza del Consiglio dei ministri di un tavolo istituzionale con il compito di definire un piano degli interventi e delle opere necessarie allo svolgimento del Giubileo Universale della Chiesa Cattolica previsto per l'anno 2025, nonché degli eventi nazionali e internazionali ad esso connessi. Il tavolo istituzionale è presieduto dal Presidente del Consiglio dei Ministri ed è composto dai Ministri interessati, dal Presidente della Regione Lazio e dal Sindaco di Roma Capitale, nonché da due senatori e da due deputati. Gli interventi da realizzare su aree della Santa Sede sono subordinati alla definizione consensuale tra quest'ultima e lo Stato Italiano.

Il tavolo istituzionale è stato successivamente potenziato dall'**art. 36-*bis* del D.L. 152/2021**, che ha previsto la partecipazione non di due bensì di tre senatori e tre deputati.

Un'articolata disciplina finalizzata a regolamentare gli interventi per il Giubileo 2025 è stata poi introdotta dai **commi 420-443 della legge di bilancio 2022** (L. 234/2021).

Il comma 420 prevede, in relazione alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa Cattolica per il 2025, per la pianificazione e la realizzazione delle opere e degli interventi funzionali all'evento, l'istituzione nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze di due distinti capitoli: il primo con una dotazione complessiva di 1,33 miliardi di euro per il periodo 2022-2026 per la pianificazione e la realizzazione delle opere e degli interventi funzionali all'evento; il secondo con una dotazione complessiva di 110 milioni di euro per il periodo 2022-2026 per assicurare il coordinamento operativo e le spese relativi a servizi da rendere ai partecipanti all'evento.

Il comma 421, onde assicurare gli interventi funzionali alle celebrazioni del Giubileo del 2025 a Roma, prevede la nomina, ai sensi dell'art. 11 della L. 400/1988, di un Commissario straordinario del Governo, che resta in carica fino al 31 dicembre 2026.

I commi 422-424 disciplinano l'adozione e il monitoraggio del programma dettagliato degli interventi connessi alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 (d'ora in poi "programma dettagliato"), con il quale sono ripartiti i finanziamenti tra gli interventi ed è individuato il cronoprogramma procedurale e il costo complessivo per ciascun intervento. In particolare, il comma 422 dispone che il Commissario straordinario predispone – sulla base degli indirizzi e del piano di cui al comma 645 della legge di bilancio 2021 e nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente a tale scopo destinate – la proposta di "programma dettagliato" da approvare con apposito D.P.C.M., sentito il Ministro dell'economia e delle finanze. Tale proposta, sempre in base al disposto del comma 422, include gli interventi relativi alla Misura M1C3-Investimento 4.3 del PNRR, individuati in accordo con il Ministro del turismo, il quale può delegare il Commissario straordinario alla stipula di specifici accordi con i soggetti attuatori.

I commi 425-426 disciplinano i poteri del Commissario straordinario, il quale, limitatamente agli interventi urgenti di particolare criticità, può operare a mezzo di ordinanze in deroga a ogni disposizione di legge diversa da quella penale, salvo il rispetto del codice delle leggi antimafia, del Codice dei beni culturali e del paesaggio, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea.

I commi 427-432 prevedono la costituzione di una società interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze (MEF) denominata "Giubileo 2025" – che agisce anche in qualità di soggetto attuatore e di stazione appaltante per la realizzazione degli interventi e l'approvvigionamento dei beni e dei servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità del Giubileo 2025 – e ne disciplinano l'organizzazione e i compiti. Provvedono inoltre ad autorizzare la partecipazione del MEF al capitale sociale della società per un importo di 5 milioni di euro per l'anno 2022, nonché la spesa di 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026 per la copertura degli oneri derivanti dall'attuazione dei commi 427, 428, 429 e 430.

I commi 433-436, per l'esercizio di poteri di indirizzo e impulso in relazione alle attività e agli interventi connessi alle celebrazioni del Giubileo 2025, dispongono l'istituzione della Cabina di coordinamento, organo collegiale di cui sono disciplinate la composizione e l'attività, prevedendo in particolare che la Cabina provvede alla verifica del grado di attuazione degli interventi.

I commi 437-438 disciplinano l'assegnazione ai soggetti responsabili di termini per provvedere in caso di inerzia nella realizzazione degli interventi e i successivi poteri surrogatori in caso di perdurante inerzia (nomina di commissari ad acta e poteri sostitutivi), mentre il comma 439 disciplina l'esercizio dei poteri sostitutivi nel caso di dissenso, diniego, opposizione o altro atto equivalente proveniente da un organo di un ente territoriale

interessato e il comma 440 le modalità di nomina dei commissari ad acta e i relativi compensi.

Ulteriori disposizioni sono contenute nei commi da 441 a 443. In base al comma 441, le funzioni di rendicontazione degli interventi sono svolte dalla società “Giubileo 2025” che riferisce semestralmente alla Cabina di coordinamento. Il comma 442 disciplina il trasferimento delle risorse su apposito conto di tesoreria intestato alla società “Giubileo 2025”. Il comma 443 affida alla società “Giubileo 2025” la predisposizione e l’aggiornamento del cronoprogramma dei pagamenti e disciplina i controlli sugli atti adottati dal Commissario.

L’**articolo 31 del D.L. 4/2022** ha novellato l’art. 1, comma 421, della L. 234/2021 (legge di bilancio per il 2022) al fine di prevedere che il Commissario straordinario per il Giubileo 2025 non è qualificabile come commissario del Governo ai sensi dell’art. 11 della L. 400/1988, non risultando pertanto ad esso applicabile la connessa disciplina.

Con **decreto del Presidente della Repubblica 4 febbraio 2022** il Sindaco di Roma pro tempore, Roberto Gualtieri, è stato nominato Commissario straordinario al fine di assicurare gli interventi funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nell’ambito del territorio di Roma Capitale.

L’**articolo 40 del D.L. 36/2022, in corso di conversione**, dispone (al comma 1) che ai fini della realizzazione degli investimenti in materia di “*Caput Mundi - Next Generation EU per grandi eventi turistici*” di cui alla misura M1C3-35-Investimento 4.3 del PNRR, il Ministro del turismo può avvalersi del Commissario Straordinario del Governo nominato al fine di assicurare gli interventi funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nell’ambito del territorio di Roma Capitale. Il comma 2 apporta una serie di novelle ai commi 420-441 della legge di bilancio 2022 volte a ricomprendere nella disciplina da essi dettata in materia di interventi per il Giubileo 2025, ivi inclusi i compiti del Commissario straordinario e della società “Giubileo 2025”, anche gli interventi relativi al richiamato investimento del PNRR.

Relativamente alla misura M1C3-Investimento 4.3 “[Caput Mundi-Next Generation EU per grandi eventi turistici](#)” del PNRR, si ricorda che il [progetto](#) mira ad aumentare il numero di siti turistici accessibili, creare alternative turistiche e culturali valide e qualificate rispetto alle aree centrali affollate, incrementare l’uso delle tecnologie digitali e potenziare le aree verdi e la sostenibilità del turismo. Le risorse stanziare (pari a 500 milioni di euro) sono destinate a rigenerazione e restauro del patrimonio culturale.

L’**articolo 13 del D.L. 50/2022, in corso di conversione**, dispone tra l’altro (ai commi 1-5), con riferimento al territorio di Roma capitale, il trasferimento al Commissario straordinario per il Giubileo 2025 - per il periodo del suo mandato - delle competenze regionali in materia di rifiuti previste dal Codice dell’ambiente (adozione del piano rifiuti, regolamentazione dell’attività di gestione dei rifiuti, approvazione dei progetti di nuovi impianti, ecc.). La norma attribuisce al Commissario, sentita la regione Lazio, il potere di provvedere tramite ordinanza in deroga a ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, delle disposizioni del codice dei beni culturali e del paesaggio nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall’appartenenza all’UE.

Il comma 6 dell’art. 13 novella il comma 423 della legge di bilancio 2022 al fine di modificare, introducendo una normativa di maggior dettaglio, la disciplina in ordine ai contenuti del “programma dettagliato” predisposto dal commissario straordinario. In particolare, in luogo della previgente previsione secondo cui per ogni intervento il “programma dettagliato” individua il cronoprogramma procedurale, viene introdotta una più articolata elencazione dei contenuti del medesimo programma, cui è demandato il compito di



individuare altresì (oltre al cronoprogramma procedurale) il soggetto attuatore e la percentuale dell'importo complessivo lordo dei lavori che in sede di redazione o rielaborazione del quadro economico di ogni singolo intervento deve essere riconosciuta alla società «Giubileo 2025». La novella precisa altresì che l'ammontare di tale percentuale è determinato in ragione della complessità e delle tipologie di servizi affidati alla società «Giubileo 2025» e non può superare il 2% dell'importo complessivo lordo dei lavori ovvero la percentuale prevista dalla normativa applicabile tenuto conto delle risorse utilizzate a copertura dei suddetti interventi.

## **Articolo 2** ***(Misure urgenti in materia di dighe)***

L'**articolo 2** prevede l'adozione di un regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione e l'esercizio delle dighe (comma 1) e dispone incentivi economici a favore dei dipendenti di livello non dirigenziale in servizio nel Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per lo svolgimento di specifiche funzioni di vigilanza tecnica sui lavori e sull'esercizio delle dighe e delle opere di derivazione, nonché di istruttoria di progetti e di valutazione della sicurezza (commi 2 e 3).

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

Il **comma 1** dell'articolo 2 provvede a sostituire il **comma 1** dell'**articolo 2** del **D.L. 507/1994** (Misure urgenti in materia di dighe), al fine di prevedere l'emanazione di un **decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili**, da adottarsi previa intesa in sede di Conferenza unificata per l'adozione di un **regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione, l'esercizio e la dismissione delle dighe**, contenente, in particolare, le seguenti disposizioni:

- a) modalità e termini per la presentazione dei progetti e della relativa documentazione, per l'istruttoria e l'approvazione tecnica, nonché per l'acquisizione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici;
- b) modalità, termini e contenuti dei provvedimenti dell'amministrazione relativamente a costruzione, esercizio sperimentale, collaudo speciale, esercizio ordinario e dismissione;
- c) potere di emanare atti generali contenenti norme tecniche, anche con riferimento alle modalità di esercizio degli invasi, di riqualificazione della sicurezza e di manutenzione delle opere;
- d) potere di prescrivere interventi di manutenzione, miglioramento e adeguamento finalizzati a migliorare le condizioni di sicurezza delle opere;
- e) potere di limitazione dell'esercizio per motivi di sicurezza;
- f) poteri ispettivi relativamente alla esecuzione, alla costruzione, all'esercizio e alla dismissione delle opere, alla conservazione e manutenzione degli impianti di ritenuta;
- g) classificazione degli impianti di ritenuta e delle opere di derivazione funzionalmente connesse all'invaso in classi di attenzione ai fini della vigilanza e del controllo;
- h) modalità e termini per la presentazione di una periodica perizia tecnica sullo stato di conservazione e di manutenzione delle opere;

i) termini e modalità di coordinamento tra procedimenti di approvazione tecnica di cui alla lettera a) e procedimenti relativi al rilascio delle concessioni di derivazione di acqua pubblica da parte delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano.

Il previgente comma 1 dell'art. 2 del D.L. 507/1994 prevedeva, differentemente dal nuovo testo in esame, un termine temporale per l'adozione del previsto regolamento (entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del decreto-legge medesimo), e non considerava il tema della dismissione delle dighe. Il precedente testo prevedeva inoltre che entro sei mesi dall'emanazione del regolamento medesimo, le regioni adottassero un regolamento che disciplinasse il procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione e sull'esercizio delle dighe di loro competenza, con opportuno riferimento alle prescrizioni del predetto regolamento.

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

Tra le [misure previste dal PNRR in materia di acque](#), si segnalano in particolare gli investimenti in **infrastrutture idriche** primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico (M2-C4.4-I.4.1) a cui sono destinati **2 miliardi di euro**, nonché la linea di investimento per la **riduzione delle perdite nelle reti** di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti (M2-C4.4-I.4.2) a cui sono destinati **900 milioni di euro**.

Il **comma 2** prevede che, a **decorrere dall'anno 2022**, le risorse previste dall'art. 2, comma 172, del D.L. 262/2006 confluiscono, per una quota fino al 15 per cento, e comunque entro il limite massimo di 800.000 euro annui, nel fondo risorse decentrate del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per il **riconoscimento di incentivi** a favore dei **dipendenti di livello non dirigenziale** in servizio nelle articolazioni previste all'art. 2, comma 171, del D.L. 262/2006, per lo **svolgimento di specifiche funzioni di vigilanza tecnica** sui lavori e sull'esercizio delle dighe e delle opere di derivazione, nonché di istruttoria di progetti e di valutazione della sicurezza.

Il comma 2 prevede, inoltre, che il riconoscimento degli incentivi sia effettuato sulla base delle modalità e dei criteri previsti in sede di contrattazione decentrata integrativa e nei limiti delle risorse effettivamente confluite nel medesimo fondo.

Il comma 2 prevede, inoltre, che gli incentivi corrisposti comprendono anche gli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'amministrazione e non possono superare l'importo del 50 per cento del trattamento economico complessivo annuo lordo.

Il **comma 3** destina fino al 4 per cento delle risorse previste e, comunque, entro il limite massimo di 200.000 euro annui, alle **spese di missione** del personale impegnato nello svolgimento delle relative funzioni.

La relazione illustrativa precisa che il personale afferente alla Direzione generale competente in materia di dighe del Ministero delle infrastrutture è composto da 91 unità

di livello non dirigenziale, da 7 dirigenti di livello non generale e da un dirigente di livello generale. Nell'ambito di tale personale coloro che svolgono funzioni tecniche sono pari a 66 unità. La relazione sottolinea altresì che una quota delle sopra richiamate risorse versate dai soggetti controllati, eccedenti euro 3.184.000 annui - che ai sensi del comma 172, secondo periodo, del decreto-legge n. 262 del 2006, restano acquisiti al bilancio dello Stato - siano destinate a finanziare un'incentivazione per specifiche funzioni tecniche di alta specializzazione svolte da ingegneri e geologi.

Il comma 171 dell'art. 2 del D.L. 262/2006, come modificato dall'art. 2, comma 3, del D.L. 121/2021, ha provveduto a trasferire al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, i compiti e le attribuzioni facenti capo al Registro italiano dighe (RID, vedi *infra*), soppresso dal precedente comma 170, da esercitarsi ad opera delle articolazioni amministrative individuate con il regolamento di organizzazione del Ministero medesimo.

Per effetto dell'emanazione del D.P.C.M. 23 dicembre 2020, n. 190, che ha previsto il Regolamento recante l'organizzazione dell'ex Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, successivamente integrato e modificato dal D.P.C.M. 24 giugno 2021, n. 115, è stato adottato il [Decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili 30 novembre 2021, n. 481](#), recante il Regolamento sulla rimodulazione del numero e dei compiti degli Uffici dirigenziali di livello non generale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, individuando nello specifico le attribuzioni conferite alla **Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche**, articolata in otto uffici di livello dirigenziale non generale, denominati divisioni.

L'art. 2, comma 172, del D.L. 262/2006 stabilisce che le spese occorrenti per il finanziamento delle attività già facenti capo al Registro italiano dighe (vedi *infra*) sono finanziate dalla contribuzione a carico degli utenti dei servizi prevista dall'art. 12, comma 1, lettere b) e c), del D.P.R. 136/2003, nei modi previsti dalla legge, per la parte non coperta da finanziamento a carico dello Stato, e affluiscono ad apposita unità previsionale di base inserita nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Il D.P.R. 136/2003, recante il Regolamento concernente l'organizzazione, i compiti ed il funzionamento del Registro italiano dighe – RID, emanato in attuazione dell'art. 91 del D. Lgs. 112/1998, specifica, all'art. 12, che le entrate dell'ex RID sono individuate su tre fonti: finanziamento statale (lett. a)), entrate per prestazioni o convenzioni svolte dalle amministrazioni tecniche statali (lett. b)) e quote di iscrizione effettuate dai concessionari, dai proprietari, e dai gestori delle dighe (lett. c)).

Il D.lgs. 112/1998 affida alla competenza statale (art. 91) la vigilanza sulle opere di sbarramento e sulle dighe di ritenuta o traverse (di seguito denominate dighe) che superino i 15 metri di altezza o che determinino un volume di invaso superiore a 1.000.000 di metri cubi (cosiddette 'grandi dighe'), mentre affida alla competenza regionale (art. 89) la vigilanza sulle dighe di altezza inferiore o uguale a 15 metri, con un volume di invaso inferiore o uguale a 1.000.000 di metri cubi (cosiddette 'piccole dighe').

Rispetto alle "grandi dighe", il Ministero, attraverso la Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche, svolge attività di approvazione tecnica dei progetti e vigilanza sulla costruzione e sulle operazioni di controllo spettanti ai concessionari sulle grandi dighe. Il D. Lgs. 112/1998 (art. 91) ha soppresso il Servizio Nazionale Dighe (SND) trasformandolo in **Registro Italiano Dighe (RID)** e trasferendo al RID tutti i compiti

attribuiti dalle disposizioni precedenti al Servizio Nazionale Dighe. Il D.L. 262/2006 (art. 2, commi 170-176) ha poi soppresso il Registro Italiano Dighe trasferendone i compiti e le attribuzioni al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili dei Trasporti (MIMS).

Le dighe di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai fini della vigilanza e controllo per la sicurezza, sono 531 a febbraio 2021, di cui: 373, ovvero circa i tre quarti del totale, sono in esercizio senza condizioni; 158 sono in esercizio condizionato o non in esercizio, così articolate: 42 in esercizio limitato per motivi tecnici; 74 in esercizio sperimentale; 7 in costruzione o con lavori di costruzione conclusi ma con invasi sperimentali non avviati; 35 fuori esercizio per motivi tecnici.

Per ulteriori approfondimenti si rinvia al [Cap. III “Infrastrutture per i servizi di rete”](#) del Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili 2019-2020, pubblicato nel mese di luglio 2021.

**Articolo 3, commi 1-4**  
*(Adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, dell’Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza)*

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

L’articolo 3, comma 1, prevede l’istituzione di un **fondo** destinato ad assicurare la **funzionalità** delle **Capitanerie di Porto – Guardia Costiera** anche mediante la realizzazione di interventi di adeguamento infrastrutturale – da realizzarsi in un arco temporale superiore ai **dieci anni** – aventi ad oggetto:

- la **costruzione** di nuove sedi e infrastrutture;
- la **ristrutturazione**;
- l’**ampliamento**;
- il **completamento**;
- l’esecuzione di interventi **straordinari**;
- l’**efficientamento energetico**;
- l’acquisto degli **arredi**;
- il **miglioramento antisismico** delle sedi e infrastrutture già esistenti, oltre che delle annesse pertinenze, comprese quelle **confiscate** alla criminalità organizzata.

È espressamente **escluso**, peraltro, che tali interventi possano riguardare immobili in **locazione passiva** alle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera.

Il fondo, istituito nello stato di previsione del **MIMS**, ha una dotazione di:

- **1,3 milioni** di euro per l’anno **2022**;
- **500 mila** euro per l’anno **2023**;
- **6,4 milioni** di euro per ciascuno degli anni dal **2024** al **2026**, e
- **4,4 milioni** di euro per ciascuno degli anni dal **2027** al **2036**.

Quanto alle modalità di utilizzo delle predette risorse, il comma 1, in fine, contiene **tre rinvii** normativi:

- a) innanzitutto, in riferimento a quelle tra le citate opere di edilizia che siano considerate **opere destinate alla difesa militare**, è stabilito che si applichi l’articolo 33, comma 1, della [legge n. 166 del 2002](#) (recante disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti).

L'articolo 33, rubricato "Disposizioni in materia di Capitanerie di Porto - Guardia Costiera", equipara alle opere destinate alla difesa militare le opere di edilizia relative a fabbricati, pertinenze e opere accessorie destinate o da destinare a comandi e reparti delle **Capitanerie di Porto - Guardia Costiera**, comprese quelle per sistemi di controllo dei traffici marittimi.

Tanto, ai fini dell'accertamento di conformità di cui all'articolo 2 del regolamento di disciplina dei procedimenti di **localizzazione** delle opere di **interesse statale** ([d.P.R. n. 383 del 1994](#)). Più nel dettaglio, ai sensi di tale previsione normativa, per le **opere pubbliche** sia che debbano essere eseguite da amministrazioni **statali** o che, comunque, insistano su aree del demanio statale, sia di **interesse statale** che debbano essere realizzate dagli enti istituzionalmente competenti, l'accertamento della conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, è **effettuato** dallo **Stato** d'intesa con la regione interessata, entro il termine di **sessanta giorni** dalla richiesta da parte dell'amministrazione statale competente. **A tale disciplina fanno, tuttavia, eccezione le opere destinate alla difesa militare.**

L'articolo 33 conferma, peraltro, che, qualora tali opere, costruzioni e impianti tecnologici ricadano su immobili o aree **vincolate**, restano ferme le autorizzazioni di competenza del MIBAC (oggi, **MIBACT**) ai sensi dell'allora vigente Testo unico in materia di beni culturali e ambientali, [decreto legislativo n. 490 del 1999](#).

Com'è noto, oggi il riferimento è al **nuovo Codice dei beni culturali e del paesaggio** di cui al [decreto legislativo n. 42 del 2004](#), che ha espressamente abrogato il precedente, disciplinando agli articoli 146 e seguenti l'istituto dell'**autorizzazione paesaggistica**;

- b) per la disciplina delle **procedure di affidamento**, viene fatto espressamente rinvio alle disposizioni di cui alla **parte II, titoli III e IV**, del [decreto-legge n. 77 del 2021](#) (cosiddetto decreto semplificazioni).

Il decreto-legge n. 77 del 2021 reca misure in materia di *governance* del PNRR e la sua **parte II** (articoli da 17 a 67) contiene le disposizioni finalizzate al rafforzamento delle strutture amministrative, nonché all'accelerazione e allo snellimento delle procedure.

I Titoli III (articoli da 44 a 46) e IV (articoli da 47 a 56-*quater*), richiamati nell'articolato, disciplinano, rispettivamente, la procedura speciale istituita per alcuni progetti PNRR e, in generale, la disciplina dei contratti pubblici.

Rinviando al relativo *dossier* di documentazione per ogni approfondimento, si segnala in sintesi l'oggetto delle previsioni cui è fatto riferimento:

- **semplificazioni procedurali** in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto e modifiche alla funzionalità del **Consiglio superiore dei lavori pubblici**, nonché alla disciplina del **dibattito pubblico** (articoli da 44 a 46);
  - misure in materia di **pari opportunità** e **inclusione lavorativa** nei contratti pubblici finanziati con le risorse del PNRR (articolo 47) e di tutela della **concorrenza** (articolo 47-*quater*);
  - **semplificazioni** procedurali in materia di **affidamento ed esecuzione dei contratti PNRR** (articoli 48 e 50) anche aventi ad oggetto infrastrutture energetiche lineari (articolo 48-*bis*) e modifiche alla disciplina del **subappalto** (articolo 49);
  - semplificazioni degli **acquisti** di beni e servizi **informatici** e in materia di procedure di **e-procurement** (articolo 53);
  - misure di **semplificazione** e **accelerazione** in materia di realizzazione delle infrastrutture **ferroviarie** e di **edilizia giudiziaria** (articolo 53-*bis*), **scolastica** (articolo 55) e **sanitaria** (articolo 56);
  - **estensione** dell'Anagrafe **antimafia** degli esecutori agli interventi per la ricostruzione nei comuni dell'Abruzzo interessati dal sisma del 2009 (articolo 54);
  - **semplificazioni** in materia di **incasso** degli assegni di pagamento (articolo 55-*ter*);
- c) infine, è richiamata la disciplina di cui all'**articolo 15** della legge sul procedimento amministrativo, [n. 241 del 1990](#), in relazione all'esercizio della funzione di stazione appaltante da parte dei Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, dall'Agenzia del demanio o dagli enti locali, sulla base di appositi accordi stipulati tra le amministrazioni interessate.

L'articolo **15** consente alle amministrazioni pubbliche di concludere **accordi** tra loro per disciplinare lo svolgimento in **collaborazione** di attività di interesse **comune**, nel rispetto, per quanto possibile, delle previsioni di cui all'articolo **11**, commi 2 e 3 (vale a dire, la forma **scritta ad substantiam** a pena di nullità, l'applicazione dei **principi** del codice civile in materia di obbligazioni e contratti nel limite della compatibilità e la sottoposizione al regime dei **controlli** previsti per i provvedimenti amministrativi).

La **giurisprudenza amministrativa** (per tutte, si veda la pronuncia del Consiglio di Stato, sezione III, n. 6034 del 25 agosto 2021) è consolidata nell'affermare che l'**interesse comune** di cui alla previsione normativa sussiste ogniqualvolta la funzione o il servizio pubblici siano comuni agli enti stipulanti, **nonché** quando si realizzi – più in generale – una **collaborazione istituzionale** per lo svolgimento di attività di interesse pubblico comuni, **purché** prive di natura patrimoniale e neanche astrattamente reperibili presso privati.



Le amministrazioni che concludono tali accordi operano in posizione di sostanziale **equiparazione** (al pari di privati che sottoscrivono un contratto) e da ciò discende che nessuna di esse può appropriarsi unilateralmente di una delle attività funzionali disciplinate. In altri termini, deve risultare **assente** ogni connotazione **imprenditoriale** o **lucrativa** dell'operazione, e quindi sono da ravvisarsi istituti giuridici diversi quando – a titolo esemplificativo – un'amministrazione intenda avvalersi delle prestazioni dell'altra, dietro il pagamento di un corrispettivo.

Il **comma 2** dell'articolo reca alcune previsioni relative alle fasi di individuazione, approvazione e realizzazione degli interventi in commento. Più nel dettaglio, è innanzitutto stabilito che l'**approvazione** dei progetti delle opere di cui al comma 1 **equivale** ad ogni effetto a **dichiarazione di pubblica utilità**, nonché di **urgenza** ed **indifferibilità** degli interventi previsti.

L'effetto principale della dichiarazione di pubblica utilità è quello di **autorizzare** l'esercizio del **potere ablatorio** da parte dell'ente competente e, quindi, precludere all'adozione del **provvedimento di esproprio**.

I riferimenti normativi sono al Titolo II, Capo III (articoli 12 e seguenti) del Testo unico in materia di espropriazione per pubblica utilità di cui al [d.P.R. n. 327 del 2001](#).

Quanto all'**elenco** degli interventi da realizzare, esso:

- è **predisposto** dal Comando generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera;
- **contiene**, tra l'altro, l'individuazione e la **localizzazione** degli interventi da eseguire, nonché i **parametri progettuali** da rispettare;
- è **approvato** dal **MIMS** con proprio **decreto**, di concerto con il MEF e sentiti il Ministero della difesa e l'Agenzia del demanio. Esso dovrà essere adottato entro **sei mesi** dall'entrata in vigore del presente decreto-legge;
- è **comunicato** alle competenti **Commissioni parlamentari** entro **trenta giorni** dalla sua approvazione.

Ai sensi del successivo **comma 3**, tale elenco riporta il **codice unico di progetto** (CUP) per ogni intervento ed il **monitoraggio** degli interventi avviene attraverso il sistema previsto dal [decreto legislativo n. 229 del 2011](#).

Il **CUP** è stato introdotto dall'articolo 11 della [legge n. 3 del 2003](#) (recante disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione) con la funzione di consentire l'**identificazione** univoca dei progetti d'investimento pubblico ed il funzionamento del sistema di **monitoraggio** degli investimenti pubblici – MIP.

Il CUP è rilasciato, su richiesta delle amministrazioni e dei soggetti aggiudicatori, **obbligatoriamente** per tutta la "**spesa per lo sviluppo**", quindi per lavori

pubblici, servizi, incentivi ad attività produttive o privati, eccetera, così come per gli interventi finanziati da **fondi europei** come i Fondi strutturali e di investimento – ESIF ed il Fondo di sviluppo e coesione – FSC.

Grazie ad esso, è garantita la **trasparenza** e la **tracciabilità dei flussi finanziari**, sia per prevenire il rischio di infiltrazioni criminali, sia per assicurare il monitoraggio finanziario delle grandi opere – **MGO**.

A tal proposito, è stato istituito, dalla [legge n. 144 del 1999](#), il citato sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici – **MIP**, il più importante sistema di monitoraggio della spesa pubblica mai avviato in Italia.

Esso consente di:

- **individuare** i singoli progetti d'investimento pubblico – come detto – grazie ai CUP;
- rendere disponibili a tutti i sistemi informatici interessati le **informazioni** sulla spesa pubblica e sul monitoraggio dei progetti, in modo **automatico, trasparente e tempestivo**;
- **razionalizzare** la raccolta dei dati, evitando duplicazioni nelle immissioni.

La relativa disciplina è stata interessata, da ultimo, dalle modifiche apportate con l'articolo 41 del [decreto-legge n. 76 del 2020](#) (cosiddetto decreto semplificazioni), al cui [dossier](#) di documentazione si rinvia per ogni approfondimento, segnalando in questa sede le **finalità dichiarate** dell'intervento normativo:

- **rafforzare** i sistemi di monitoraggio degli investimenti pubblici;
- garantire la **trasparenza** dell'azione amministrativa;
- attuare pienamente i principi di **interoperabilità** e **unicità** dell'invio dei dati;
- **semplificare** le modalità di utilizzo del Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici.

Alcune delle informazioni sopra riportate sono tratte dall'approfondimento, che si segnala, pubblicato sul [sito](#) della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE).

Al **comma 2** è, altresì, previsto che il **MIMS riferisca** con cadenza **annuale** alle Commissioni parlamentari competenti sullo stato di **attuazione** degli interventi.

A tal proposito, il legislatore esprime una **preferenza** per alcune modalità di realizzazione di tali interventi, e specificamente per:

- il ricorso ad **infrastrutture demaniali** che possono essere **abbattute e ricostruite sullo stesso sedime**;
- la **rifunzionalizzazione** degli **immobili confiscati** alla criminalità organizzata ai sensi del Codice antimafia ([decreto legislativo n. 159 del 2011](#)), **anche** procedendo ad **abbatterli** e **ricostruirli**, se economicamente più vantaggioso;
- l'**accasermamento** nel medesimo stabile di comandi o uffici di **diverse** organizzazioni funzionali;

- l'**acquisto**, per il tramite dell'Agenzia del demanio, di **immobili privati**, ivi inclusi quelli già in **locazione** alle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, con conseguente adeguamento;
- il ricorso ad aree o immobili di proprietà dei comuni interessati, che possono essere acquisiti anche mediante **permuta** con aree o fabbricati di proprietà dello Stato.

Il **comma 4**, infine, reca la **copertura finanziaria** degli oneri derivanti dal comma 1, disponendo che si provveda:

- a) quanto a 500 mila euro per l'anno 2022 e a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del MEF, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al MIMS;
- b) quanto a 800 mila euro per l'anno 2022, a 500 mila euro per l'anno 2023 e a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al Fondo di parte capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge n. 196 del 2009, iscritto nello stato di previsione del MIMS.

**Articolo 3, comma 5**  
***(Ammodernamento parco infrastrutturale dell'Arma dei Carabinieri e della Guardia di Finanza)***

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

L'articolo 1, **comma 475**, della legge n. 234 del 2021 ha istituito un fondo nello stato di previsione del Ministero della difesa con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2022, 30 milioni di euro per l'anno 2023 e 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036, per un ammontare complessivo di euro 700 milioni in 15 anni.

Il fondo è finalizzato alla realizzazione di un “**programma ultra decennale**” per la costruzione di nuove caserme demaniali con le annesse pertinenze e l'acquisto dei relativi arredi e la ristrutturazione, l'ampliamento, il completamento, l'esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico e l'**adeguamento antisismico** di quelle già esistenti, comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata.

Il “programma” deve essere:

1. predisposto sulla base delle proposte formulate dal Comando generale dell'Arma dei carabinieri e relative, tra l'altro, all'individuazione e alla localizzazione degli interventi da eseguire e ai parametri progettuali da rispettare.
2. **approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri**, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'interno, il Ministro della difesa e il Ministero dell'economia e delle finanze, sentita l'Agenzia del demanio, entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge di bilancio (al momento il DPCM non risulta adottato);
3. comunicato alle competenti commissioni parlamentari entro trenta giorni dalla sua approvazione. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili riferisce annualmente alle competenti commissioni parlamentari sullo stato di attuazione del programma.

Per quanto concerne le **priorità/ preferenze di intervento** si prevede che gli interventi del programma vengano realizzati ricorrendo preferibilmente:

1. a stabili demaniali che potranno essere abbattuti e ricostruiti sullo stesso sedime.
2. alla rifunzionalizzazione degli immobili confiscati alla criminalità organizzata, anche attraverso il loro abbattimento e la successiva ricostruzione laddove economicamente più vantaggioso;
3. all'accasermamento nel medesimo stabile di reparti di diverse organizzazioni funzionali;

4. **all'acquisto, tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati già sede di presidi territoriali dell'Arma dei carabinieri in regime di locazione con conseguente adeguamento,**
5. ad aree o immobili di proprietà dei comuni interessati, acquisiti anche mediante permuta con aree o fabbricati di proprietà dello Stato (lettera f).

Il successivo **comma 476** ha istituito un fondo nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze con una dotazione di 40 milioni di euro per l'anno 2022, 40 milioni di euro per l'anno 2023 e 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036, per un ammontare complessivo di euro 340 milioni.

Il fondo è finalizzato alla realizzazione di un “programma ultra decennale” analogo a quello indicato al precedente comma 475, relativamente caserme demaniali per la **Guardia di finanza**. Le previsioni normative stabilite per la gestione delle risorse del Fondo sono simili a quelle previste dal comma 475 per l'Arma dei Carabinieri, con l'eccezione relativa alla differente procedura per l'adozione del “programma”. Al riguardo, la lettera e) del comma 476 prevede, infatti, che il “programma” **sia approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili**, di concerto con il Ministro dell'interno e il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Agenzia del demanio, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di bilancio (al momento il decreto non risulta adottato).

Le modifiche apportate dall'articolo 3, comma 5, del decreto-legge in esame sono volte principalmente a:

- rendere la finalità delle disposizioni previste dal comma 475 più generale, riferendola alla “funzionalità dell'Arma dei carabinieri” (nel testo originario era la “funzionalità dei servizi di istituto dell'organizzazione territoriale e del Comando unità forestali, ambientali e agroalimentari dell'Arma dei carabinieri”);
- espungere, sia nel comma 475 che nel comma 476, ogni riferimento ad un “programma di interventi”, sostituendolo più genericamente con un “elenco di interventi”, riferito comunque ad un arco temporale ultradecennale;
- ricomprendere, tra gli interventi finanziabili, più genericamente il “**miglioramento** antisismico” anziché richiedere l'adeguamento antisismico (sia nel comma 475 che nel comma 476);
- tra le priorità di intervento, l'acquisto di immobili privati già sede di presidi territoriali dell'Arma dei carabinieri o di comandi o reparti della Guardia di finanza in regime di locazione viene sostituito prevedendo in via generale l'acquisto di immobili privati, **tra cui** quelli già in locazione come sede di presidi territoriali, comandi o reparti;
- nel comma 475, per l'approvazione dell'elenco di interventi relativo agli immobili dell'Arma dei carabinieri non è più richiesto un **decreto del Presidente del Consiglio dei ministri**, emanato su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'interno, il Ministro della difesa e il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Agenzia del demanio, bensì un **decreto del Ministro delle**

**infrastrutture e della mobilità sostenibili** (con le medesime procedure di consultazione e concertazione).

Per approfondire più nel dettaglio le modifiche apportate dall'articolo 3, comma 5, in esame, si veda il seguente testo a fronte.

<b>Testo previgente della legge di bilancio per il 2022, articolo 1, commi 475-476</b>	<b>Testo modificato dal decreto-legge</b>
<p>475. Per assicurare la funzionalità <del>dei servizi di istituto dell'organizzazione territoriale e del Comando unità forestali, ambientali e agroalimentari</del> dell'Arma dei carabinieri, quale forza militare di polizia a competenza generale e in servizio permanente di pubblica sicurezza, capillarmente dislocata sul territorio nazionale, attraverso la realizzazione <del>di un programma ultradecennale</del> per la costruzione di nuove caserme demaniali con le annesse pertinenze e l'acquisto dei relativi arredi e la ristrutturazione, l'ampliamento, il completamento, l'esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico e l'<del>adeguamento</del> antisismico di quelle già esistenti, comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata, nello stato di previsione del Ministero della difesa è istituito un fondo con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2022, 30 milioni di euro per l'anno 2023 e 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036. Per l'utilizzo delle risorse del fondo si applicano le seguenti disposizioni:</p> <p>a) le opere di edilizia previste <del>dal programma</del> sono considerate opere destinate alla difesa nazionale ai fini dell'applicazione del capo I del titolo VII del libro secondo del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66;</p> <p>b) si applicano le procedure in materia di contratti pubblici previste dai titoli</p>	<p>475. Per assicurare la funzionalità dell'Arma dei carabinieri, quale forza militare di polizia a competenza generale e in servizio permanente di pubblica sicurezza, capillarmente dislocata sul territorio nazionale, attraverso la realizzazione, <b>in un arco temporale ultradecennale, di interventi</b> per la costruzione di nuove caserme demaniali con le annesse pertinenze e l'acquisto dei relativi arredi e la ristrutturazione, l'ampliamento, il completamento, l'esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico e <b>il miglioramento</b> antisismico di quelle già esistenti, comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata, nello stato di previsione del Ministero della difesa è istituito un fondo con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2022, 30 milioni di euro per l'anno 2023 e 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036. Per l'utilizzo delle risorse del fondo si applicano le seguenti disposizioni:</p> <p>a) le opere di edilizia previste <b>dall'elenco di interventi</b> sono considerate opere destinate alla difesa nazionale ai fini dell'applicazione del capo I del titolo VII del libro secondo del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66;</p> <p>b) si applicano le procedure in materia di contratti pubblici previste dai titoli</p>

<b>Testo previgente della legge di bilancio per il 2022, articolo 1, commi 475-476</b>	<b>Testo modificato dal decreto-legge</b>
<p>III e IV della parte II del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;</p> <p>c) la funzione di stazione appaltante è svolta dall'Agenzia del demanio, dai competenti provveditorati alle opere pubbliche o dagli enti locali, sulla base di accordi stipulati tra le amministrazioni interessate ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241;</p> <p>d) l'approvazione dei progetti delle opere previste dal presente comma equivale a tutti gli effetti a dichiarazione di pubblica utilità nonché di urgenza e indifferibilità delle opere stesse;</p> <p>e) <del>il programma</del>, predisposto sulla base delle proposte del Comando generale dell'Arma dei carabinieri relative, tra l'altro, all'individuazione e alla localizzazione degli interventi da eseguire e ai parametri progettuali da rispettare, è approvato con decreto <del>del Presidente del Consiglio dei ministri</del>, su <del>proposta</del> del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'interno, il Ministro della difesa e il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Agenzia del demanio, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge ed è comunicato alle competenti Commissioni parlamentari entro trenta giorni dalla sua approvazione. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili riferisce annualmente alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione <del>del programma</del>;</p> <p>f) gli interventi <del>del programma</del> devono essere realizzati ricorrendo preferibilmente a stabili demaniali che</p>	<p>III e IV della parte II del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;</p> <p>c) la funzione di stazione appaltante è svolta dall'Agenzia del demanio, dai competenti provveditorati alle opere pubbliche o dagli enti locali, sulla base di accordi stipulati tra le amministrazioni interessate ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241;</p> <p>d) l'approvazione dei progetti delle opere previste dal presente comma equivale a tutti gli effetti a dichiarazione di pubblica utilità nonché di urgenza e indifferibilità delle opere stesse;</p> <p>e) <b>l'elenco di interventi</b>, predisposto sulla base delle proposte del Comando generale dell'Arma dei carabinieri relative, tra l'altro, all'individuazione e alla localizzazione degli interventi da eseguire e ai parametri progettuali da rispettare, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'interno, il Ministro della difesa e il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Agenzia del demanio, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge ed è comunicato alle competenti Commissioni parlamentari entro trenta giorni dalla sua approvazione. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili riferisce annualmente alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione <b>degli interventi</b>;</p> <p>f) gli interventi devono essere realizzati ricorrendo preferibilmente a stabili demaniali che possono essere abbattuti e ricostruiti sullo stesso</p>

Testo previgente della legge di bilancio per il 2022, articolo 1, commi 475-476	Testo modificato dal decreto-legge
<p>possono essere abbattuti e ricostruiti sullo stesso sedime; alla rifunzionalizzazione degli immobili confiscati alla criminalità organizzata ai sensi del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, anche attraverso il loro abbattimento e la successiva ricostruzione laddove economicamente più vantaggioso; all'accasermamento nel medesimo stabile di reparti di diverse organizzazioni funzionali; all'acquisto, tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati già sede di presidi territoriali dell'Arma dei carabinieri in regime di locazione con conseguente adeguamento; ad aree o immobili di proprietà dei comuni interessati, acquisiti anche mediante permuta con aree o fabbricati di proprietà dello Stato.</p>	<p>sedime; alla rifunzionalizzazione degli immobili confiscati alla criminalità organizzata ai sensi del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, anche attraverso il loro abbattimento e la successiva ricostruzione laddove economicamente più vantaggioso; all'accasermamento nel medesimo stabile di reparti di diverse organizzazioni funzionali; all'acquisto, tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati, <b>tra cui quelli</b> già sede di presidi territoriali dell'Arma dei carabinieri in regime di locazione con conseguente adeguamento; ad aree o immobili di proprietà dei comuni interessati, acquisiti anche mediante permuta con aree o fabbricati di proprietà dello Stato.</p>

476. Per assicurare la funzionalità ~~dei servizi di istituto~~ del Corpo della guardia di finanza, quale forza di polizia a ordinamento militare con competenza generale in materia economica e finanziaria, capillarmente dislocata sul territorio nazionale, attraverso la realizzazione ~~di un programma ultradecennale~~ per la costruzione di nuove caserme demaniali con le annesse pertinenze e l'acquisto dei relativi arredi e la ristrutturazione, l'ampliamento, il completamento, l'esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico e ~~l'adeguamento~~ antisismico di quelle già esistenti, comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito un fondo con una dotazione di

476. Per assicurare la funzionalità dei servizi di istituto del Corpo della guardia di finanza, quale forza di polizia a ordinamento militare con competenza generale in materia economica e finanziaria, capillarmente dislocata sul territorio nazionale, attraverso la realizzazione, **in un arco temporale ultradecennale, di interventi** per la costruzione di nuove caserme demaniali con le annesse pertinenze e l'acquisto dei relativi arredi e la ristrutturazione, l'ampliamento, il completamento, l'esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico e **il miglioramento** antisismico di quelle già esistenti, comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito un fondo con una dotazione di



<b>Testo previgente della legge di bilancio per il 2022, articolo 1, commi 475-476</b>	<b>Testo modificato dal decreto-legge</b>
<p>40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 e 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036. Per l'utilizzo delle risorse del fondo si applicano le seguenti disposizioni:</p> <p>a) le opere di edilizia previste <del>dal programma</del> sono considerate opere destinate alla difesa nazionale ai fini dell'applicazione del libro secondo, titolo VII, capo I, del codice di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66;</p> <p>b) si applicano le procedure in materia di contratti pubblici previste dalla parte II, titoli III e IV, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;</p> <p>c) la funzione di stazione appaltante è svolta dall'Agenzia del demanio, dai competenti provveditorati alle opere pubbliche o dagli enti locali, sulla base di accordi stipulati tra le amministrazioni interessate ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241;</p> <p>d) l'approvazione dei progetti delle opere previste dal presente comma equivale a tutti gli effetti a dichiarazione di pubblica utilità nonché di urgenza e indifferibilità delle opere stesse;</p> <p>e) <del>il programma</del>, predisposto dal Comando generale della Guardia di finanza e relativo, tra l'altro, all'individuazione e alla localizzazione degli interventi da eseguire e ai parametri progettuali da rispettare, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'interno e il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Agenzia del demanio, entro sei mesi dalla data di</p>	<p>40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 e 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036. Per l'utilizzo delle risorse del fondo si applicano le seguenti disposizioni:</p> <p>a) le opere di edilizia previste <b>dall'elenco di interventi</b> sono considerate opere destinate alla difesa nazionale ai fini dell'applicazione del libro secondo, titolo VII, capo I, del codice di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66;</p> <p>b) si applicano le procedure in materia di contratti pubblici previste dalla parte II, titoli III e IV, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;</p> <p>c) la funzione di stazione appaltante è svolta dall'Agenzia del demanio, dai competenti provveditorati alle opere pubbliche o dagli enti locali, sulla base di accordi stipulati tra le amministrazioni interessate ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241;</p> <p>d) l'approvazione dei progetti delle opere previste dal presente comma equivale a tutti gli effetti a dichiarazione di pubblica utilità nonché di urgenza e indifferibilità delle opere stesse;</p> <p>e) <b>l'elenco di interventi</b>, predisposto dal Comando generale della Guardia di finanza e relativo, tra l'altro, all'individuazione e alla localizzazione degli interventi da eseguire e ai parametri progettuali da rispettare, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'interno e il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Agenzia del demanio, entro sei mesi dalla data di</p>

<b>Testo previgente della legge di bilancio per il 2022, articolo 1, commi 475-476</b>	<b>Testo modificato dal decreto-legge</b>
<p>entrata in vigore della presente legge ed è comunicato alle competenti Commissioni parlamentari entro trenta giorni dalla sua approvazione. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili riferisce annualmente alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione <del>del programma</del>;</p> <p>f) gli interventi <del>del programma</del> devono essere realizzati ricorrendo preferibilmente a stabili demaniali che possono essere abbattuti e ricostruiti sullo stesso sedime; alla rifunzionalizzazione degli immobili confiscati alla criminalità organizzata, ai sensi del codice di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, anche attraverso il loro abbattimento e la successiva ricostruzione, laddove economicamente più vantaggioso; all'accasermamento nel medesimo stabile di comandi o reparti di diverse organizzazioni funzionali; all'acquisto, tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati già sede di comandi o reparti della Guardia di finanza in regime di locazione con conseguente adeguamento; ad aree o immobili di proprietà dei comuni interessati, acquisiti anche mediante permuta con aree o fabbricati di proprietà dello Stato.</p>	<p>entrata in vigore della presente legge ed è comunicato alle competenti Commissioni parlamentari entro trenta giorni dalla sua approvazione. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili riferisce annualmente alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione <b>degli interventi</b>;</p> <p>f) gli interventi devono essere realizzati ricorrendo preferibilmente a stabili demaniali che possono essere abbattuti e ricostruiti sullo stesso sedime; alla rifunzionalizzazione degli immobili confiscati alla criminalità organizzata, ai sensi del codice di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, anche attraverso il loro abbattimento e la successiva ricostruzione, laddove economicamente più vantaggioso; all'accasermamento nel medesimo stabile di comandi o reparti di diverse organizzazioni funzionali; all'acquisto, tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati, <b>tra cui quelli</b> già sede di comandi o reparti della Guardia di finanza in regime di locazione con conseguente adeguamento; ad aree o immobili di proprietà dei comuni interessati, acquisiti anche mediante permuta con aree o fabbricati di proprietà dello Stato.</p>

**Articolo 4, commi 1 - 3**  
*(Misure urgenti in materia di trasporto marittimo di passeggeri, di adeguamenti infrastrutturali portuali e per la laguna di Venezia)*

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

L'articolo 4, comma 1, introduce delle disposizioni finalizzate a garantire lo svolgimento dell'**attività crocieristica** per il **2022** nella laguna di **Venezia**.

Il **Commissario straordinario** nominato ai sensi dell'articolo 2 del [decreto-legge n. 103 del 2021](#) (cosiddetto decreto "grandi navi") è, infatti, autorizzato a realizzare – secondo le modalità previste dai commi 1 e 3 del medesimo articolo 2 – un ulteriore punto di **attracco temporaneo** nell'area di **Chioggia**.

Ai sensi dell'**articolo 2, comma 1**, del decreto-legge n. **103 del 2021** (recante misure urgenti in materia di tutela delle vie d'acqua d'interesse culturale, salvaguardia di Venezia e tutela del lavoro, al cui [dossier](#) si rinvia), il **Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale** è nominato **Commissario straordinario** ai sensi e per gli effetti dell'articolo 4 del [decreto-legge n. 32 del 2019](#) (cosiddetto decreto "sblocca cantieri", [qui](#) il *dossier* per ogni approfondimento).

Il compito che gli è affidato consiste nel procedere – previa valutazione di impatto ambientale e garantendone la coerenza con le indicazioni del **Piano morfologico e ambientale** della laguna di Venezia – alla **progettazione**, all'**affidamento** e all'**esecuzione** dei seguenti interventi:

- a) realizzazione di non più di cinque punti di attracco temporanei nell'area di **Marghera**, di cui **due disponibili già per la stagione crocieristica 2022**, destinati anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25 mila GT;
- b) **manutenzione** dei canali esistenti;
- c) interventi accessori per il **miglioramento dell'accessibilità nautica** e della **sicurezza** della navigazione.

Il successivo **comma 3** dispone che, ferme restando le previsioni di cui al citato articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019, il Commissario straordinario, al fine di assicurare la **celere realizzazione** degli interventi, può:

- rilasciare, modificare o integrare le **autorizzazioni** in materia di operazioni portuali e fornitura del lavoro portuale temporaneo, nonché le **concessioni** di aree e banchine previste, rispettivamente, dagli articoli 16, 17 e 18 della [legge n. 84 del 1994](#) (di riordino della legislazione in materia portuale);
- disciplinare l'**utilizzo dei beni demaniali**, interessati o coinvolti dalla realizzazione di detti interventi.

Qualora, poi, la realizzazione degli interventi di cui al comma 1 comporti la necessità di una **variante** al piano regolatore portuale - ferma restando la procedura di verifica di assoggettabilità a valutazione ambientale strategica (VAS), da espletare, peraltro, entro i termini **dimezzati** previsti dal comma 2 dell'articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019 - l'approvazione dei progetti da parte del Commissario straordinario, d'intesa con il Presidente della regione Veneto, ha **effetto di variante**.

Da ultimo, e in ulteriore **deroga** alla disciplina di cui alla legge n. 84 del 1994, gli eventuali adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale, occorrenti per la realizzazione degli interventi, sono **approvati** dal Commissario straordinario con proprio provvedimento.

Il nuovo punto di attracco sarà destinato anche alle navi che effettuano servizi di **trasporto passeggeri** e che abbiano una **stazza lorda** pari o superiore a *25 mila GT (gross tonnage)*.

Per ogni approfondimento in materia, si rinvia al testo della [Convenzione internazionale per la stazzatura delle navi con annessi](#), adottata a Londra il 23 giugno 1969, ed alla legge italiana di ratifica ed esecuzione [n. 958 del 1973](#).

Per l'esecuzione dell'opera è previsto un **limite** di spesa di **1 milione** di euro per il 2022, al cui onere, ai sensi del successivo **comma 3**, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del MEF, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al MIMS.

Infine, è stabilito che il Commissario straordinario deve provvedere ad indicare, in sede di **relazione periodica** di cui all'articolo 2, comma *2-bis*, del decreto-legge n. 103 del 2021:

- lo **stato di realizzazione** dell'intervento e
- le **iniziative** adottate e da intraprendere,

anche in funzione delle eventuali **criticità** rilevate nel corso del processo di realizzazione.

A norma dell'articolo 2, comma *2-bis*, citato, il Commissario straordinario è tenuto ad inviare al **MIMS** - entro il 31 marzo 2022 e, successivamente, con cadenza **semestrale** - una relazione **dettagliata** sugli interventi eseguiti, contenente le informazioni appena riportate. Essa è, poi, trasmessa alle **Camere** da parte del Ministro IMS.

Il **comma 2** reca, a sua volta, un'**autorizzazione di spesa**, nel limite complessivo di **675 mila euro** per ciascuno degli anni **2022** e **2023**, per consentire all'**Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale** di procedere

all'**adeguamento funzionale e strutturale** delle banchine dei porti di **Monfalcone e Trieste**.

La finalità per cui è disposto l'intervento è garantire un'organizzazione efficace del traffico **crocieristico** e migliorare la **qualità** dei servizi ai passeggeri.

L'erogazione delle risorse è **subordinata**, tuttavia:

- alla **corretta** alimentazione dei sistemi **informativi** della Ragioneria generale dello Stato;
- alla **comunicazione** al MEF del codice unico di progetto (**CUP**) di ciascun intervento e del relativo **cronoprogramma** procedurale.

In forza del **comma 3**, alla copertura degli oneri si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al fondo di parte capitale di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge n. 196 del 2009, iscritto nello stato di previsione del MIMS.

**Articolo 4, commi 4 e 5**  
***(Autorità per la Laguna di Venezia)***

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

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

L'**articolo 4, comma 4**, propone modifiche all'articolo 95 del decreto-legge n. 104 del 2020 (convertito dalla legge n. 126 del 2020) recante misure per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna e l'istituzione dell'Autorità per la Laguna di Venezia.

Per una sintesi del contenuto dell'art. 95 e per il testo a fronte delle novelle recate dal decreto-legge in esame, si veda *infra*.

La **lettera a)** del **comma 4** cambia la **denominazione** dell'Autorità per la Laguna di Venezia in "**Autorità per la Laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle acque**".

In base al comma 2 dell'art. 95 qui novellato, all'Autorità sono attribuite tutte le funzioni e competenze relative alla salvaguardia della città di Venezia e della zona lagunare e al mantenimento del regime idraulico lagunare, ivi incluse quelle di cui alle leggi 5 marzo 1963, n. 366, 16 aprile 1973, n. 171 e 29 novembre 1984, n. 798, nonché **le funzioni già attribuite al Magistrato alle Acque** e trasferite al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia ai sensi dell'articolo 18, comma 3, del [decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90](#) (convertito dalla legge n. 114 del 2014).

La novella recata dalla **lettera b), numero 1)**, consente all'Autorità di sottoscrivere gli **accordi per l'esercizio in comune di attività di interesse comune da parte di amministrazioni diverse**, disciplinati dall'art. 15 della [legge n. 241 del 1990](#), per l'esercizio delle funzioni attribuite alla medesima Autorità.

L'art. 15 della citata legge n. 241 del 1990 stabilisce che gli accordi tra le pubbliche amministrazioni, qui richiamati, debbano essere motivati e stipulati, a pena di nullità, per atto scritto, salvo che la legge disponga altrimenti e che ad essi si applicano, ove non diversamente previsto, i principi del codice civile in materia di obbligazioni e contratti, in quanto compatibili. Gli accordi sostitutivi di provvedimenti sono soggetti ai

medesimi controlli previsti per questi ultimi. Inoltre, tali accordi sono da sottoscrivere in forma elettronica ai sensi del comma 2-*bis* del medesimo art. 15.

I **numeri da 2) a 7) della lettera b)** recano puntuali modifiche alle funzioni dell'Autorità, elencate dal comma 2 dell'art. 95 citato.

Secondo il testo novellato l'Autorità provvede al coordinamento degli interventi di salvaguardia dell'ambito lagunare, laddove il testo previgente prevedeva, oltre al coordinamento, l'**alta sorveglianza** su tali interventi (lettera *c*) del comma 2 dell'art. 95).

La novella alla lettera *e*) del citato comma 2 prevede che l'attività tecnica di vigilanza e supporto ad amministrazioni, enti ed organismi in relazione alla realizzazione di opere pubbliche nell'ambito lagunare, già posta in capo all'Autorità dal testo previgente, sia ora una **facoltà** dell'Autorità medesima.

Ulteriore novella specifica che la **riscossione** da parte dell'Autorità delle sanzioni amministrative derivanti dalle infrazioni in ambito lagunare sia svolta dall'Autorità solo **in relazione ad attività di propria competenza** (modifica della lett. *i*)).

Si modifica quindi la lettera *l*), stabilendo che l'Autorità provveda alla gestione dell'attività amministrativa, contabile e di riscossione dei **canoni relativi agli scarichi industriali**, laddove il testo previgente faceva riferimento in via generale ai canoni dovuti per i canoni degli scarichi reflui in laguna. Si prevede che le **autorizzazioni** degli scarichi civili e di quelli relativi alle aziende artigiane produttive, agli enti assistenziali e alle aziende turistiche ricettive e della ristorazione, siano rilasciate **previa approvazione dei progetti da parte del comune di Venezia**. I relativi **canoni**, determinati in base al consumo idrico, **sono introitati direttamente dal comune di Venezia**.

La novella alla lettera *q*) sul prelievo in laguna di sabbia, fango e altri "**materiali**" (in sostituzione della parola "materie") è di carattere terminologico.

Infine, ulteriore modifica (alla lettera *s*)) stabilisce che i pareri espressi dall'Autorità sulla validità dei trattamenti di depurazione delle acque sia per gli scarichi reflui all'interno della laguna, sia per quelli defluenti in mare aperto tramite canali artificiali in prossimità della laguna, siano **obbligatori**.

La **lettera c)** modifica il comma 5 dell'art. 95, sul **Presidente dell'Autorità**. Tale comma 5 prevede, tra l'altro, che il Presidente sia nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica. Nel testo previgente tale nomina era effettuata "sentiti la Regione Veneto e il Comune di Venezia". Il testo come novellato richiede **l'intesa con il Sindaco della Città metropolitana di Venezia**.

La **lettera d)** modifica il comma 6 dell'art. 95. Vi si prevede, tra l'altro, che il Presidente sottoponga alla "**preventiva**" (**secondo la specificazione introdotta dalla novella in esame**) valutazione del Comitato di gestione le scelte strategiche aziendali e le nomine dei dirigenti responsabili delle strutture di vertice dell'Autorità.

Il **Comitato di gestione** è composto dal Presidente dell'Autorità, che lo presiede, e da sette dipendenti di livello dirigenziale scelti tra il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze, del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, della Regione Veneto, della Città Metropolitana di Venezia e del Comune di Venezia. I componenti sono nominati per tre anni, secondo le modalità previste dallo statuto. Il Comitato di gestione delibera, su proposta del Presidente, lo statuto, il regolamento di amministrazione, i regolamenti e gli altri atti di carattere generale che regolano il funzionamento dell'Autorità, i bilanci preventivi e consuntivi, i piani aziendali e le spese che impegnino il bilancio dell'Autorità, anche se ripartite in più esercizi, per importi superiori al limite fissato dallo statuto.

La **lettera e)**, modificando il comma 7 dell'art. 95, stabilisce che i componenti del **Comitato consultivo** siano scelti tra soggetti, anche estranei alla pubblica amministrazione, dotati di specifiche e comprovate competenze ed esperienza "**anche**" (**secondo la specificazione introdotta dalla novella**) in materia idraulica e di morfodinamica lagunare e di gestione e conservazione dell'ambiente.

I sette componenti del **Comitato consultivo** sono nominati con provvedimento del Presidente dell'Autorità, su proposta, rispettivamente, del Sindaco di Venezia, del Sindaco di Chioggia, del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, del Presidente dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, del Presidente della Giunta regionale del Veneto e del Segretario generale dell'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali.

La **lettera f)**, novellando il comma 9, stabilisce che, in sede di prima applicazione, lo statuto dell'Autorità sia adottato dal Presidente dell'Autorità, **sentiti, secondo l'integrazione recata dalla novella, il Presidente della Regione Veneto e il Sindaco della città metropolitana di Venezia**. Lo statuto è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Ulteriore novella al medesimo comma 9 stabilisce che **l'Autorità si avvalga del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato** (nel testo previgente si stabiliva che l'Autorità potesse avvalersi di tale patrocinio).

La **lettera g)** modifica il comma *27-bis*. Quest'ultimo prevede l'emanazione di un decreto ministeriale che disciplini le modalità del procedimento da seguire per il rilascio dell'autorizzazione per la movimentazione in aree "**di mare**" (**tale specificazione è stata espunta dalla novella in esame**) ubicate nel contermine lagunare di Venezia, dei sedimenti risultanti dall'escavo dei relativi fondali. Il comma *27-quinquies*, **come modificato dalla lettera h)**, stabilisce che sulle domande di autorizzazione per la suddetta attività di movimentazione è acquisito il parere di una Commissione tecnico-consultiva istituita presso il Provveditorato interregionale delle Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige, Friuli-Venezia Giulia, che si esprime entro il termine di **trenta giorni** (in luogo dei sessanta giorni previsti dal testo vigente prima della modifica in esame).



Il **comma 5** novella l'articolo 4, comma 3, della [legge n. 798 del 1984](#). Tale art. 4 prevede l'istituzione di un **Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo per l'attuazione degli interventi per la salvaguardia di Venezia** disciplinati dalla medesima legge n. 798. Il Comitato è composto dai rappresentanti dei vari enti coinvolti. Esso approva, tra l'altro, il **piano degli interventi** nell'ambito della Laguna di Venezia e decide sulla ripartizione delle risorse stanziare per l'attuazione dei medesimi interventi. Con la **novella in esame** si attribuisce al Comitato anche la decisione sull'eventuale **rimodulazione** delle risorse ripartite.

Il **Comitato di indirizzo** è costituito dal Presidente del Consiglio dei ministri, che lo presiede, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dal Ministro dell'economia e delle finanze, dal Ministro per i beni e le attività culturali e per il turismo, dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dal Ministro dell'università e della ricerca, dal Presidente della giunta regionale del Veneto, dal Sindaco della Città metropolitana di Venezia, ove diverso, dal Sindaco di Venezia, dal Sindaco di Chioggia e dal Sindaco di Cavallino Treporti o loro delegati, nonché da due rappresentanti dei comuni di Codevigo, Campagna, Lupia, Mira, Quarto D'Altino, Iesolo e Musile di Piave, designati dai sindaci con voto limitato.

• *L'articolo 95 del decreto-legge n. 104 del 2020. Sintesi del contenuto*

L'[articolo 95 del D.L. 104/2020](#), nel testo vigente prima delle modifiche apportate dal decreto-legge in esame, prevede l'istituzione dell'**Autorità per la Laguna di Venezia** con sede in Venezia, attribuendo all'Autorità la natura di ente pubblico non economico di rilevanza nazionale; l'Autorità è sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture. Si individuano le funzioni e le competenze attribuite all'Autorità per la salvaguardia della città di Venezia e della zona lagunare e per il mantenimento del regime idraulico lagunare, nonché gli organi dell'Autorità stessa, le relative funzioni e attribuzioni, e le modalità di nomina. Si dettano le funzioni dell'Autorità, tra cui l'approvazione del programma triennale per la tutela della laguna di Venezia, del programma unico integrato e del programma di gestione e manutenzione dell'opera MOSE, nonché lo svolgimento di attività di progettazione e gestione degli interventi di salvaguardia in ambito lagunare ed il coordinamento e alta sorveglianza sugli interventi di salvaguardia dell'ambito lagunare. Le funzioni e competenze dell'Autorità sono esercitate compatibilmente con i principi e criteri relativi al buon stato ecologico delle acque del Codice dell'ambiente e della gestione del rischio di alluvioni di cui al D.lgs. 49/2010 e alle tutele di cui alle Direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE (Uccelli e Habitat).

L'Autorità promuove lo studio e la ricerca volti alla salvaguardia di Venezia e della sua laguna, favorendo le attività di ricerca applicata, di informazione e didattica, anche tramite il Centro di studio e di ricerca internazionale sui cambiamenti climatici. Si disciplinano gli organi e il personale dell'Autorità (commi 3-13).

Nelle more della piena operatività dell'Autorità, le funzioni e le competenze attribuite alla stessa ai sensi del citato articolo 95, ove già esistenti, continuano ad essere svolte dalle amministrazioni e dagli enti pubblici competenti nei diversi settori interessati (art. 95, comma 15).

L'Autorità è dotata di un proprio patrimonio; si demanda ad un apposito decreto ministeriale l'individuazione dei beni che costituiscono il patrimonio iniziale.

Nella relazione della Corte dei conti allegata alla [delibera n. 38/2022](#) si legge che "è pur vero che la norma istitutiva attribuisce alla menzionata Autorità tutte le funzioni e competenze relative alla Salvaguardia della città di Venezia e della sua Laguna, ma il disegno legislativo è rimasto, a ormai quasi due anni dalla sua entrata in vigore, del tutto inattuato. Nonostante, infatti, la novella legislativa contempli le tempistiche per l'emanazione delle misure propedeutiche all'adozione del decreto ministeriale che dovrebbe stabilire la data di piena operatività dell'Autorità, a tutt'oggi non risultano atti, nemmeno a livello iniziale, che abbiano provveduto in tal senso, di talché, per espresso disposto normativo (art. 95, comma 15, d.l. cit.) le funzioni e le competenze attribuite all'istituenda Autorità continuano ad essere svolte dalle amministrazioni e dagli enti pubblici competenti nei diversi settori interessati".

In proposito, nella risposta all'[interrogazione 5/07481](#), resa nella seduta del 17 febbraio 2022, si legge che la mancata istituzione dell'Autorità in questione "non pregiudica alcuna attività poiché garantita dal Provveditorato stesso, unitamente al Commissario liquidatore del Concessionario e al Commissario straordinario del Mo.S.E."

Viene altresì disciplinata la copertura degli oneri derivanti dalle norme recate dai commi da 1 a 15, ivi compresi quelli relativi alla costituzione ed al primo avviamento della società per la gestione e manutenzione ordinaria e straordinaria del MOSE, quantificati in euro 1,5 milioni per l'anno 2020 e in euro 5 milioni a decorrere dall'anno 2021 (comma 16). Il comma 17 autorizza, per le attività di **gestione e di manutenzione ordinaria e straordinaria del MOSE**, la spesa di **40 milioni di euro per ciascuno degli anni da 2021 al 2034**.

Si segnala in proposito che gli importi in questione sono stati rifinanziati dalla legge di bilancio 2021 (L. 178/2020) che ha previsto ulteriori 3 milioni annui dal 2021 per le risorse di cui al comma 16, e **ulteriori 23 milioni di euro annui dal 2022** per le risorse di cui al comma 17.

In base al comma 18, il Ministro delle infrastrutture, con proprio decreto, nomina il **Commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale – Comar S.c.ar.l.**, determinando altresì il compenso spettante al Commissario liquidatore; tale nomina comporta la decadenza di tutti gli organi, anche straordinari, del Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale – ComarS.c.ar.l., di cui il predetto Commissario liquidatore assume i relativi poteri, funzioni ed obblighi (comma 19). Si indicano le funzioni del Commissario liquidatore (comma 20) che assume tutti i poteri ordinari e straordinari per la gestione del Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale – ComarS.c.ar.l. (comma 21).

Con [decreto 19 novembre 2020](#), Massimo Miani è stato nominato Commissario Liquidatore del Consorzio Venezia Nuova e della Costruzioni Mose Arsenale - Comar S.c.a.r.l.

Il comma 21-*bis* (introdotto dal D.L. 228/2021), al fine di ridurre i tempi di consegna del MOSE da parte del Commissario citato, prevede che il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia sottoscrive, previo parere dell'Avvocatura dello Stato e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, un **accordo transattivo con il concessionario Consorzio Venezia Nuova (CVN)**, avente ad oggetto l'esecuzione delle attività previste dal contratto di concessione e dai relativi atti aggiuntivi. L'accordo transattivo di cui al

citato comma è efficace dalla data della sua sottoscrizione, ferma restando la sottoposizione dello stesso al controllo di legittimità da parte della Corte dei conti.

In proposito, nella risposta all'[interrogazione 5/07481](#), resa nella seduta del 17 febbraio 2022, si legge che "in data 31 gennaio 2022, tra il Provveditorato alle OO.PP. e il Commissario liquidatore del CVN è stato sottoscritto l'atto transattivo e ricognitivo del Mo.S.E., che costituisce la condizione necessaria per la risoluzione della situazione di ristrutturazione del debito che di fatto ha rallentato l'operatività del CVN".

Il comma 22 reca una **nuova disciplina del Comitato** previsto dall'art. 4 della legge n. 798/1984. Le principali modifiche riguardano la composizione del Comitato stesso e, soprattutto, le funzioni ad esso affidate: oltre alle funzioni di indirizzo, coordinamento e controllo per l'attuazione degli interventi previsti dalla legge n. 798/1984 (che vengono confermate), viene previsto che il Comitato **"approva il piano degli interventi nell'ambito della Laguna di Venezia e decide sulla ripartizione delle risorse stanziare per la loro attuazione"**. Viene altresì fissato al 30 settembre il termine di trasmissione della relazione sullo stato di attuazione degli interventi che il Comitato è tenuto a trasmettere annualmente al Parlamento.

Il comma 23 dispone che il Ministero delle infrastrutture, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione in esame, proceda alla **verifica di eventuali somme utilizzabili** iscritte nel bilancio dello Stato e non più dovute, con esclusione delle somme perente, per contratti di finanziamento stipulati con istituzioni finanziarie **per la realizzazione del sistema MOSE**; all'esito della verifica e comunque non oltre il 31 marzo 2021, con deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica, su proposta del Ministero delle infrastrutture, si provvede alla definitiva ricognizione e conseguente riprogrammazione delle risorse individuate come disponibili.

In attuazione di tale disposizione è stata emanata la [delibera CIPRESS 9 giugno 2021](#), che ha determinato in complessivi 538,4 milioni di euro le somme utilizzabili e riprogrammato tali risorse per interventi di completamento del sistema MOSE, di compensazione ambientale e paesaggistici, di ripristino, migliorativi e di verifica tecnica di alcune parti dell'opera già completate, nonché delle attività di manutenzione conservativa necessaria per il suo funzionamento. La stessa delibera prevede l'assegnazione delle citate risorse al Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia.

Utili informazioni sono state altresì fornite in risposta all'[interrogazione 4/10451](#), resa nella seduta del 25 gennaio 2022.

Il comma 24 reca **divieti relativi agli impianti di stoccaggio di GPL nella laguna**, finalizzati a preservare l'ambiente, il patrimonio culturale e paesaggistico nei siti UNESCO. In particolare, si vietano le autorizzazioni per attività aventi ad oggetto la costruzione e l'esercizio di nuovi impianti di stoccaggio di GPL (lett. a); si vieta l'avvio dell'esercizio stesso per gli impianti di stoccaggio già autorizzati alla data di entrata in vigore della disposizione, ma non ancora in esercizio (lett. b). Si prevede inoltre che restano ferme tutte le competenze del Ministero dei beni culturali (ora Ministero della cultura) di cui al Codice dei beni culturali e del paesaggio.

Il comma 25 prevede l'adozione di un decreto ministeriale per individuare le autorizzazioni e gli ulteriori atti di assenso già esistenti destinati a perdere efficacia a causa dei divieti introdotti dal comma 24; tale decreto indicherà criteri e modalità per il riconoscimento di eventuali indennizzi.

In base al comma 26, le risorse necessarie al fine della corresponsione dei suddetti indennizzi saranno attinte da un nuovo apposito fondo, istituito nello stato di previsione del MISE, con dotazione totale nel triennio 2020-2022 pari a 29 milioni di euro, quale limite di spesa.

Il comma 27 interviene sul D.P.R. n. 435 del 1991 relativo alla **sicurezza della navigazione e della vita umana in mare**, cui viene apportata una serie di modifiche miranti a garantire adeguati livelli di sicurezza e di tutela dell'ambiente. Si introduce la possibilità di installare sulle imbarcazioni dedicate al trasporto pubblico motori elettrici o motori che combinano sistemi endotermici ed elettrici; si introduce una nuova disposizione volta a prevedere l'eventuale impiego di combustibile non allo stato liquido, bensì allo stato gassoso a temperatura ambiente in pressione, da parte delle navi e motonavi che effettuano il trasporto pubblico locale lagunare di linea e non di linea nelle acque protette della laguna di Venezia.

I commi da 27-bis a 27-sexies demandano ad un apposito decreto ministeriale da adottare entro il 31 maggio 2022, previa intesa con la Regione Veneto, la disciplina per il rilascio delle autorizzazioni per la movimentazione, in aree di mare ubicate all'interno del contermine lagunare di Venezia, dei sedimenti risultanti dall'escavo dei fondali del contermine lagunare stesso. Il decreto disciplina anche i termini del procedimento, la durata dell'autorizzazione e le attività di controllo e monitoraggio delle stesse. Sulle domande di autorizzazione è acquisito il parere di una Commissione tecnico-consultiva istituita presso il Provveditorato interregionale delle Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino- Alto Adige, Friuli-Venezia Giulia, che si esprime entro il termine di sessanta giorni.

**Testo a fronte dell'art. 95 del decreto-legge n. 104 del 2020 con le modifiche proposte**

Decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 <i>Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia</i>	
Testo vigente	Testo modificato
Art. 95 <i>(Misure per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna e istituzione dell'Autorità per la Laguna di Venezia)</i>	
1. E' istituita l'Autorità per la Laguna di Venezia, di seguito «Autorità», con sede in Venezia. L'Autorità è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria. L'Autorità opera nell'esercizio delle funzioni pubbliche ad essa affidate in base ai principi di legalità, imparzialità e trasparenza, con criteri di efficienza, economicità ed efficacia nel perseguimento della sua missione. L'Autorità è sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti secondo le disposizioni di cui al presente articolo. Il quinto e il sesto periodo del comma	1. E' istituita l'Autorità per la Laguna di Venezia - <b>Nuovo Magistrato alle Acque</b> , di seguito «Autorità», con sede in Venezia. L'Autorità è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria. L'Autorità opera nell'esercizio delle funzioni pubbliche ad essa affidate in base ai principi di legalità, imparzialità e trasparenza, con criteri di efficienza, economicità ed efficacia nel perseguimento della sua missione. L'Autorità è sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti secondo le disposizioni di cui al presente

Decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 <i>Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia</i>	
Testo vigente	Testo modificato
3 dell'articolo 18 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, sono abrogati.	articolo. Il quinto e il sesto periodo del comma 3 dell'articolo 18 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, sono abrogati.
2. All'Autorità sono attribuite tutte le funzioni e competenze relative alla salvaguardia della città di Venezia e della sua laguna e al mantenimento del regime idraulico lagunare, ivi incluse quelle di cui alle leggi 5 marzo 1963, n. 366, 16 aprile 1973, n. 171 e 29 novembre 1984, n. 798, nonché quelle già attribuite al Magistrato alle Acque e trasferite al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia ai sensi dell'articolo 18, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114. Le funzioni dell'Autorità sono esercitate compatibilmente con i principi e i criteri relativi al buono stato ecologico delle acque di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, alla gestione del rischio di alluvioni di cui al decreto legislativo 23 febbraio 2010, n. 49, e alle tutele di cui alle direttive 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009, e 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, cosiddette direttive "Uccelli" e "Habitat". In particolare l'Autorità:	2. All'Autorità sono attribuite tutte le funzioni e competenze relative alla salvaguardia della città di Venezia e della sua laguna e al mantenimento del regime idraulico lagunare, ivi incluse quelle di cui alle leggi 5 marzo 1963, n. 366, 16 aprile 1973, n. 171 e 29 novembre 1984, n. 798, nonché quelle già attribuite al Magistrato alle Acque e trasferite al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia ai sensi dell'articolo 18, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114. <b>Per l'esercizio delle funzioni di cui al presente comma, l'Autorità può provvedere alla sottoscrizione di accordi ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241.</b> Le funzioni dell'Autorità sono esercitate compatibilmente con i principi e i criteri relativi al buono stato ecologico delle acque di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, alla gestione del rischio di alluvioni di cui al decreto legislativo 23 febbraio 2010, n. 49, e alle tutele di cui alle direttive 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009, e 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, cosiddette direttive "Uccelli" e "Habitat". In particolare l'Autorità:
a) approva, nel rispetto del piano generale degli interventi di cui all'articolo 4 della legge 29 novembre 1984, n. 798, tenuto conto dei programmi triennali di intervento di cui all'articolo 69 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, dei piani di gestione delle acque di cui all'articolo 117 del citato decreto legislativo n. 152 del 2006, dei piani di gestione del rischio di alluvioni di cui all'articolo 7 del decreto legislativo 23 febbraio 2010, n. 49, del progetto generale per il recupero morfologico della Laguna, nonché dei piani di gestione delle zone speciali di conservazione (ZPS), il programma triennale	a) <i>identica</i> ;

Decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 <i>Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia</i>	
Testo vigente	Testo modificato
per la tutela della laguna di Venezia, il programma unico integrato e il programma di gestione e manutenzione dell'opera già denominata Modulo Sperimentale Elettromeccanico, di seguito MOSE;	
<i>a-bis</i> ) assicura l'attuazione delle misure contenute nei piani di gestione delle acque e nei piani di gestione del rischio di alluvioni - stralci del piano di bacino - redatti dall'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali e relativi all'unità idrografica della Laguna di Venezia, bacino scolante e mare antistante;	<i>a-bis) identica;</i>
<i>b</i> ) svolge attività di progettazione e gestione degli interventi di salvaguardia in ambito lagunare in amministrazione diretta, su base convenzionale, tramite società da essa controllate o mediante affidamenti all'esito di procedure di gara espletate secondo le modalità di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;	<i>b) identica;</i>
<i>c</i> ) provvede al coordinamento e <b>all'alta sorveglianza su tutti</b> gli interventi di salvaguardia dell'ambito lagunare e svolge attività tecnica per l'edilizia demaniale statale relativa alla manutenzione ordinaria e straordinaria di immobili destinati alle attività di competenza e di immobili di particolare interesse storico, artistico, architettonico e monumentale e di uso pubblico rientranti nell'ambito lagunare;	<i>c</i> ) provvede al coordinamento <b>degli</b> interventi di salvaguardia dell'ambito lagunare e svolge attività tecnica per l'edilizia demaniale statale relativa alla manutenzione ordinaria e straordinaria di immobili destinati alle attività di competenza e di immobili di particolare interesse storico, artistico, architettonico e monumentale e di uso pubblico rientranti nell'ambito lagunare;
<i>d</i> ) svolge attività di gestione e manutenzione ordinaria e straordinaria del MOSE; a tal fine, per lo svolgimento di servizi professionali e di assistenza tecnica ad elevata specializzazione non reperibili presso le pubbliche amministrazioni, costituisce, ai sensi dell'articolo 16 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, una società da essa interamente partecipata, i cui rapporti con l'Autorità sono disciplinati mediante convenzioni finanziate con le risorse disponibili a legislazione vigente per le attività di manutenzione del MOSE. La società opera sulla base di un piano che comprovi la sussistenza di concrete prospettive di mantenimento dell'equilibrio economico e finanziario della gestione;	<i>d) identica;</i>

Decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 <i>Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia</i>	
Testo vigente	Testo modificato
e) svolge attività tecnica di vigilanza e supporto ad amministrazioni, enti ed organismi in relazione alla realizzazione di opere pubbliche nell'ambito lagunare con fonti di finanziamento non di diretta competenza;	e) <b>può svolgere</b> attività tecnica di vigilanza e supporto ad amministrazioni, enti ed organismi in relazione alla realizzazione di opere pubbliche nell'ambito lagunare con fonti di finanziamento non di diretta competenza;
f) assicura la gestione e tutela del demanio marittimo lagunare nelle aree di competenza e lo svolgimento delle relative funzioni amministrative, contabili e di riscossione dei canoni demaniali;	f) <i>identica</i> ;
g) svolge funzioni di polizia lagunare, anche mediante emissione di ordinanze, e di coordinamento amministrativo delle attività di repressione di reati relativi alla navigazione in laguna in base alle leggi 5 marzo 1963 n. 366, 16 aprile 1973, n. 171 e 29 novembre 1984, n. 798;	g) <i>identica</i> ;
h) assicura il supporto di segreteria al Comitato di cui all'articolo 4 della legge 29 novembre 1984, n. 798;	h) <i>identica</i> ;
i) provvede alla riscossione delle sanzioni amministrative derivanti dalle infrazioni in ambito lagunare;	i) provvede, <b>in relazione alle attività di propria competenza</b> , alla riscossione delle sanzioni amministrative derivanti dalle infrazioni in ambito lagunare;
l) provvede al rilascio delle concessioni e autorizzazioni allo scarico delle acque reflue e alla verifica della qualità degli scarichi in relazione ai limiti legali, nonché alla gestione dell'attività amministrativa, contabile e di riscossione dei canoni dovuti per gli scarichi reflui in laguna;	l) provvede al rilascio delle concessioni e autorizzazioni allo scarico delle acque reflue e alla verifica della qualità degli scarichi in relazione ai limiti legali, nonché alla gestione dell'attività amministrativa, contabile e di riscossione dei canoni <b>relativi agli scarichi industriali. Le autorizzazioni degli scarichi civili e di quelli relativi alle aziende artigiane produttive, agli enti assistenziali e alle aziende turistiche ricettive e della ristorazione, sono rilasciate previa approvazione dei progetti da parte del comune di Venezia e i relativi canoni, determinati in base al consumo idrico, sono introitati direttamente dal comune di Venezia</b> ;
m) assicura la gestione delle aree, delle acque e dei canali di competenza statale nonché la riscossione delle relative tasse;	m) <i>identica</i> ;
n) assicura la gestione e il funzionamento del Centro sperimentale per modelli idraulici;	n) <i>identica</i> ;
o) assicura attività di supporto alle altre amministrazioni responsabili della salvaguardia di Venezia e della laguna, di	o) <i>identica</i> ;

Decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 <i>Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia</i>	
Testo vigente	Testo modificato
coordinamento e controllo tecnico-amministrativo delle attività affidate al concessionario Consorzio Venezia Nuova, quali la difesa dalle acque alte, la protezione dalle mareggiate e la riqualificazione ambientale, il Servizio informativo;	
<i>p)</i> esercita le funzioni di regolazione della navigazione della laguna di Venezia, nonché l'esecuzione di tutte le opere necessarie al mantenimento dei canali di navigazione, con esclusione dei canali marittimi e delle zone portuali di competenza dell'Autorità marittima e dell'Autorità di sistema portuale, nonché dei rii e canali interni al centro storico di Venezia e della Giudecca, del Lido, di Murano e di Burano e del Canal Vena a Chioggia;	<i>p) identica;</i>
<i>q)</i> rilascia le autorizzazioni e concessioni per dissodamenti e piantagioni entro il perimetro lagunare, nonché per il prelievo dalla laguna di sabbia, fango ed altre materie per qualsiasi uso;	<i>q)</i> rilascia le autorizzazioni e concessioni per dissodamenti e piantagioni entro il perimetro lagunare, nonché per il prelievo dalla laguna di sabbia, fango ed <b>altri materiali</b> per qualsiasi uso;
<i>r)</i> rilascia le concessioni o autorizzazioni per lo scarico di rifiuti e provvede alla gestione dei relativi canoni; svolge attività di monitoraggio e controllo meteorologico e ambientale, anche ai fini del controllo della qualità delle acque lagunari, nonché le relative attività di laboratorio di analisi chimiche, avvalendosi anche del Sistema nazionale a rete per la protezione dell'ambiente, di cui alla legge 28 giugno 2016, n. 132;	<i>r) identica;</i>
<i>s)</i> <b>valuta ed</b> esprime i pareri sulla validità dei trattamenti di depurazione delle acque sia per gli scarichi reflui all'interno della laguna, sia per quelli defluenti in mare aperto tramite canali artificiali in prossimità della laguna;	<i>s)</i> esprime pareri <b>obbligatori</b> sulla validità dei trattamenti di depurazione delle acque sia per gli scarichi reflui all'interno della laguna, sia per quelli defluenti in mare aperto tramite canali artificiali in prossimità della laguna;
<i>t)</i> verifica la conformità al progetto degli impianti di depurazione realizzati.	<i>t) identica;</i>
Commi 3-4. <i>Omissis</i>	<i>Commi non modificati</i>
5. Il Presidente è il rappresentante legale dell'Autorità, è il responsabile del suo funzionamento e ne dirige l'organizzazione, emanando tutti i provvedimenti che non siano attribuiti dalla presente disposizione o dallo statuto agli altri organi. Il Presidente è scelto tra persone che abbiano ricoperto incarichi istituzionali di grande responsabilità e rilievo e dotate di alta e riconosciuta competenza ed	5. Il Presidente è il rappresentante legale dell'Autorità, è il responsabile del suo funzionamento e ne dirige l'organizzazione, emanando tutti i provvedimenti che non siano attribuiti dalla presente disposizione o dallo statuto agli altri organi. Il Presidente è scelto tra persone che abbiano ricoperto incarichi istituzionali di grande responsabilità e rilievo e dotate di alta e riconosciuta competenza ed



Decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 <i>Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>esperienza nei settori nei quali opera l'Autorità ed è nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentiti la Regione Veneto e il Comune di Venezia, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari. L'incarico di Presidente ha la durata massima di tre anni, è rinnovabile per una volta ed è incompatibile con altri rapporti di lavoro subordinato pubblico o privato e con qualsiasi altra attività professionale privata. I dipendenti di pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 sono collocati in posizione di aspettativa o di fuori ruolo o altra posizione equiparata nelle forme previste dai rispettivi ordinamenti, per l'intera durata dell'incarico. All'atto del collocamento fuori ruolo è reso indisponibile, per la durata del collocamento fuori ruolo, un numero di posti nella dotazione organica dell'amministrazione di provenienza equivalente dal punto di vista finanziario. Al Presidente è corrisposto un compenso stabilito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, secondo i criteri e parametri previsti per gli enti ed organismi pubblici e posto a carico del bilancio dell'Autorità e comunque nel limite di cui all'articolo 23-ter, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.</p>	<p>esperienza nei settori nei quali opera l'Autorità ed è nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare <b>e d'intesa con il Sindaco della Città metropolitana di Venezia</b>, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari. L'incarico di Presidente ha la durata massima di tre anni, è rinnovabile per una volta ed è incompatibile con altri rapporti di lavoro subordinato pubblico o privato e con qualsiasi altra attività professionale privata. I dipendenti di pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 sono collocati in posizione di aspettativa o di fuori ruolo o altra posizione equiparata nelle forme previste dai rispettivi ordinamenti, per l'intera durata dell'incarico. All'atto del collocamento fuori ruolo è reso indisponibile, per la durata del collocamento fuori ruolo, un numero di posti nella dotazione organica dell'amministrazione di provenienza equivalente dal punto di vista finanziario. Al Presidente è corrisposto un compenso stabilito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, secondo i criteri e parametri previsti per gli enti ed organismi pubblici e posto a carico del bilancio dell'Autorità e comunque nel limite di cui all'articolo 23-ter, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.</p>
<p>6. Il Comitato di gestione è composto dal Presidente dell'Autorità, che lo presiede, e da sette dipendenti di livello dirigenziale scelti tra il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze, del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, della Regione Veneto, della Città Metropolitana di Venezia e del Comune di Venezia, e nominati, per la durata di tre anni, secondo le modalità previste dallo statuto. In</p>	<p>6. Il Comitato di gestione è composto dal Presidente dell'Autorità, che lo presiede, e da sette dipendenti di livello dirigenziale scelti tra il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze, del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, della Regione Veneto, della Città Metropolitana di Venezia e del Comune di Venezia, e nominati, per la durata di tre anni, secondo le modalità previste dallo statuto. In</p>

Decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 <i>Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<p>sede di prima applicazione, i componenti del Comitato di gestione sono individuati dalle Amministrazioni di appartenenza e nominati con provvedimento del Presidente dell'Autorità, adottato entro trenta giorni dalla data di adozione del decreto di cui al comma 5, secondo periodo. Il Comitato di gestione delibera, su proposta del Presidente, lo statuto, il regolamento di amministrazione, i regolamenti e gli altri atti di carattere generale che regolano il funzionamento dell'Autorità, i bilanci preventivi e consuntivi, i piani aziendali e le spese che impegnino il bilancio dell'Autorità, anche se ripartite in più esercizi, per importi superiori al limite fissato dallo statuto. Nelle votazioni, in caso di parità, prevale il voto del Presidente. Il Presidente sottopone alla valutazione del Comitato di gestione le scelte strategiche aziendali e le nomine dei dirigenti responsabili delle strutture di vertice dell'Autorità. Ai componenti del Comitato di gestione non spetta alcun emolumento, compenso né rimborso spese a qualsiasi titolo dovuto. Le deliberazioni del Comitato di gestione relative allo statuto, ai regolamenti e agli atti di carattere generale che regolano il funzionamento dell'Autorità sono trasmesse al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per l'approvazione di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. L'approvazione può essere negata per ragioni di legittimità o di merito. Le deliberazioni si intendono approvate ove nei quarantacinque giorni dalla ricezione delle stesse non venga emanato alcun provvedimento ovvero non vengano chiesti chiarimenti o documentazione integrativa; in tale ultima ipotesi il termine per l'approvazione è interrotto sino a che non pervengano gli elementi richiesti.</p>	<p>sede di prima applicazione, i componenti del Comitato di gestione sono individuati dalle Amministrazioni di appartenenza e nominati con provvedimento del Presidente dell'Autorità, adottato entro trenta giorni dalla data di adozione del decreto di cui al comma 5, secondo periodo. Il Comitato di gestione delibera, su proposta del Presidente, lo statuto, il regolamento di amministrazione, i regolamenti e gli altri atti di carattere generale che regolano il funzionamento dell'Autorità, i bilanci preventivi e consuntivi, i piani aziendali e le spese che impegnino il bilancio dell'Autorità, anche se ripartite in più esercizi, per importi superiori al limite fissato dallo statuto. Nelle votazioni, in caso di parità, prevale il voto del Presidente. Il Presidente sottopone alla <b>preventiva</b> valutazione del Comitato di gestione le scelte strategiche aziendali e le nomine dei dirigenti responsabili delle strutture di vertice dell'Autorità. Ai componenti del Comitato di gestione non spetta alcun emolumento, compenso né rimborso spese a qualsiasi titolo dovuto. Le deliberazioni del Comitato di gestione relative allo statuto, ai regolamenti e agli atti di carattere generale che regolano il funzionamento dell'Autorità sono trasmesse al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per l'approvazione di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. L'approvazione può essere negata per ragioni di legittimità o di merito. Le deliberazioni si intendono approvate ove nei quarantacinque giorni dalla ricezione delle stesse non venga emanato alcun provvedimento ovvero non vengano chiesti chiarimenti o documentazione integrativa; in tale ultima ipotesi il termine per l'approvazione è interrotto sino a che non pervengano gli elementi richiesti.</p>
<p>7. Per l'espletamento dei propri compiti l'Autorità si avvale, nelle forme e nei modi previsti dallo statuto, di un Comitato consultivo composto da sette componenti, nominati con provvedimento del Presidente dell'Autorità, su proposta, rispettivamente, del Sindaco di Venezia, del Sindaco di Chioggia, del Presidente dell'Autorità di Sistema</p>	<p>7. Per l'espletamento dei propri compiti l'Autorità si avvale, nelle forme e nei modi previsti dallo statuto, di un Comitato consultivo composto da sette componenti, nominati con provvedimento del Presidente dell'Autorità, su proposta, rispettivamente, del Sindaco di Venezia, del Sindaco di Chioggia, del Presidente dell'Autorità di Sistema</p>

Decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 <i>Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia</i>	
Testo vigente	Testo modificato
Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, del Presidente dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, del Presidente della Giunta regionale del Veneto e del Segretario generale dell'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali, scelti tra soggetti, anche estranei alla pubblica amministrazione, dotati di specifiche e comprovate competenze e esperienza in materia idraulica e di morfodinamica lagunare e di gestione e conservazione dell'ambiente. Ai componenti del Comitato consultivo non spetta alcun emolumento, compenso né rimborso spese a qualsiasi titolo dovuto.	Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, del Presidente dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, del Presidente della Giunta regionale del Veneto e del Segretario generale dell'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali, scelti tra soggetti, anche estranei alla pubblica amministrazione, dotati di specifiche e comprovate competenze e esperienza <b>anche</b> in materia idraulica e di morfodinamica lagunare e di gestione e conservazione dell'ambiente. Ai componenti del Comitato consultivo non spetta alcun emolumento, compenso né rimborso spese a qualsiasi titolo dovuto.
8. <i>Omissis</i>	<i>Comma non modificato</i>
9. Lo statuto dell'Autorità, adottato, in sede di prima applicazione, dal Presidente dell'Autorità, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Lo statuto disciplina le competenze degli organi di direzione dell'Autorità, reca i principi generali in ordine all'organizzazione ed al funzionamento dell'Autorità, istituendo, inoltre, apposita struttura di controllo interno e prevedendo forme adeguate di consultazione con le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative. L'articolazione degli uffici è stabilita con disposizioni interne adottate secondo le modalità previste dallo statuto. La Corte dei conti esercita il controllo sulla gestione finanziaria dell'Autorità con le modalità stabilite dalla legge 21 marzo 1958, n. 259. L'Autorità può avvalersi del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato, ai sensi dell'articolo 1 del regio decreto 30 ottobre 1933, n. 1611.	9. Lo statuto dell'Autorità, adottato, in sede di prima applicazione, dal Presidente dell'Autorità, <b>sentiti il Presidente della Regione Veneto e il Sindaco della città metropolitana di Venezia</b> , è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Lo statuto disciplina le competenze degli organi di direzione dell'Autorità, reca i principi generali in ordine all'organizzazione ed al funzionamento dell'Autorità, istituendo, inoltre, apposita struttura di controllo interno e prevedendo forme adeguate di consultazione con le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative. L'articolazione degli uffici è stabilita con disposizioni interne adottate secondo le modalità previste dallo statuto. La Corte dei conti esercita il controllo sulla gestione finanziaria dell'Autorità con le modalità stabilite dalla legge 21 marzo 1958, n. 259. L'Autorità <b>si avvale</b> del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato, ai sensi dell'articolo 1 del regio decreto 30 ottobre 1933, n. 1611.
Commi 10-27. <i>Omissis</i>	<i>Commi non modificati</i>
27-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro della salute, da adottare entro il 31 maggio 2022 ai sensi	27-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro della salute, da adottare entro il 31 maggio 2022 ai sensi

Decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 <i>Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia</i>	
Testo vigente	Testo modificato
dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, previa intesa con la regione Veneto, sono dettate le disposizioni per il rilascio delle autorizzazioni per la movimentazione, in aree <b>di mare</b> ubicate all'interno del conterminare lagunare di Venezia, dei sedimenti risultanti dall'escavo dei fondali del conterminare lagunare stesso. Il decreto di cui al precedente periodo disciplina anche i termini del procedimento, la durata dell'autorizzazione e le relative attività di controllo e monitoraggio.	dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, previa intesa con la regione Veneto, sono dettate le disposizioni per il rilascio delle autorizzazioni per la movimentazione, in aree ubicate all'interno del conterminare lagunare di Venezia, dei sedimenti risultanti dall'escavo dei fondali del conterminare lagunare stesso. Il decreto di cui al precedente periodo disciplina anche i termini del procedimento, la durata dell'autorizzazione e le relative attività di controllo e monitoraggio.
<i>Commi 27-ter - 27-quater. Omissis</i>	<i>Commi non modificati</i>
<i>27-quinquies.</i> Sulle domande di autorizzazione di cui al comma <i>27-bis</i> è acquisito il parere di una Commissione tecnico-consultiva istituita presso il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli Venezia Giulia. La Commissione si esprime entro il termine di sessanta giorni.	<i>27-quinquies.</i> Sulle domande di autorizzazione di cui al comma <i>27-bis</i> è acquisito il parere di una Commissione tecnico-consultiva istituita presso il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli Venezia Giulia. La Commissione si esprime entro il termine di <b>trenta</b> giorni.
<i>Comma 27-sexies. Omissis</i>	<i>Comma non modificato</i>

## **Articolo 5** ***(Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'impianto funiviario di Savona)***

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

In particolare il **comma 1** apporta modifiche all'articolo [94-bis del decreto-legge n. 18 del 2020](#) introducendo i commi aggiuntivi *7-bis*, *7-ter*, *7-quater*, *7quinquies* e *7-sexies*.

A tale riguardo giova ricordare che il soprarichiamato articolo *94-bis* aveva previsto **la nomina del Provveditore interregionale alle opere pubbliche di Piemonte, Val d'Aosta e Liguria quale Commissario straordinario con il compito di provvedere alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione degli interventi necessari per il ripristino della funzionalità dell'impianto funiviario di Savona in concessione alla società Funivie S.p.a..**

Si ricorda, inoltre, che la funivia San Giuseppe di Cairo costituisce una infrastruttura funiviaria per il trasporto di carbone e rinfuse solide (non alimentari) dal Porto di Savona al deposito oltre Appennino sito nel Comune di Cairo Montenotte di proprietà del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

L'impianto funiviario assume una preminente rilevanza nell'ambito della portualità alto-tirrenica, per le caratteristiche tecniche e del servizio fornito, per provenienza dei traffici, per la peculiarità delle merci trasportate e per la sua interconnessione funzionale con il trasporto marittimo e ferroviario. Allo stato, la gestione dell'infrastruttura e dei servizi di trasporto merci da effettuarsi mediante gli impianti della funivia Savona S. Giuseppe e del relativo parco ferroviario nel Comune di San Giuseppe di Cairo è affidata alla società Funivie S.p.a. in virtù di una concessione, stipulata il 15 novembre 2007, della durata di 25 anni a decorrere dal 20 dicembre 2007.

Per assicurare la sostenibilità economico-finanziaria dell'esercizio pubblico, quantificato sulla base di un Piano industriale ed operativo, predisposto su iniziativa della stessa società, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di ente concedente, ha riconosciuto un contributo finanziario per l'esercizio, per la manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti, per il rinnovo degli stessi e per gli investimenti per la realizzazione delle coperture dei parchi del carbone (importo stimato di 30 milioni di euro). Detto contributo complessivo nei 15 anni ammonta a euro 104.781.0000 e viene ridotto annualmente sino al suo completo esaurimento nel quindicesimo anno.

Ritornando alla illustrazione del contenuto dell'articolo in questione, il **comma 1** introduce all'articolo *94-bis* del citato decreto-legge n. 18 del 2020 i seguenti commi:

a) **comma 7-bis**, il quale prevede che in caso di cessazione entro il 31 dicembre 2022 della concessione Funivia Savona - San Giuseppe di Cairo e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale provvede, per un periodo massimo di ventiquattro mesi, prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili non oltre il 31 dicembre 2024, ad eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, nonché all'individuazione di un nuovo concessionario secondo le modalità previste dal codice dei contratti pubblici

Si prevede, altresì, che, nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale provvede alla gestione diretta dell'impianto funiviario.

b) **comma 7-ter**, il quale prevede che, qualora non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario all'esito della procedura di cui al comma 7-bis, la regione Liguria subentra allo Stato, quale titolare e concedente dell'impianto funiviario e demanda l'attuazione del conferimento e l'attribuzione alla regione Liguria, a decorrere dalla data di effettivo trasferimento dell'impianto funiviario, delle relative risorse individuate al comma 7-quinquies, ad un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previo accordo di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la regione Liguria;

c) **comma 7-quater**, il quale prevede che il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, per lo svolgimento delle attività individuate ai commi 7-bis e 7-ter e per l'eventuale supporto tecnico, possa avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato o dalle regioni;

d) **comma 7-quinquies**, il quale reca la copertura finanziaria per l'attuazione dei commi 7-bis e 7-ter, quantificati nel limite massimo di euro 700.000 per l'anno 2022 e di euro 5.600.000 a decorrere dall'anno 2023.

Il **comma 2** estende fino al 31 dicembre 2022 le misure in favore dei lavoratori dipendenti da imprese del territorio della Provincia di Savona (cassa integrazione), impossibilitati a prestare attività lavorativa, in tutto o in parte, a seguito della frana verificatasi lungo l'impianto funiviario di Savona, in concessione alla società Funivie S.p.a..

Al riguardo, va premesso che l'articolo 94-bis del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, aveva previsto, al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dalla diffusione del contagio da COVID-19 e di consentire la ripresa economica dell'area della provincia di Savona che la regione Liguria, nel limite delle risorse disponibili destinate alla medesima regione, potesse erogare nell'anno 2020, nel

limite di spesa di 1,5 milioni di euro, un'indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa e degli assegni per il nucleo familiare (ANF), per la durata massima di dodici mesi, in favore dei lavoratori dipendenti da imprese del territorio della provincia di Savona, impossibilitati a prestare attività lavorativa, in tutto o in parte, a seguito della frana verificatasi lungo l'impianto funiviario di Savona, in concessione alla società Funivie S.p.a., in conseguenza degli eccezionali eventi atmosferici del mese di novembre 2019.

Successivamente era stata prevista l'estensione anche per l'anno 2021 dello stesso trattamento prorogato, da ultimo, fino al 31 agosto 2022.

La disposizione in esame prevede la possibilità di riconoscimento da parte dell'INPS, per la durata massima di altri quattro mesi (settembre 2022 – dicembre 2022), di un'ulteriore indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa, in continuità con l'indennità di cui al comma 1 dell'articolo 94-*bis* del decreto-legge n. 18 del 2020, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 27 del 2020.

## **Articolo 6** ***(Disposizioni in materia di trasporto aereo)***

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

L'articolo 6 prevede la **riduzione** dei **termini** di alcune fasi delle procedure relative ad opere contenute nei **piani di sviluppo aeroportuale**.

L'intervento normativo nasce – come si legge nel preambolo del decreto-legge – dalla ritenuta necessità ed urgenza di adottare disposizioni volte al **rilancio** del settore dei **trasporti aerei**, oltre che terrestri e marittimi, ed è espressamente finalizzato a:

- **accelerare** lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT);
- **aumentare** l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico agli aeroporti;
- **incrementare** la rilevanza **strategica** e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali italiani.

Il Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) è un sistema **integrato** di infrastrutture che costituiscono la struttura portante del sistema italiano di offerta di mobilità delle persone e delle merci (si veda l'approfondimento pubblicato sul [sito](#) del MIMS).

Per ulteriori riferimenti alla programmazione strategica in tema di trasporto – anche aereo – si veda l'Allegato Infrastrutture 2022 ([qui il dossier](#)).

Il **comma 1** individua **tre fasi procedurali** interessate dalla riduzione dei termini procedurali: il sub-procedimento di valutazione di impatto ambientale (VIA), la fase del **dibattito pubblico** e l'**accertamento di conformità**.

Più nel dettaglio, è stabilito che:

- a) le procedure di **VIA** di cui all'articolo 6, comma **3-ter**, del decreto legislativo n. 152 del 2006 – cosiddetto **Codice dell'ambiente** - e quelle relative alle **opere** inserite nei **piani di sviluppo aeroportuale**, inclusi gli interventi di mitigazione e miglioramento ambientale, sono svolte nei tempi previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma **2-bis**, del medesimo **Codice**.

L'articolo 6 del Codice dell'ambiente disciplina, al comma **3-ter**, alcuni aspetti della VIA cui sono sottoposti:



- **progetti** di opere e interventi da realizzarsi **nell’ambito** del Piano regolatore portuale o del Piano di sviluppo aeroportuale, che **già** risultino **sottoposti a VAS** - valutazione ambientale strategica;
- **gli stessi Piani** - regolatore portuale e di sviluppo aeroportuale -, nonché le rispettive **varianti**.

Quanto ai **primi**, la disposizione prevede che costituiscono **dati acquisiti** tutti gli elementi già valutati in sede di VAS o comunque desumibili dai Piani citati.

Quanto, invece, alla **seconda** ipotesi, il riferimento è ai casi in cui siano gli stessi Piani e loro rispettive varianti ad avere dei contenuti che, secondo le norme comunitarie, ne comportino l’assoggettamento a VIA **nella loro interezza**.

La relativa valutazione si svolge secondo le modalità e le competenze descritte nella **Parte Seconda** del Codice dell’ambiente - che specificamente disciplina le procedure per la VAS, per la VIA e per l’autorizzazione integrata ambientale (AIA) -, con la **specificità** che essa è comunque **integrata** dalla VAS per gli eventuali contenuti di **pianificazione** del Piano. In ogni caso, il provvedimento conclusivo resta **unico**.

L’articolo **8**, comma **2-bis**, invece, istituisce e disciplina la composizione della **Commissione tecnica PNRR-PNIEC**, deputata allo svolgimento delle procedure di valutazione ambientale di competenza **statale** dei progetti:

- rientranti nel **PNRR**;
- finanziati a valere sul **Fondo complementare**;
- attuativi del **PNIEC** – Piano nazionale integrato per l’energia e il clima, individuati nell’allegato I-*bis* al Codice dell’ambiente.

Per lo svolgimento delle procedure afferenti tali progetti, sono previsti dei **termini speciali** allo scopo di **abbreviare considerevolmente** i tempi.

Infatti, con il decreto-legge n. 76 del 2020 (cosiddetto decreto semplificazioni del 2020, [qui il dossier](#)) sono state apportate le prime modifiche al Codice dell’ambiente, che hanno portato alla creazione della cosiddetta “**VIA fast track**”, poi ulteriormente estesa dal successivo decreto-legge n. 77 del 2021 (cosiddetto decreto semplificazioni del 2021, [qui il dossier](#)).

Gli elementi su cui tale procedura accelerata si fonda sono, come già visto, la creazione di una apposita Commissione tecnica (articolo 8, comma 2-*bis*) e, soprattutto, la previsione di **termini abbreviati**, mediante le modifiche apportate ai **commi 2 e 2-bis** dell’**articolo 25** del Codice dell’ambiente.

I tempi risultano sostanzialmente **dimezzati**.

*Si valuti l’opportunità di esplicitare il riferimento ai tempi previsti per le opere di cui all’articolo 8, a tal fine richiamando espressamente le disposizioni di cui all’articolo 25, commi 2 e 2-bis, che tali tempi disciplinano.*

- b) il **dibattito pubblico** – che è stato istituito dall’articolo 22 del decreto legislativo n. 50 del 2016 (Codice degli appalti) – ha una durata **massima** di **45 giorni** e tutti i **termini** previsti dal d.P.C.M. n. 76 del 2018 (Regolamento recante modalità di svolgimento, tipologie e soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico) sono **dimezzati**. Si tratta dei termini ridotti previsti dall’articolo 46, comma 1, secondo periodo, del citato decreto-legge n. 77 del 2021, cui la disposizione rinvia.

- c) infine, i termini per l'**accertamento di conformità** previsto dall'articolo 2 del d.P.R. n. 383 del 1994 sono **ridotti della metà** relativamente ai piani di sviluppo aeroportuale ed alle opere in essi ricomprese. Pertanto, l'accertamento deve essere concluso **entro 30 giorni dalla richiesta** da parte dell'amministrazione competente.

Nell'ipotesi in cui le opere di cui al comma 1 comportino un **miglioramento dell'impatto ambientale** sulle aree già antropizzate, il comma 2 dispone che esse siano **recepite in via prioritaria** negli strumenti di pianificazione urbanistica, naturalistica e paesaggistica vigenti.

Con una norma di chiusura, infine, il comma 3 disciplina i termini procedurali relativi ai piani di sviluppo aeroportuale degli aeroporti di interesse nazionale **diversi** da quelli intercontinentali così come alle opere in essi inserite.

Mentre è espressamente disposto che **anche** in questo caso trovino applicazione i termini – sopra riportati alle lettere **b)** e **c)** – concernenti lo svolgimento del dibattito pubblico e l'accertamento di conformità, risultano **diversi** i termini delle procedure di **VIA** previsti dalla Parte Seconda del Codice dell'ambiente: essi, infatti, sono in questo caso **dimezzati**.

Sullo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali la **IX Commissione Trasporti** della Camera dei deputati ha ascoltato in sede informale il **presidente dell'ENAC**, Pierluigi Di Palma, nella seduta del 30 maggio 2022.

**Articolo 7**  
***(Disposizioni urgenti in materia di sicurezza e circolazione stradale e di infrastrutture autostradali)***

L'articolo 7 apporta una nutrita serie di modifiche al codice della strada, al fine di ridurre gli oneri amministrativi a carico degli utenti, di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile e di incrementare la sicurezza della circolazione stradale (comma 1).

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

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

Da ultimo, dispone la sospensione dell'aumento dei pedaggi delle autostrade A24 e A25 dal 1° luglio fino al 31 dicembre 2022 o, se anteriore, fino alla conclusione della verifica della sussistenza delle condizioni per la prosecuzione del rapporto concessorio in essere (comma 4).

L'articolo 7, comma 1, lettere da *a*) a *i*), modifica nove articoli del codice della strada (decreto legislativo n. 285 del 1992), al dichiarato fine di:

- ridurre gli oneri amministrativi a carico degli utenti;
- favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, nonché
- incrementare la sicurezza della circolazione stradale.

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

La prima modifica (lettera *a*) interessa l'articolo 24 in materia di disciplina delle pertinenze stradali ed è sostanzialmente volta a inserirvi il riferimento alle stazioni per la ricarica dei veicoli elettrici.

L'articolo 24 definisce le pertinenze stradali come le parti della strada destinate in modo permanente al servizio o all'arredo funzionale di essa (comma 1).

Esse si distinguono in pertinenze di esercizio e pertinenze di servizio:

- le prime sono quelle che formano parte integrante della strada o ineriscono permanentemente alla sede stradale (comma 3), mentre
- le seconde sono le aree di servizio, le aree di parcheggio, le aree ed i fabbricati per la manutenzione delle strade o comunque destinati in modo permanente ed esclusivo al servizio della strada e dei suoi utenti. La loro determinazione

competete all'ente proprietario della strada e non deve comportare intralcio alla circolazione o limitazioni alla visibilità (comma 4).

Più precisamente, le innovazioni interessano:

- 1) il comma 4, primo periodo, dove si precisa che costituiscono pertinenze stradali di servizio le aree di servizio, con i relativi manufatti destinati non solo al rifornimento ed al ristoro degli utenti, ma anche alla ricarica dei veicoli;
- 2) il comma 5, a mente del quale tra le pertinenze destinate al ristoro che possono sia appartenere a soggetti diversi dall'ente proprietario, sia essere da questo affidate in concessione a terzi, accanto alle aree di servizio, alle aree di parcheggio ed ai fabbricati è inserito il riferimento alle aree per la ricarica dei veicoli;
- 3) il comma *5-bis*, il quale regola le modalità di previsione delle pertinenze di servizio relative alle autostrade (strade di tipo A). In particolare, al fine di garantire la sicurezza della circolazione stradale con riferimento alla congruenza del progetto autostradale, tale previsione è effettuata:
  - nei progetti dell'ente proprietario o, in caso di regime concessorio, nei progetti del concessionario e con l'approvazione del concedente;
  - secondo le modalità fissate dall'ART, sentita l'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'[articolo 36 del decreto-legge n. 98 del 2011](#);
  - d'intesa con le regioni, esclusivamente per i profili di competenza regionale;
  - nel rispetto delle disposizioni in materia di affidamento dei servizi di distribuzione di carbolubrificanti e delle attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio autostradali, nonché – in forza della nuova previsione normativa – delle norme che disciplinano l'installazione e la gestione di stazioni di ricarica elettrica.

Il secondo gruppo di modifiche (lett. *b*) concerne la classificazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi in base alle categorie internazionali, contenuta nell'articolo 47, comma 2, lettera *a*), ed è volto a sostituire le definizioni ivi contenute ai capoversi «categoria L1e», «categoria L2e», «categoria L3e» e «categoria L4e».

Per una maggiore chiarezza espositiva, si propone un testo a fronte:

Testo nella vecchia formulazione	Testo risultante dalle modifiche introdotte dal decreto-legge
- categoria L1e: veicoli a due ruote la cilindrata del cui motore (se si tratta di motore termico) non supera i 50 cc e la cui velocità massima di costruzione (qualunque sia il sistema di	- categoria L1e: veicoli a due ruote la cilindrata del cui motore non supera i 50 cc <b>per i motori a combustione interna ad accensione comandata, la cui potenza del motore</b>

Testo nella vecchia formulazione	Testo risultante dalle modifiche introdotte dal decreto-legge
propulsione) non supera i 45 km/h;	<b>elettrico non supera i 4 kW</b> e la cui velocità massima di costruzione non supera i 45 km/h;
- categoria L2e: veicoli a tre ruote la cilindrata del cui motore (se si tratta di motore termico) non supera i 50 cc e la cui velocità massima di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) non supera i 45 km/h;	- categoria L2e: veicoli a tre ruote la cilindrata del cui motore non supera i 50 cc <b>per i motori a combustione interna ad accensione comandata o non supera i 500 cc per i motori a combustione interna ad accensione spontanea, la cui potenza del motore elettrico non supera i 4 kW, la cui massa in ordine di marcia non supera i 270 kg</b> e la cui velocità massima di costruzione non supera i 45 km/h;
- categoria L3e: veicoli a due ruote la cilindrata del cui motore (se si tratta di motore termico) supera i 50 cc o la cui velocità massima di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) supera i 45 km/h;	- categoria L3e: veicoli a due ruote <b>che non possono essere classificati come appartenenti alla categoria;</b>
- categoria L4e: veicoli a tre ruote asimmetriche rispetto all'asse longitudinale mediano, la cilindrata del cui motore (se si tratta di motore termico) supera i 50 cc o la cui velocità massima di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) supera i 45 km/h (motocicli con carrozzetta laterale); [...]	- categoria L4e: veicoli a tre ruote asimmetriche rispetto all'asse longitudinale mediano, <b>costituiti da veicoli di categoria L3e dotati di sidecar, con un numero massimo di quattro posti a sedere incluso il conducente e con un numero massimo di due posti per passeggeri nel sidecar; [...]</b>

*Con riferimento al capoverso «L3e», si valuti l'opportunità di aggiungere, dopo la parola «categoria», il codice «L1e».*

*Quanto al capoverso «L4e», si suggerisce l'uso del corsivo per il termine «sidecar».*

La lettera c) apporta alcune modifiche all'articolo 50 del Codice della strada, in materia di velocipedi.

Innanzitutto, con la nuova formulazione rientrano nella nozione di velocipedi di cui al comma 1:

non solo – com'è già previsto:

- i veicoli con due o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo; e
- le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW la cui

alimentazione e' progressivamente ridotta ed infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare; ma anche:

- le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,5 kW se adibiti al trasporto di merci.

Conseguentemente, al comma 2 sono introdotte delle previsioni specifiche relative ai velocipedi adibiti al trasporto di merci.

Mentre, infatti, è previsto che i velocipedi in genere non possono superare 1,30 m di larghezza, 3,5 m di lunghezza e 2,20 m di altezza, i velocipedi adibiti al trasporto di merci devono avere un piano di carico:

- approssimativamente piano e orizzontale;
- aperto o chiuso;
- corrispondente al seguente criterio: lunghezza del piano di carico x larghezza del piano di carico  $\geq$  0,3 x lunghezza del veicolo x larghezza massima del veicolo.

Infine, sono aggiunti due nuovi commi.

Il nuovo comma 2-bis dispone che i velocipedi a pedalata assistita che manchino di una o più delle caratteristiche o prescrizioni contenute nel comma 1 devono essere considerati ciclomotori ai sensi e per gli effetti dell'articolo 97, il quale è peraltro interessato da alcune modifiche, di cui si va a dire *infra*.

Il nuovo comma 2-ter, viceversa, prevede due sanzioni amministrative:

- con la prima si intende punire chiunque fabbrica, produce, pone in commercio o vende velocipedi a pedalata assistita capaci di sviluppare una velocità superiore a quella prevista dal comma 1, e consiste nel pagamento di una somma da 1.084 a 4.339 euro;
- con la seconda si intende punire chi manomette i velocipedi a pedalata assistita al fine, alternativamente, di aumentare la potenza nominale continua massima del motore ausiliario elettrico o la velocità oltre i limiti posti dal comma 1, e comporta il pagamento di una somma da 845 a 3.382 euro.

Come già accennato, la lettera *d*) incide sull'articolo 97, concernente la disciplina della circolazione dei ciclomotori, inserendovi un nuovo comma 3-bis.

Appare opportuno premettere che, ai sensi dell'articolo 97, comma 1, per poter circolare, i ciclomotori devono essere muniti di:

- a) un certificato di circolazione, nel quale sono riportati i dati di identificazione e costruttivi del veicolo, nonché quelli della targa e dell'intestatario;
- b) una targa, che identifica l'intestatario del certificato di circolazione. Essa è personale e abbinata a un solo veicolo; la sua fabbricazione e

vendita sono riservate allo Stato ed il titolare la trattiene in caso di vendita (comma 2).

Il comma 3, poi, stabilisce che ciascun ciclomotore è individuato nell' Archivio nazionale dei veicoli, di cui agli articoli 225 e 226, da una scheda elettronica contenente:

- il numero di targa;
- il nominativo del suo titolare;
- i dati costruttivi e di identificazione di tutti i veicoli di cui, nel tempo, il titolare della targa sia risultato intestatario, con la data e l'ora di ciascuna variazione d'intestazione.

I dati relativi alla proprietà del veicolo sono, altresì, inseriti nel sistema informatico del competente Dipartimento del MIMS a fini di sola notizia, per l'individuazione del responsabile della circolazione.

L'articolo 225 del Codice della strada istituisce, ai fini della sicurezza stradale e per rendere possibile l'acquisizione dei dati inerenti allo stato delle strade, dei veicoli e degli utenti e dei relativi mutamenti:

- un archivio nazionale delle strade presso il MIMS;
- un archivio nazionale dei veicoli presso il Dipartimento per i trasporti terrestri;
- una anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, anch'essa presso il Dipartimento per i trasporti terrestri, contenente anche incidenti e violazioni.

Il successivo articolo 226 ne disciplina l'organizzazione, stabilendo, con specifico riferimento all'archivio nazionale dei veicoli (commi da 5 a 9), che esso:

- è istituito presso il Dipartimento per i trasporti terrestri;
- contiene i dati relativi ai veicoli di cui all'art. 47, comma 1, lettere *e*), *f*), *g*), *h*), *i*), *l*), *m*) e *n*), cioè:
  - ciclomotori;
  - motoveicoli;
  - autoveicoli;
  - filoveicoli;
  - rimorchi;
  - macchine agricole;
  - macchine operatrici;
  - veicoli con caratteristiche atipiche;

più nel dettaglio, per ogni veicolo devono essere indicati i dati relativi:

- alle caratteristiche di costruzione e di identificazione;
- all'emanazione della carta di circolazione;
- a tutte le successive vicende tecniche e giuridiche del veicolo;
- agli incidenti in cui il veicolo sia stato coinvolto;
- è completamente informatizzato;
- è popolato ed aggiornato con i dati raccolti dal Dipartimento per i trasporti terrestri, dagli organi addetti all'espletamento dei servizi di polizia stradale, dalle compagnie di assicurazione, che sono tenuti a trasmettere i

dati, con le modalità e nei tempi di cui al regolamento, al C.E.D. del Dipartimento stesso;

- è accessibile secondo le modalità stabilite nel regolamento.

Il nuovo comma 3-*bis* è volto a disciplinare l'ipotesi in cui risulti che le persone fisiche intestatarie dei certificati di circolazione hanno trasferito la propria residenza.

In tal caso l'archivio nazionale dei veicoli è aggiornato ad opera dell'ufficio competente del Dipartimento per la mobilità sostenibile, che a sua volta riceve notizia dell'avvenuto trasferimento dai comuni per il tramite dell'archivio nazionale della popolazione residente (ANPR), non appena eseguita la registrazione della variazione anagrafica.

Viceversa, nell'ipotesi in cui siano le persone giuridiche intestatarie di certificati di circolazione a trasferire la propria sede, incombe direttamente su di esse l'onere di richiedere l'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli, alternativamente:

- all'ufficio competente del Dipartimento per la mobilità sostenibile, oppure  
a uno dei soggetti di cui alla legge n. 264 del 1991, abilitati al collegamento telematico con il CED del Dipartimento stesso entro 30 giorni dal trasferimento.

*Si valuti l'opportunità di specificare, nel caso di trasferimento della residenza di persone fisiche, su quale dei due Comuni – quello di provenienza o quello di destinazione – incombe l'obbligo informativo di cui sopra.*

Con la lettera *e*) si sostituisce la lettera *f*) dell'articolo 116, comma 3, del Codice della strada, avente ad oggetto la disciplina del regime delle patenti di tipo B per la guida di veicoli a motore.

Anche in questo caso, per una maggior chiarezza espositiva si propone il seguente testo a fronte:

Formulazione originaria	Nuova formulazione
<p><i>f</i>) B: autoveicoli la cui massa massima autorizzata non supera 3500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto persone oltre al conducente; ai veicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio avente una massa massima autorizzata non superiore a 750 kg. Agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg, purché la massa massima autorizzata di tale combinazione non superi 4250 kg. Qualora</p>	<p><i>f</i>) B: 1) autoveicoli la cui massa massima autorizzata non supera 3500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto persone oltre al conducente; ai veicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio avente una massa massima autorizzata non superiore a 750 kg. Agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg, purché la massa massima autorizzata di tale combinazione non superi 4250 kg. Qualora</p>



Formulazione originaria	Nuova formulazione
<p>tale combinazione superi 3500 chilogrammi, è richiesto il superamento di una prova di capacità e comportamento su veicolo specifico. In caso di esito positivo, è rilasciata una patente di guida che, con un apposito codice comunitario, indica che il titolare può condurre tali complessi di veicoli; [...]</p>	<p>tale combinazione superi 3500 chilogrammi, è richiesto il superamento di una prova di capacità e comportamento su veicolo specifico. In caso di esito positivo, è rilasciata una patente di guida che, con un apposito codice comunitario, indica che il titolare può condurre tali complessi di veicoli;</p> <p><b>2) veicoli senza rimorchio adibiti al trasporto di merci, alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 2 della direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 e con una massa autorizzata massima superiore a 3500 kg ma non superiore a 4250 kg, a condizione che la massa superiore ai 3500 kg non determini aumento della capacità di carico in relazione allo stesso veicolo e sia dovuta esclusivamente all'eccesso di massa del sistema di propulsione in relazione al sistema di propulsione di un veicolo delle stesse dimensioni dotato di un motore convenzionale a combustione interna ad accensione comandata o ad accensione a compressione. In tali casi, la patente di guida deve essere conseguita da almeno due anni; [...]</b></p>

Quindi, in forza dell'innovazione introdotta, la patente B abilita alla guida non solo degli autoveicoli descritti all'attuale numero 1), ma anche ai veicoli senza rimorchio adibiti al trasporto delle merci, che:

- siano alimentati con i combustibili alternativi elencati all'articolo 2 della direttiva 96/53/CE, definiti come combustibili o fonti di energia che fungono, almeno in parte, da sostituti delle fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto e che possono contribuire alla sua decarbonizzazione e migliorare le prestazioni ambientali del settore dei trasporti. Si tratta, in sostanza, di:
  - a) elettricità consumata in tutti i tipi di veicoli elettrici;
  - b) idrogeno;
  - c) gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa (gas naturale compresso — GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto — GNL);
  - d) gas di petrolio liquefatto (GPL);
  - e) energia meccanica immagazzinata/prodotta a bordo, incluso il calore di scarto;
- abbiano una massa autorizzata massima superiore a 3500 kg ma non a 4250 kg, con l'ulteriore condizione che:

- la massa superiore ai 3500 kg non determini aumento della capacità di carico in relazione allo stesso veicolo e
- sia dovuta esclusivamente all'eccesso di massa del sistema di propulsione in relazione al sistema di propulsione di un veicolo delle stesse dimensioni dotato di un motore convenzionale a combustione interna ad accensione comandata o ad accensione a compressione.

*Si valuti l'opportunità di chiarire tale ultima previsione normativa, poiché non è di immediata comprensione a quali tra i casi disciplinati si riferisca:*

Con la lettera *f*) è aggiunto un nuovo terzo periodo all'articolo 117, comma 2-*bis* del Codice della strada, in tema di limitazioni imposte nella guida ai titolari di patente di tipo B.

Il comma 2-*bis*, infatti, vieta ai titolari di patente di guida di categoria B, per il primo anno dal rilascio, la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t (primo periodo). Il limite di potenza massima è elevato a 70 kW nel caso di veicoli di categoria M1 (secondo periodo), che, ai sensi dell'articolo 47 del Codice della strada, sono i veicoli destinati al trasporto di persone, aventi non più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente.

Con il nuovo terzo periodo, si stabilisce che, per le autovetture elettriche o ibride *plug-in*, il limite di potenza specifica è pari a 65 kW/t compreso il peso della batteria.

Tuttavia, come dispongono i periodi successivi, le suddette limitazioni non si applicano:

- ai veicoli adibiti al servizio di persone invalide, purché la persona invalida sia presente sul veicolo; ovvero
- nell'ipotesi in cui, accanto al conducente si trovi, in funzione di istruttore, una persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, o una patente valida per la categoria superiore.

Tale divieto ha effetto non per un anno, bensì per tre anni dal rilascio della patente di guida, per quanti abbiano subito un provvedimento di sospensione della patente per detenzione di stupefacenti ad uso personale, ai sensi dell'articolo 75, comma 1, del d.P.R. n. 309 del 1990. Restano, in ogni caso, ferme le ulteriori preclusioni, nonché l'ipotesi di revoca della patente a seguito della suddetta sospensione, previste dall'articolo 120 del Codice della strada.

Lo stesso articolo 120, appena menzionato, è a sua volta modificato ad opera della lettera *g*).

Innanzitutto, l'attuale rubrica ("Requisiti morali per ottenere il rilascio dei titoli abilitativi di cui all'articolo 116") è sostituita dalla seguente: "Requisiti morali

per ottenere il rilascio della patente di guida e disposizioni sull'interdizione alla conduzione di velocipedi a pedalata assistita”.

E, difatti, l'ulteriore modifica apportata concerne l'introduzione di un nuovo comma *6-bis*, specificamente volto a disciplinare le ipotesi in cui le autorità preposte **possono disporre** l'interdizione dalla conduzione dei velocipedi a pedalata assistita, nei confronti dei soggetti, individuati nel comma 1, che non possono conseguire la patente di guida, vale a dire:

- i delinquenti abituali, professionali o per tendenza;
- coloro che sono o sono stati sottoposti:
  - ◆ a misure di sicurezza personali,
  - ◆ alle misure di prevenzione di cui al decreto legislativo n. 159 del 2011 (codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione);
- le persone condannate per i reati di cui agli articoli 73 e 74 del d.P.R. n. 309 del 1990 (Testo unico in materia di stupefacenti), ossia i reati di produzione, traffico e detenzione illeciti di sostanze stupefacenti o psicotrope, nonché associazione finalizzata al traffico illecito di tali sostanze, fatti salvi gli effetti degli eventuali provvedimenti riabilitativi;
- i soggetti destinatari dei divieti di cui agli articoli 75, comma 1, lettera a), e *75-bis*, comma 1, lettera f), del medesimo d.P.R. n. 309 del 1990 per tutta la durata dei predetti divieti.  
 La prima ipotesi consiste nella sospensione della patente e dei titoli di abilitazione alla guida o nel divieto di conseguirli fino a tre anni, per quanti risultino detentori di sostanza stupefacente o psicotropa per uso personale;  
 la seconda, invece, concerne il divieto di condurre qualsiasi veicolo a motore, cui viene sottoposto chi non solo pone in essere la medesima condotta sanzionata dall'articolo 75, ma con modalità o circostanze dell'uso tali da comportare un pericolo per la sicurezza pubblica; ma anche risulti già condannato, anche non definitivamente, per reati contro la persona o contro il patrimonio o per reati previsti dal d.P.R. n. 309 del 1990 o dalle norme sulla circolazione stradale, oppure sanzionato per violazione dello stesso d.P.R. o destinatario di misura di prevenzione o di sicurezza;
- infine, le persone a cui per la seconda volta sia revocata la patente con sentenza di condanna per il reato di cui al terzo periodo del comma 2 dell'articolo 222, ossia omicidio colposo derivante da una violazione alle disposizioni del Codice della strada.

Nei confronti di tali soggetti, il nuovo comma *6-bis* dispone che, alternativamente:

- il giudice con la sentenza di condanna o con l'applicazione di una misura di sicurezza o di prevenzione, ovvero
- il prefetto con l'irrogazione dei divieti di cui ai già citati articoli 75, comma 1, lettera a), e 75-bis, comma 1, lettera f), del d.P.R. n. 390 del 1990 (v. *supra*), può disporre l'interdizione dalla conduzione dei velocipedi a pedalata assistita (di cui all'articolo 50 del Codice della strada, v. *supra*).

Si sottolinea, al riguardo, che si tratta di una **facoltà** del prefetto e non di un **automatismo**.

Al proposito parrebbe che il decreto legge abbia voluto trarre insegnamento dalla **Corte costituzionale**, la quale – con la sentenza n. **24 del 2020** - ha dichiarato illegittimo l'automatismo della revoca della patente nei confronti di chi sia stato colpito da misura di sicurezza; e con la sentenza n. **99 del 2020** ha dichiarato illegittimo l'automatismo della revoca della patente nei confronti di chi sia stato colpito da misura di prevenzione.

Sono fatti salvi gli effetti dei provvedimenti riabilitativi ed è specificato che, per i soggetti destinatari dei predetti divieti, l'interdizione vale per tutta la loro durata. Nell'ipotesi di cui al comma 2 dell'articolo 120 in esame, il prefetto può disporre l'interdizione con lo stesso provvedimento di revoca della patente di guida.

Il comma 2 fa riferimento a tutte le condizioni soggettive elencate nel comma 1 dell'articolo 120 (v. elenco *supra*), con esclusione dei soli soggetti cui per la seconda volta sia revocata la patente con sentenza di condanna per omicidio colposo derivante da una violazione alle disposizioni del Codice della strada, e dispone che, nel caso in cui tali condizioni intervengano in data successiva al rilascio della patente di guida, il prefetto provvede a revocarla, e sempre purché non siano trascorsi più di tre anni dalla data di applicazione delle misure di prevenzione, o di quella del passaggio in giudicato della sentenza di condanna per i reati indicati.

Avverso il provvedimento interdittivo emanato dal prefetto è ammesso ricorso ai sensi del comma 4 dell'articolo 120, quindi da proporsi al Ministro dell'interno il quale decide, entro sessanta giorni, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (*recte*: Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili). La violazione della misura interdittiva in parola è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da 2 mila a 7 mila euro ed è, altresì, disposta la confisca del velocipede.

La lettera *h*) apporta cinque modifiche all'articolo 126 del Codice della strada, che regola la durata della validità della patente di guida e i requisiti psico-fisici di idoneità alla guida la cui permanenza è necessaria ai fini della conferma della validità della patente stessa.

Innanzitutto, al primo periodo del comma 8 – a mente del quale la validità della patente è confermata dal competente ufficio centrale del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici – è premessa una clausola volta a far salvo quanto previsto dal comma 8-ter, anch'esso di nuova introduzione (v. infra).

È, poi, apportata una correzione terminologica, volta a sostituire la previgente denominazione del Dipartimento appena citato, ovunque ricorra, con la nuova: “Dipartimento per la mobilità sostenibile”.

Come anticipato, è inserito nel corpo della disposizione un nuovo comma 8-ter, il quale dispone che, nell'ipotesi in cui una patente di guida risulti scaduta da più di cinque anni, la conferma della sua validità è subordinata anche all'effettuazione, con esito positivo, di un esperimento di guida dal quale si evinca il permanere dell'idoneità tecnica alla guida in capo al titolare della patente.

A tal fine, al conducente è rilasciata dagli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile la ricevuta che attesta la prenotazione dell'esperimento di guida, la quale consente allo stesso di condurre il veicolo fino al giorno stabilito per la prova. La ricevuta è rilasciata previa acquisizione della certificazione medica di cui al comma 8 (cioè, l'esito della visita medica finalizzata a verificare la sussistenza dei requisiti psico-fisici di idoneità alla guida, ai sensi dell'articolo 119) e su richiesta del conducente.

L'esperimento di guida consiste nell'esecuzione di:

- almeno una delle manovre e
- almeno tre dei comportamenti di guida nel traffico

previsti per la prova di guida finalizzata al conseguimento della patente della stessa categoria di quella posseduta.

Se il conducente non si presenta il giorno stabilito per l'esperimento di guida, o se questo ha esito negativo, la patente è revocata.

Con un'ulteriore modifica, al comma 9 è aggiunto un nuovo ultimo periodo, che estende l'applicazione delle disposizioni di cui al comma 8-ter anche ai soggetti titolari di patente italiana, la cui residenza o dimora risulti stabilita in un altro Stato per almeno sei mesi.

Si tratta dell'ipotesi in cui, ai sensi del comma 9, la validità della patente viene confermata dalle autorità diplomatico-consolari italiane presenti negli Stati medesimi, previo accertamento dei requisiti psico-fisici da parte di medici fiduciari delle ambasciate o dei consolati italiani, mediante il rilascio di una specifica attestazione che, per il periodo di permanenza all'estero, fa fede dell'avvenuta verifica del permanere dei suddetti requisiti.

Le modifiche che interessano il comma 10 consistono in adeguamenti terminologici, dal momento che sono aggiornate le denominazioni:

- della “Direzione generale per la motorizzazione”, aggiungendovi le parole “per i servizi ai cittadini ed alle imprese in materia di trasporti e di navigazione”, e

- del “Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici”, sostituendola con l’attuale “Dipartimento per la mobilità sostenibile”.

Modifiche di analogo tenore riguardano, da ultimo, il comma 10-*bis*, dove sono sostituite le parole:

- “Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici” con “Dipartimento per la mobilità sostenibile”, e
- “Ministero delle infrastrutture e dei trasporti” con “Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili”.

Infine, in materia di comportamento dei pedoni e di autorizzazioni alla circolazione su strada pedonale delle macchine per uso di bambini o di persone invalide, la lettera *i*) introduce, all’articolo 190, comma 7, un ultimo periodo, che consente alle macchine per uso di persone con disabilità la circolazione:

- sui percorsi ciclabili e sugli itinerari ciclopedonali, nonché, se dotate di motore:
  - sulle piste ciclabili;
  - sulle corsie ciclabili;
  - sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile;
  - sulle strade urbane ciclabili.

Il **comma 2** dell’articolo in commento rinvia all’emanazione di un decreto del MIMS, per definire le modalità di annotazione sul documento unico dell’eccesso di massa connesso al sistema di propulsione installato, nonché di aggiornamento del documento unico già rilasciato. L’efficacia della disposizione di cui al comma 1, lettera e), è subordinata alla definizione della procedura di consultazione della Commissione europea ai sensi della [direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996](#) e la medesima disposizione di cui al comma 1, lettera e), si applica ai veicoli per i quali il documento di circolazione riporta le indicazioni di cui al primo periodo.

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

Il **comma 4** sospende l’incremento dell’onere concessorio - dal 1° luglio 2022 al 31 dicembre 2022 e comunque non oltre la conclusione della verifica della sussistenza delle condizioni per la prosecuzione dell’attuale rapporto concessorio - delle autostrade A24 e A25, ove tale conclusione sia anteriore alla data del 31 dicembre 2022, è sospeso l’incremento delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25. Per la durata del periodo di sospensione, si applicano le tariffe di pedaggio vigenti alla data del 31 dicembre 2017.

## Articolo 8

### *(Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale)*

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

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

I commi da 1 a 5 dell'articolo 8 sono volti ad innovare la disciplina relativa all'«Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile».

La prima modifica, contenuta al comma 1, incide sull'articolo 1, comma 300, della [legge n. 244 del 2007](#) (finanziaria per il 2008) istitutivo di tale Osservatorio e consiste proprio nella sostituzione della nuova denominazione dell'organismo alla precedente (che era «Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale»).

L'articolo 1, comma 300, citato, istituisce presso il MIMS il suddetto Osservatorio, al quale è espressamente previsto che partecipino i rappresentanti dei Ministeri competenti, delle regioni e degli enti locali.

Lo scopo precipuo della creazione di tale Osservatorio è creare una banca dati e un sistema informativo pubblico correlati a quelli regionali, nonché assicurare la verifica dell'andamento del settore e del completamento del processo di riforma.

Per le spese per il funzionamento dell'Osservatorio la disposizione in parola autorizza la spesa di 2 milioni l'anno a decorrere dal 2008.

È, altresì, previsto l'obbligo, per l'Osservatorio, di presentare annualmente un rapporto alle Camere sullo stato del trasporto pubblico locale.

Al comma 1 sono poi elencate le finalità dell'intervento normativo (le quali, per la loro vastità, sembrano doversi più correttamente riferire all'intero articolo 8 e non al solo comma 1), ossia il miglioramento della programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e, più in generale, della mobilità locale nelle sue diverse espressioni, in coerenza – del resto – con gli obiettivi posti dal PNRR.

Ai sensi del comma 2, all'Osservatorio sono affidati i seguenti, ulteriori, compiti:

- a) la predisposizione periodica di modelli di elaborazione dei dati trasportistici, economici e ambientali per la programmazione dei servizi di

trasporto pubblico locale integrata, ove possibile, con programmi di mobilità attiva, di soluzioni innovative di mobilità sostenibile nelle aree urbane, ivi compresi i servizi di noleggio senza conducente di cui all'articolo 84, comma 1, del [decreto legislativo n. 285 del 1992](#) (Codice della strada), con la possibilità di effettuare noleggi anche per pochi minuti senza interazione con personale dedicato (*sharing mobility*);

Si ricorda che, ai sensi del citato articolo 84, comma 1, del Codice della strada, un veicolo si intende adibito a locazione senza conducente quando il locatore, dietro corrispettivo, si obbliga a mettere a disposizione del locatario, per le esigenze di quest'ultimo, il veicolo stesso.

- b) l'acquisizione di dati e la predisposizione di modelli di elaborazione digitale utili ad assicurare un'attività minima uniforme dei *mobility manager* d'area e dei *mobility manager* aziendali e scolastici;
- c) l'acquisizione di dati e la predisposizione di modelli di elaborazione digitale utili a definire gli elementi minimi per la predisposizione dei Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS);
- d) l'acquisizione periodica e la predisposizione, anche d'intesa con il Ministero dello sviluppo economico, di modelli di elaborazione di dati utili a valutare le proposte di investimento nel settore della mobilità locale coordinandole con gli indirizzi di politica industriale che riguardano le filiere produttive interessate;
- e) l'acquisizione di dati statistici e analitici utili a predisporre modelli minimi di integrazione dello sviluppo urbano e metropolitano con lo sviluppo della programmazione della mobilità pubblica.

Per lo svolgimento delle suddette attività, il successivo comma 3 consente all'Osservatorio di stipulare apposite convenzioni con:

- le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del [decreto legislativo n. 165 del 2001](#) (recante norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche);

Il riferimento è a tutte le amministrazioni dello Stato, ivi compresi:

- gli istituti e scuole di ogni ordine e grado;
- le istituzioni educative, le aziende ed amministrazioni dello Stato ad ordinamento autonomo;
- le Regioni;
- le Province;
- i Comuni;
- le Comunità montane e loro consorzi e associazioni;
- le istituzioni universitarie;
- gli Istituti autonomi case popolari;
- le Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura e loro associazioni;



- tutti gli enti pubblici non economici nazionali, regionali e locali;
  - le amministrazioni, le aziende e gli enti del Servizio sanitario nazionale;
  - l'Agenzia per la rappresentanza negoziale delle pubbliche amministrazioni (ARAN);
  - le Agenzie di cui al decreto legislativo n. 300 del 1999;
  - fino alla revisione organica della disciplina di settore, il CONI.
- con l'ART - Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del [decreto-legge n. 201 del 2011](#), recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici;

Al fine di liberalizzare il settore dei trasporti, l'articolo 37 citato istituisce, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità, l'ART, alla quale è riconosciuta piena autonomia e indipendenza di giudizio e di valutazione. Essa ha sede in un immobile di proprietà pubblica sito in Torino, individuato dal d.P.C.M 3 dicembre 2013 nel Lingotto presso il Politecnico ed è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori.

- con le aziende di trasporto pubblico locale; nonché
- con i *mobility manager* d'area, i *mobility manager* aziendali e i *mobility manager* scolastici.

Le convenzioni sono finalizzate a favorire l'acquisizione e lo scambio dei dati e delle informazioni, anche con modalità automatizzate e mediante l'interoperabilità tra le banche dati esistenti secondo le modalità individuate dall'AgID - Agenzia per l'Italia digitale con le linee guida in materia.

Sempre per le medesime attività di cui al comma 2, il comma 4 consente altresì all'Osservatorio di avvalersi:

- non solo del personale del MIMS e di quello messo a disposizione dalle pubbliche amministrazioni ed enti di cui al comma 3 mediante le convenzioni ivi previste;
- ma anche di massimo 8 esperti di particolare e comprovata specializzazione, cui il MIMS è autorizzato a conferire appositi incarichi ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo n. 165 del 2001.

Il riferimento è agli incarichi individuali che le amministrazioni pubbliche possono conferire con contratti di lavoro autonomo, per specifiche esigenze cui non possono far fronte con personale in servizio, ad esperti di particolare e comprovata specializzazione anche universitaria, al ricorrere dei seguenti presupposti di legittimità:

- a) l'oggetto della prestazione deve corrispondere alle competenze attribuite dall'ordinamento all'amministrazione conferente, ad obiettivi e progetti specifici e determinati e deve risultare coerente con le esigenze di funzionalità dell'amministrazione conferente;

- b) l'amministrazione deve avere preliminarmente accertato l'impossibilità oggettiva di utilizzare le risorse umane disponibili al suo interno;
- c) la prestazione deve essere di natura temporanea e altamente qualificata; non è ammesso il rinnovo; l'eventuale proroga dell'incarico originario è consentita, in via eccezionale, al solo fine di completare il progetto e per ritardi non imputabili al collaboratore, ferma restando la misura del compenso pattuito in sede di affidamento dell'incarico;
- d) devono essere preventivamente determinati durata, oggetto e compenso della collaborazione.

Si prescinde dal requisito della comprovata specializzazione universitaria in caso di stipulazione di contratti di collaborazione per attività che debbano essere svolte da professionisti iscritti in ordini o albi o con soggetti che operino nel campo dell'arte, dello spettacolo, dei mestieri artigianali o dell'attività informatica nonché a supporto dell'attività didattica e di ricerca, per i servizi di orientamento, compreso il collocamento, e di certificazione dei contratti di lavoro, purché senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, ferma restando la necessità di accertare la maturata esperienza nel settore.

Il ricorso ai contratti di cui al presente comma per lo svolgimento di funzioni ordinarie o l'utilizzo dei soggetti incaricati ai sensi del medesimo comma come lavoratori subordinati è causa di responsabilità amministrativa per il dirigente che ha stipulato i contratti.

Agli oneri derivanti da tali incarichi si provvede attingendo alle risorse destinate all'Osservatorio ai sensi dell'articolo 27, comma 2, lettera *e-bis*), del [decreto-legge n. 50 del 2017](#) (recante disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo), come modificato dal comma 5 del presente articolo, **su cui v. *infra***.

Il limite massimo di spesa è pari complessivamente a 200 mila euro nell'anno 2022 e 400 mila euro annui a decorrere dall'anno 2023.

Il comma 5 dell'articolo in esame modifica il già citato articolo 27, comma 2, lettera *e-bis*), del decreto-legge n. 50 del 2017, incrementando l'entità delle risorse destinate allo svolgimento delle attività ed al conferimento degli incarichi di cui ai precedenti commi 3 e 4, nonché all'implementazione e allo sviluppo della banca dati dell'Osservatorio.

La quota del Fondo a disposizione è, infatti, incrementata da 0,025 a 0,105 per cento sul totale, con la previsione comunque di un limite massimo pari a 5,2 milioni di euro all'anno.

L'articolo 27, comma 2, del decreto-legge n. 50 del 2017, disciplina il riparto del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, di cui all'[articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge n. 95 del 2012](#) (in tema di revisione della spesa pubblica e rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario).

È previsto, infatti, che, a decorrere dall'anno 2020, il riparto di tale Fondo è effettuato, entro il 30 giugno di ogni anno, con decreto del MIMS, di concerto con il MEF e previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo n. 281 del 1997.

Tra i criteri stabiliti per il riparto, la lettera e-bis) dispone la destinazione annuale della predetta quota percentuale dell'ammontare del Fondo alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio.

Nei commi da 6 a 8 sono contenute delle previsioni di carattere finanziario.

Ai sensi del comma 6, dal 2022 al 2024, per promuovere la sperimentazione di servizi di *sharing mobility*, lo 0,3 per cento della dotazione del già citato Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, è destinato al finanziamento di specifici progetti individuati con uno o più decreti adottati dal MIMS, di concerto con il MEF e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo n. 281 del 1997.

Il comma 7 è, viceversa, volto a sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico anche a seguito degli effetti negativi derivanti dalla crisi internazionale in corso in Ucraina. A tal fine, è stabilito che la ripartizione delle risorse stanziata per l'esercizio 2022 sul medesimo Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale sia effettuata:

- a) quanto a euro 4.879.079.381 e fermo restando quanto previsto dall'articolo 27, comma 2-bis, del decreto-legge n. 50 del 2017, senza l'applicazione di penalità e applicando le modalità stabilite dal [d.P.C.M. 11 marzo 2013](#);

A mente dell'articolo 27, comma 2-bis, citato, ai fini del riparto del predetto Fondo si tiene annualmente conto delle variazioni per ciascuna Regione in incremento o decremento, rispetto al 2017, dei costi del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria introdotte dalla società RFI Spa, con decorrenza dal 1° gennaio 2018, in ottemperanza ai criteri stabiliti dall'ART.

Tali variazioni sono determinate a preventivo e consuntivo rispetto al riparto di ciascun anno a partire dal saldo del 2019.

Le variazioni fissate a preventivo sono soggette a verifica consuntiva ed eventuale conseguente revisione in sede di saldo a partire dall'anno 2020 a seguito di apposita certificazione resa, entro il mese di settembre di ciascun anno, da parte delle imprese esercenti i servizi di trasporto pubblico ferroviario al MIMS, per il tramite dell'Osservatorio, nonché alle Regioni, a pena della sospensione dell'erogazione dei corrispettivi di cui ai relativi contratti di servizio con le Regioni.

- b) quanto a euro 75.350.957, secondo modalità e criteri che tengono conto dei costi *standard* di cui all'articolo 1, comma 84, della [legge n. 147 del 2013](#) (legge di bilancio 2014) e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto del MIMS adottato con le stesse modalità del precedente, entro il 31 ottobre 2022;

I costi *standard* sono definiti, ai sensi dell'articolo 1, comma 84, della legge n. 147 del 2013, da un decreto del MIMS da adottarsi entro il 31 marzo 2014, previa intesa in sede di Conferenza unificata – si veda, da ultimo, il [D.M. n. 157 del 28 marzo 2018](#).

Oltre a definire, con criteri di uniformità a livello nazionale, i costi *standard* dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, il decreto contiene anche i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi.

È, poi, specificato che, nella determinazione del costo *standard* per unità di servizio prodotta, espressa in chilometri, per ciascuna modalità di trasporto, si tiene conto:

- dei fattori di contesto, con particolare riferimento alle aree metropolitane e alle aree a domanda debole;
- della velocità commerciale;
- delle economie di scala;
- delle tecnologie di produzione;
- dell'ammodernamento del materiale rotabile e
- di un ragionevole margine di utile.

c) quanto a euro 14.923.662 per le finalità di cui al comma 6 (v. *supra*);

d) quanto a euro 5.200.000 per le finalità di cui all'articolo 27, comma 2, lettera *e-bis*, del decreto-legge n. 50 del 2017 (v. *supra*).

Per le medesime finalità di cui al comma 7 appena esaminato, il comma 8 dispone che l'erogazione alle regioni a statuto ordinario dell'anticipazione prevista dall'articolo 27, comma 4, del decreto-legge n. 50 del 2017, relativa all'anno 2022 e da calcolarsi sulle risorse di cui alla lettera a) del predetto comma 7, è effettuata in un'unica soluzione entro la data del 31 luglio 2022, per la parte relativa ai pagamenti non già avvenuti alla data di entrata in vigore del presente decreto.

Ai sensi dell'articolo 27, comma 4, a partire da gennaio 2018 e nelle more dell'emanazione del decreto con cui il MIMS provvede ad effettuare il riparto del più volte citato Fondo nazionale, il medesimo Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, a ripartire tra le regioni, entro il 15 gennaio di ciascun anno, l'ottanta per cento dello stanziamento del Fondo a titolo di anticipazione.

L'anticipazione è effettuata sulla base delle percentuali attribuite a ciascuna regione l'anno precedente ed è poi oggetto di integrazione, saldo o compensazione con gli anni successivi. La relativa erogazione alle regioni a statuto ordinario è disposta con cadenza mensile.

Il comma 9 reca una previsione volta a garantire la continuità e la regolarità dei servizi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi.

È stabilito, in particolare, che le aziende esercenti tali servizi e le aziende che gestiscono le infrastrutture dedicate su cui essi sono eserciti, sono tenute a

trasmettere all'Osservatorio – entro il 30 settembre 2022 e, successivamente, con cadenza mensile:

- i dati delle manutenzioni programmate dei sottosistemi dei sistemi di trasporto utilizzati, nonché
- per ciascun sottosistema, le date di prevista effettuazione dell'attività manutentiva, secondo le modalità indicate dal decreto di cui al comma 10 (v. *infra*).

La trasmissione dei dati avviene ai sensi dell'[articolo 16-bis, comma 7, del decreto-legge n. 95 del 2012](#), cioè per via telematica. La disposizione cui è fatto rinvio prevede, altresì, che i dati devono essere certificati con le modalità indicate con apposito decreto del MIMS, di concerto con il MEF e con il Ministro dell'interno.

In caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi così comunicati, l'ente che ha dato in concessione ovvero in affidamento il servizio di trasporto pubblico provvede ad effettuare gli interventi manutentivi in danno dell'azienda inadempiente, nonché ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo tra 10 mila e 50 mila euro, determinata tenendo conto:

- dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10 (v. *infra*);
- dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti;
- delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché
- delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi.

Si applicano, altresì, in quanto compatibili, le disposizioni della [legge n. 689 del 1981](#) (cosiddetta legge di depenalizzazione).

Le somme derivanti dal pagamento delle sanzioni sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione al MIMS e sono destinate:

- nella misura del 50 per cento, all'implementazione e allo sviluppo della banca dati del predetto Osservatorio e,
- per il restante 50 per cento, al finanziamento di iniziative dirette al miglioramento dei servizi erogati all'utenza.

Il comma 10 prevede che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, previa intesa in sede di Conferenza unificata, entro il 31 luglio 2022, sono individuati e, successivamente, aggiornati almeno ogni tre anni:

- a) i sottosistemi e i livelli manutentivi per i quali è obbligatoria la trasmissione dei dati ai sensi del precedente comma 9;
- b) la modulistica uniforme per l'acquisizione e la comunicazione dei dati;
- c) ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 9, le modalità di contestazione dell'inadempimento, nonché i criteri di quantificazione delle sanzioni.

Nelle more dell'effettuazione degli interventi manutentivi programmati, nonché durante lo svolgimento degli stessi, al fine di evitare interruzioni o limitazioni nell'erogazione dei servizi di trasporto in ambito metropolitano, il comma 11 consente all'ente concedente o committente di autorizzare l'esercizio del predetto sistema di trasporto.

Tale autorizzazione è concessa:

- sulla base delle indicazioni fornite da una Commissione tecnica indipendente, appositamente costituita dall'ente concedente o committente e composta da soggetti di comprovata esperienza in materia di trasporti e di sicurezza delle relative infrastrutture;
- all'esito della valutazione dell'effettivo stato di manutenzione del sistema di trasporto interessato dall'intervento;
- acquisite le valutazioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e, ove necessario, del costruttore.

In sede di autorizzazione, inoltre, l'ente concedente o committente prescrive le necessarie misure di mitigazione, nonché le modalità di controllo e delle periodiche verifiche di sicurezza.

Tale autorizzazione all'esercizio del sistema di trasporto non può comunque superare il periodo di sei mesi, prorogabile una sola volta e per non più di sei mesi.

Al funzionamento della Commissione tecnica, nonché agli oneri necessari all'acquisizione delle valutazioni in ordine alla possibilità di proseguire l'esercizio del sistema di trasporto, si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'ente concedente o committente disponibili a legislazione vigente.

Per espressa previsione normativa, le disposizioni di cui al presente comma non si applicano ai sottosistemi delle reti ferroviarie, nonché agli impianti a fune.

Infine, il **comma 12** autorizza la spesa di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e di 70 milioni di euro per l'anno 2025 per la realizzazione delle opere immediatamente cantierabili nell'ambito delle ferrovie regionali. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e a 70 milioni di euro per l'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

**Articolo 9, commi 1-6 e 8-10**  
***(Interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili)***

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

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

A tale proposito il **comma 1** apporta modifiche [all'articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234](#), finalizzate a realizzare gli investimenti di competenza del Ministero stesso.

In particolare, con le modifiche apportate si provvede a rimodulare le autorizzazioni di spesa volte:

- 1) a promuovere la sostenibilità della mobilità urbana, anche mediante l'estensione della rete metropolitana e del trasporto rapido di massa, delle città di Genova, Milano, Napoli, Roma e Torino, ivi comprese le attività di progettazione, e l'acquisto o il rinnovo del materiale rotabile;
- 2) a consentire l'accelerazione degli interventi finalizzati alla promozione del trasporto con caratteristiche di alta velocità e alta capacità (AV/AC) sulla linea ferroviaria adriatica, anche al fine dell'inserimento nella rete centrale (Core Network) della Rete transeuropea di trasporto (TEN-T);
- 3) a finanziare il contratto di programma, parte investimenti 2022-2026 tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e RFI;

Il **comma 2** autorizza le variazioni delle dotazioni finanziarie relative alle autorizzazioni di spesa indicate nell'allegato I annesso al decreto in esame.

Il **comma 3** apporta modifiche alle disposizioni concernenti il Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI), che è la struttura di missione incardinata presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con la finalità di garantire la realizzazione degli interventi di titolarità del medesimo Ministero, finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari.

In particolare, le modifiche introdotte prevedono che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili possa essere riconosciuta al

coordinatore del CISMI un'indennità di funzione di un importo comunque non superiore a 25.000 euro.

Il **comma 4** abroga [l'articolo 5-quinquies del decreto-legge 18 aprile 2019](#), n. 32, riguardante disposizioni urgenti in materia di infrastrutture ed istitutivo della società per azioni denominata "Italia Infrastrutture Spa".

Al **comma 5** si provvede a rimodulare le somme riguardanti la quota delle maggiori entrate da riassegnare al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, relativa all'incremento delle tariffe applicabili per le operazioni in materia di motorizzazione.

Il **comma 6** stabilisce che agli oneri derivanti dal comma 5 si provvede mediante utilizzo delle risorse rinvenienti dall'abrogazione del citato [l'articolo 5-quinquies del decreto-legge 18 aprile 2019](#), n. 32, disposta dal comma 4.

Il **comma 8** modifica l'articolo 121 del codice della strada relativo all'esame di idoneità alla guida.

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

Alla **lettera b)** viene aggiornato il riferimento al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, mentre alla **lettera c)**, si dispone che la Direzione generale del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provveda a un controllo di qualità del personale abilitato a svolgere gli esami di idoneità alla patente e ad una loro formazione periodica, secondo modalità e programmi indicati dal Dipartimento per la mobilità sostenibile del medesimo Ministero.

Il **comma 9** reca misure di semplificazione in tema di nautica da diporto, la cui disciplina è contenuta nel [decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171](#).

Il comma in esame modifica gli [articoli 17, 24 e 58 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171](#) sopra richiamati al fine di prevedere una tempistica adeguata all'espletamento delle procedure e degli adempimenti ivi previsti e, in particolare:

- la **lettera a)** estende da venti a sessanta giorni i termini previsti dall'articolo 17, comma 2, relativi alla validità della ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per la pubblicità, rilasciata dallo Sportello telematico del diportista (STED), che sostituisce la licenza di navigazione;



- la **lettera b)** estende da venti a sessanta giorni i termini previsti dall'articolo 24, relativi alle procedure per il rinnovo della licenza di navigazione;
- la **lettera c)** estende da venti a sessanta giorni i termini previsti dall'articolo 58, comma 1, in ordine alla durata dei procedimenti amministrativi relativi alle unità da diporto.

Il **comma 10** modifica l'allegato A, punto 10), della [legge 28 gennaio 1994, n. 84](#), inserendo il porto di Termoli tra i porti dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale. L'inserimento deriva, secondo quanto emerge dalla relazione illustrativa, dalla necessità di ricondurre detto porto all'interno di un corretto quadro normativo e gestionale, rispetto alle funzioni e alle attività già di fatto da esso svolte.

**Articolo 9, comma 7**  
***(Interventi di manutenzione su immobili di proprietà dello Stato)***

L'articolo 9, comma 7, stabilisce che l'esecuzione degli interventi di **manutenzione** ordinaria o straordinaria su immobili in uso per **finalità istituzionali alle Amministrazioni dello Stato**, possono essere curati dalle medesime Amministrazioni utilizzatrici quando **l'importo dei lavori risulti inferiore a 100.000 euro**.

La disposizione in esame modifica l'art. 12, comma 5, del [decreto-legge n. 98 del 2011](#) (come convertito dalla legge n. 111 del 2011). Tale comma 5 prevede che l'Agenzia del demanio (in qualità di "manutentore unico") stipuli accordi quadro per la realizzazione di interventi di manutenzione effettuati sugli immobili di proprietà dello Stato, in uso per finalità istituzionali alle Amministrazioni dello Stato, ovvero interventi posti a carico del conduttore su beni immobili di proprietà di terzi utilizzati a qualsiasi titolo da Amministrazioni dello Stato. Si tratta degli interventi individuati dal comma 2, lettere *a)* e *b)*, del medesimo art. 12.

Tali accordi quadro sono riferiti ad ambiti territoriali predefiniti e stipulati con operatori specializzati nel settore, individuati mediante procedure ad evidenza pubblica, ed anche avvalendosi di società a totale o prevalente capitale pubblico, senza nuovi o maggiori oneri. La possibilità di stipulare accordi quadro è prevista non solo per l'individuazione degli operatori che realizzano gli interventi, ma anche per l'individuazione dei professionisti a cui eventualmente affidarne la progettazione.

L'esecuzione degli interventi manutentivi qui sopra ricordati è curata, previa la sottoscrizione dell'apposita convenzione quadro, dalle strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, senza nuovi o maggiori oneri.

Come detto, la novella in esame stabilisce che gli interventi manutentivi in oggetto **possono essere curati direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici quando i lavori risultino di importo inferiore ai 100.000 euro**.

Si ricorda che l'art. 12 del citato decreto-legge n. 98 include espressamente tra le Amministrazioni dello Stato utilizzatrici la Presidenza del Consiglio dei Ministri e le Agenzie, ivi comprese le Agenzie fiscali. Sono comunque fatte salve le specifiche previsioni di legge riguardanti il Ministero della difesa, il Ministero degli affari esteri e il Ministero per i beni e le attività culturali e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti relativamente a settori specifici di competenza. Rimane escluso dalla normativa in esame il settore dell'edilizia penitenziaria.

Si ricorda, inoltre, che il medesimo art. 12 (a seguito delle modifiche apportate dal decreto-legge n. 66 del 2014, articolo 24, comma 3) prevede l'obbligo, per le amministrazioni dello Stato, incluse la Presidenza del Consiglio dei ministri e le Agenzie anche fiscali (ed esclusi il Ministero della difesa, il Ministero degli affari esteri, il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti relativamente a settori specifici di competenza), di

comunicare semestralmente gli interventi manutentivi effettuati direttamente (ossia non per il tramite dell'Agenzia del demanio quale «manutentore unico») sia sugli immobili di proprietà dello Stato in uso governativo, sia su quelli di proprietà di terzi utilizzati a qualsiasi titolo. Il piano triennale generale degli interventi manutentivi può essere revisionato in corso di anno in caso di sopravvenute e imprevedibili esigenze manutentive di natura prioritaria rispetto agli interventi programmati e non ancora avviati.

## **Articolo 10**

### ***(Disposizioni urgenti in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, nonché per la funzionalità del Consiglio Superiore dei lavori pubblici)***

L'**articolo 10** reca alcune disposizioni urgenti in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, con particolare riguardo ai progetti del PNRR. L'articolo in questione, inoltre, reca delle ulteriori norme per assicurare la funzionalità del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

L'articolo in esame apporta, **al comma 1**, delle modifiche agli [articoli 44 e 46 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77](#) recanti, rispettivamente, semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto e modifiche alla disciplina del dibattito pubblico.

In particolare, la **lettera a)** interviene sul comma 3 del citato articolo 44 al fine di chiarire che la procedura di VIA si applica per tutti gli interventi di cui all'Allegato IV del citato articolo 44 del decreto-legge n. 77 del 2021, indipendentemente alla relativa fonte di finanziamento.

Per l'elenco delle opere contenute nel suddetto [Allegato IV si rinvia al relativo link](#).

In secondo luogo, stabilisce che, in relazione agli interventi di cui al citato Allegato IV del decreto-legge n. 77 del 2021, per la cui realizzazione è nominato un commissario straordinario, si applica, altresì, la riduzione dei termini procedurali.

La **lettera b)** integra le previsioni del comma 4 del medesimo articolo 44, al fine di chiarire che nell'ambito della Conferenza di servizi si debba tenere conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti.

La **lettera c)** modifica il comma 1 dell'articolo 46 con la finalità di coordinare le modifiche apportate al comma 4 dell'articolo 44, inserendo la previsione della necessità di tenere conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR.

L'articolo in questione prevede inoltre, **al comma 2**, in considerazione degli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, che in relazione ai progetti di fattibilità tecnica ed economica di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro da sottoporre obbligatoriamente, in base alle vigenti disposizioni, al parere

del Consiglio superiore dei lavori pubblici, non si applica, per gli anni 2022 e 2023, il versamento del contributo obbligatorio previsto per tali procedure.

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

Il **comma 4**, per il finanziamento delle attività della Commissione nazionale per il dibattito pubblico di cui [all'articolo 22, comma 2, del Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50](#), autorizza la spesa di euro 150.000 per l'anno 2022 (spesa rapportata a 6 mesi) e di euro 300.000 per l'anno 2023.

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

**Articolo 11, comma 1, lettera a)**  
***(Disposizioni urgenti sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie sui mezzi di trasporto)***

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

In particolare il comma in questione è volto ad estendere al 30 settembre 2022 l'obbligo di utilizzo dei dispositivi di protezione delle vie respiratorie di cui [all'articolo 10-quater del decreto-legge n. 52 del 2021](#) su tutti i mezzi di trasporto indicati al comma 1, lettera a), del medesimo articolo 10-quater fatta eccezione per gli aeromobili adibiti a servizi commerciali di trasporto di persone.

Si tratta quindi di: navi e traghetti adibiti a servizi di trasporto interregionale; treni impiegati nei servizi di trasporto ferroviario passeggeri di tipo interregionale, Intercity, Intercity Notte e Alta Velocità; autobus adibiti a servizi di trasporto di persone, ad offerta indifferenziata, effettuati su strada in modo continuativo o periodico su un percorso che collega più di due regioni ed aventi itinerari, orari, frequenze e prezzi prestabiliti; autobus adibiti a servizi di noleggio con conducente; mezzi impiegati nei servizi di trasporto pubblico locale o regionale; mezzi di trasporto scolastico dedicato agli studenti di scuola primaria, secondaria di primo grado e di secondo grado.

**Articolo 11, comma 1, lettera b)**  
***(Disposizioni urgenti sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie - strutture sanitarie, socio-sanitarie e simili)***

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

Il comma 1, lett. b) dell'articolo 11 dispone, mediante novella al comma 2, secondo periodo, dell'articolo 10-*quater* del DL. 52/2021 (L. 87/2021)<sup>1</sup>, l'estensione al 30 settembre 2022 del termine, già precedentemente esteso al 15 giugno 2022, entro il quale viene mantenuto l'obbligo di indossare i dispositivi di protezione delle vie respiratorie (non necessariamente di tipo FFP2) ai lavoratori, utenti e visitatori delle strutture sanitarie, socio-sanitarie e socio-assistenziali, tra le quali sono comprese le seguenti:

- strutture di ospitalità e lungodegenza;
- residenze sanitarie assistite (RSA)<sup>2</sup>;
- *hospice* (quali luoghi di accoglienza e ricovero per malati verso la fase terminale della vita);
- strutture riabilitative;
- strutture residenziali per anziani, anche in condizioni di non autosufficienza;
- strutture residenziali dell'area dell'assistenza socio-sanitaria, di cui all'articolo 44 del [decreto sui livelli essenziali di assistenza \(LEA\)](#) - DPCM 12 gennaio 2017 - relativo alla "Riabilitazione e lungodegenza post-acuzie".

In proposito il Ministero della salute è intervenuto con l'[Ordinanza 15 giugno 2022](#), a carattere contingibile e urgente, che riproduce sostanzialmente la disposizione in commento.

Si ricorda che, per quanto qui interessa, si applicano specifiche esenzioni anche presso le predette strutture, secondo le quali non hanno l'obbligo di indossare il dispositivo di

---

<sup>1</sup> *Misure urgenti per la graduale ripresa delle attività economiche e sociali nel rispetto delle esigenze di contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID-19.*

<sup>2</sup> La RSA realizza un livello medio di assistenza sanitaria (medica, infermieristica e riabilitativa) integrato da un livello alto di assistenza tutelare ed alberghiera, rivolto ad anziani non autosufficienti e ad altri soggetti non autosufficienti, non assistibili a domicilio. Disciplinata dall'art. 20, comma 1, della legge 11 marzo 1988, n. 67 e dal [DPCM 22 dicembre 1989](#), si differenzia dalle altre strutture riabilitative per la minore intensità delle cure sanitarie e per i tempi più prolungati di permanenza degli assistiti, che in relazione al loro stato psico-fisico possono trovare nella stessa anche "ospitalità permanente". Per quanto attiene agli aspetti strutturali ed organizzativi, l'unità di base è il modulo o nucleo, composto di 20-25 posti per gli anziani non autosufficienti e di 10-15 posti (secondo la gravità dei pazienti) per disabili fisici, psichici e sensoriali, utilizzando in maniera flessibile gli stessi spazi edilizi.

protezione delle vie respiratorie i soggetti di cui all'art. 10-*quater*, comma 4), quali i bambini di età inferiore ai sei anni e le persone con patologie o disabilità incompatibili con l'uso della mascherina, oltre che persone che devono poter comunicare con un disabile e pertanto non possono fare uso del dispositivo.

Più in particolare, tale esenzione, oltre che nell'[Ordinanza del Ministro della salute 8 febbraio 2022](#), è sostanzialmente contenuta all'articolo 1, comma 1, del DL. 19 del 2020 (L. 35/2020), come novellato dal DL. 125/2020 (L. 159/2020) che ha aggiunto a quest'ultimo comma la lettera *hh-bis*) esentando i suddetti soggetti dall'obbligo di avere sempre con sé dispositivi di protezione delle vie respiratorie, con possibilità di prevederne l'obbligatorietà dell'utilizzo nei luoghi al chiuso diversi dalle abitazioni private e in tutti i luoghi all'aperto a eccezione dei casi in cui, per le caratteristiche dei luoghi o per le circostanze di fatto, sia garantita in modo continuativo la condizione di isolamento rispetto a persone non conviventi, e comunque con salvezza dei protocolli e delle linee guida anti-contagio previsti per le attività economiche, produttive, amministrative e sociali, nonché delle linee guida per il consumo di cibi e bevande. Peraltro, il predetto obbligo non sussiste quando, per le caratteristiche dei luoghi o per le circostanze di fatto, sia garantito in modo continuativo l'isolamento da persone non conviventi, come previsto all'art. 10-*quater*, comma 5.



## **Articolo 11, comma 2**

*(Disapplicazione dell'obbligo di utilizzo delle mascherine di protezione durante gli esami di Stato in ambito scolastico)*

**L'articolo 12, comma 2**, prevede che, per lo svolgimento degli esami di Stato conclusivi dei cicli di istruzione nelle istituzioni scolastiche, per l'anno scolastico 2021-2022, non si applichi l'obbligo di utilizzo delle mascherine di protezione delle vie respiratorie.

Nel dettaglio, la disposizione in commento prevede che, per lo svolgimento degli esami di Stato conclusivi del primo (ex esami di scuola media) e del secondo ciclo di istruzione (cosiddetto esame di maturità), nonché degli esami conclusivi dei percorsi degli istituti tecnici superiori, per l'anno scolastico 2021-2022, non si applichi la misura di sicurezza di cui all'art. 3, comma 5, **lettera a)**, [del decreto-legge n. 52 del 2021 \(L. 87/2021\)](#).

Si ricorda che l'art. 3, comma 5 del d.l. 52 del 2021, così come risultante dalla modifica introdotta dall'art. 9, comma 1, del [decreto-legge n. 24 del 2022 \(L. 52/2022\)](#), prevede che, **fino alla conclusione dell'anno scolastico 2021/2022** (comprendendo, quindi, anche i relativi esami di fine ciclo), nelle istituzioni e nelle scuole del sistema educativo, scolastico e formativo, ivi comprese le scuole paritarie e quelle non paritarie, nonché negli istituti tecnici superiori continuano ad applicarsi le seguenti misure di sicurezza:

a) è **fatto obbligo di utilizzo dei dispositivi di protezione delle vie respiratorie di tipo chirurgico, o di maggiore efficacia protettiva**, fatta eccezione per i bambini accolti nel sistema integrato di educazione e di istruzione (di cui all'art. 2, comma 2 del [decreto legislativo n. 65 del 2017](#)), per i soggetti con patologie o disabilità incompatibili con l'uso dei predetti dispositivi e per lo svolgimento delle attività sportive;

b) è raccomandato il rispetto di una distanza di sicurezza interpersonale di almeno un metro salvo che le condizioni strutturali-logistiche degli edifici non lo consentano;

c) resta fermo, in ogni caso, il divieto di accedere o permanere nei locali scolastici se positivi all'infezione da SARS-CoV-2 o se si presenta una sintomatologia respiratoria e temperatura corporea superiore a 37,5°.

La disposizione in commento, dunque - come anticipato - **sopprime l'obbligo di utilizzo delle mascherine in ambito scolastico durante gli esami di Stato del corrente anno scolastico 2021/2022** (lettera a)). Restano quindi vigenti, durante tali esami, la raccomandazione della distanza interpersonale di almeno un metro (di cui alla lettera b)) e il divieto di accedere o permanere nei locali scolastici se positivi all'infezione da SARS-CoV-2 o se si presenta una sintomatologia respiratoria e temperatura corporea superiore a 37,5 (di cui alla lettera c)).

La soppressione di tale obbligo è stata rappresentata anche [nell'ordinanza del Ministro della salute 15 giugno 2022](#), recante “*Misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'epidemia da COVID-19 concernenti l'utilizzo dei dispositivi di protezione delle vie respiratorie*” (all'art. 1, comma 7).

Il Ministero dell'istruzione ha quindi diramato, in data 16 giugno 2022, [un'apposita nota](#) sulle misure precauzionali da adottare durante gli esami di Stato.

La **relazione illustrativa** rileva che ciò avviene alla luce dell'attuale andamento epidemiologico.

## **Articolo 12** **(Misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica VIA- VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC)**

L'articolo 12 autorizza la spesa di 1,5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022 al fine di consentire il corretto funzionamento delle Commissioni tecniche VIA-VAS e PNRR-PNIEC e disciplina la copertura degli oneri conseguenti.

L'articolo 12 – al fine di consentire il corretto funzionamento delle Commissioni tecniche VIA-VAS e PNRR-PNIEC, ad integrazione delle risorse già previste (art. 8, comma 5, del D.Lgs. 152/2006) – autorizza la spesa di **1,5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022**.

Lo stesso articolo disciplina la **copertura degli oneri** conseguenti, prevedendo che agli stessi si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della transizione ecologica.

### • **Le Commissioni tecniche VIA-VAS e PNRR-PNIEC**

L'art. 50, comma 1, lettera d), numero 1), del D.L. 76/2020, tramite l'inserimento di un nuovo comma *2-bis* all'art. 8 del decreto legislativo n. 152/2006 (c.d. Codice dell'ambiente), ha previsto – per lo svolgimento delle procedure di valutazione ambientale di competenza statale dei progetti delle opere necessarie per l'attuazione del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) – l'istituzione della Commissione Tecnica PNIEC, posta alle dipendenze funzionali del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (oggi Ministero della transizione ecologica in virtù della ridenominazione operata dal D.L. 22/2021) e formata da un numero massimo di quaranta unità. Successivamente, l'art. 17 del D.L. 77/2021 ha riscritto integralmente il citato comma *2-bis* al fine di ampliare l'ambito di attività della Commissione in questione anche alla valutazione ambientale di competenza statale dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e di quelli finanziati a valere sul fondo complementare, limitandone però il campo di azione alle sole tipologie progettuali previste dal nuovo allegato *I-bis* alla parte seconda del codice, introdotto dall'art. 18 del medesimo decreto-legge. La Commissione ha così assunto la nuova denominazione di "**Commissione Tecnica PNRR-PNIEC**".

In relazione ai contenuti dell'allegato *I-bis* si ricorda che lo stesso elenca una serie di opere classificate in tre categorie (“dimensioni”): dimensione della decarbonizzazione (in cui sono inclusi “nuovi impianti per la produzione di energia e vettori energetici da fonti rinnovabili, residui e rifiuti, nonché ammodernamento, integrali ricostruzioni, riconversione e

incremento della capacità esistente...”); dimensione dell'efficienza energetica; dimensione della sicurezza energetica.

Nella riscrittura operata dall'art. 17 del D.L. 77/2021 è stato altresì precisato che i componenti nominati nella Commissione Tecnica PNRR-PNIEC svolgono tale attività a tempo pieno e non possono far parte della **Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS** già operante presso il Ministero e alla quale l'art. 8, comma 1, del Codice affida il supporto tecnico-scientifico all'autorità competente per le valutazioni di impatto ambientale (VIA) e le valutazioni ambientali strategiche (VAS) spettanti allo Stato. La riscrittura provvede inoltre a disciplinare i requisiti e le modalità di nomina dei componenti. Lo stesso art. 17 ha inoltre, tra l'altro, introdotto nel testo dell'art. 8 del Codice un comma 2-*quater* volto a consentire al Ministro della transizione ecologica di attribuire la presidenza delle due Commissioni (quella VIA-VAS e quella PNRR-PNIEC) alla stessa persona.

In risposta all'[interrogazione 5/07632](#) (resa nella seduta del 2 marzo 2022) è stato ricordato che la Commissione Tecnica PNRR-PNIEC “è stata nominata con decreto ministeriale n. 457 del 10 novembre 2021 e si è insediata il 18 gennaio 2022”.

L'art. 17 del D.L. 4/2022 ha apportato ulteriori modifiche alla disciplina in questione, in particolare al fine di consentire la nomina fino a un massimo di sei componenti della Commissione VIA-VAS quali membri anche della Commissione PNRR-PNIEC, nonché di prevedere l'aumento di dieci unità del numero di membri della Commissione VIA-VAS.

Ulteriori modifiche sono state operate dall'art. 36 del D.L. 17/2022. In particolare, in relazione ai commissari che appartengono ad entrambe le Commissioni tecniche (VIA-VAS e PNRR-PNIEC), tale articolo precisa che l'eccezione succitata, che consente ai commissari in questione di non svolgere attività a tempo pieno nella Commissione PNRR-PNIEC, è esclusa qualora il tempo pieno sia previsto nel decreto di nomina. Lo stesso articolo ha inoltre riscritto il comma 2-*octies* dell'art. 8 del Codice (introdotto dal D.L. 4/2022) al fine di disporre che il presidente della Commissione VIA-VAS si avvale di una struttura di supporto (che cessa al rinnovo della Commissione stessa) composta da quattro unità di personale dell'Arma dei carabinieri, posti in posizione di comando, con oneri rientranti nei costi di funzionamento di cui al comma 5 del medesimo articolo 8.

Relativamente agli oneri citati, si ricorda che l'art. 8, comma 5, del Codice dell'ambiente, prevede la definizione annuale (con decreto del Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze) dei **costi di funzionamento delle Commissioni tecniche VIA-VAS e PNRR-PNIEC**, comprensivi dei compensi per i relativi componenti, in misura complessivamente non superiore all'ammontare delle tariffe (da applicare ai proponenti per la copertura dei costi sopportati dall'autorità competente per l'organizzazione e lo svolgimento delle attività istruttorie, di monitoraggio e controllo delle procedure di verifica di assoggettabilità a VIA, di VIA e di VAS; l'art. 33 del Codice prevede che tali tariffe sono definite con decreto del Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze) versate all'entrata del bilancio dello Stato nell'anno precedente, senza che ne derivino nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Il comma 5 dispone altresì, tra l'altro, che i compensi sono stabiliti proporzionalmente alle responsabilità di ciascun membro della Commissione VIA-VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC “esclusivamente in ragione dei compiti istruttori effettivamente svolti e solo a seguito dell'adozione del provvedimento finale”, fermo restando che gli oneri relativi al trattamento economico fondamentale dei membri della Commissione PNRR-PNIEC dipendenti delle pubbliche amministrazioni e collocati in posizione di fuori ruolo, comando, distacco, aspettativa o altra analoga posizione secondo i rispettivi ordinamenti, restano in carico all'amministrazione di appartenenza.

**Articolo 13**  
*(Entrata in vigore)*

L'**articolo 13** dispone che il decreto-legge entri in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale*.

Il decreto-legge è dunque vigente dal **16 giugno 2022**.