TESTO COORDINATO DEL DECRETO-LEGGE 16 giugno 2022, n. 68

Testo del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68 (in Gazzetta Ufficiale - Serie generale - n. 139 del 16 giugno 2022), coordinato con la legge di conversione 5 agosto 2022, n. 108 (in questo stesso Supplemento ordinario), recante: «Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilita' sostenibile, nonche' in materia di grandi eventi e per la funzionalita' del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili.». (22A04562)

(GU n.182 del 5-8-2022 - Suppl. Ordinario n. 29)

Vigente al: 5-8-2022

Avvertenza:

- Il testo coordinato qui pubblicato e' stato redatto dal Ministero della giustizia ai sensi dell'art. 11, comma 1, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, nonche' dell'art. 10, comma 3, del medesimo testo unico, al solo fine di facilitare la lettura sia delle disposizioni del decreto-legge, integrate con le modifiche apportate dalla legge di conversione, che di quelle richiamate nel decreto, trascritte nelle note. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui riportati.

- Le modifiche apportate dalla legge di conversione sono stampate con caratteri corsivi.

Tali modifiche sono riportate in video tra i segni ***((...))***.

- A norma dell'art. 15, comma 5, della legge 23 agosto 1988, n. 400 (Disciplina dell'attivita' di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri), le modifiche apportate dalla legge di conversione hanno efficacia dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

Art. 1
Misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilita' della citta' di Roma e il Giubileo 2025

1. Al fine di assicurare la realizzazione dei lavori e delle opere funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella citta' di Roma, in relazione agli interventi indicati nel programma dettagliato di cui all'art. 1, comma 422, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, ferma restando l'applicazione delle disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale di cui alla Parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, ***((n. 152, e della))*** riduzione dei termini prevista dall'articolo 4, comma 2, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, le procedure di valutazione di impatto ambientale sono svolte nei tempi e secondo le modalita' previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis, del citato decreto legislativo n. 152 del 2006.

2. Per le finalita' di cui al comma 1, ai fini della verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'articolo 25 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile

del 2016, n. 50, in relazione ai progetti di interventi di cui al comma 1, il termine di cui all'articolo 25, comma 3, secondo periodo, del citato codice dei contratti pubblici e' ridotto a quarantacinque giorni.

3. All'art. 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, sono apportate le seguenti modificazioni:

((0a) al comma 420 e' aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Le dotazioni di cui al secondo periodo relative agli anni 2022 e 2023 sono erogate, nei limiti di spesa previsti per i rispettivi anni, quale contributo forfettario per l'avvio delle attivita' di coordinamento e delle altre attivita' svolte dalla societa' di cui al comma 427»;))

a) al comma 427, sono aggiunti in fine i seguenti periodi: «In relazione agli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade previsti dal programma dettagliato degli interventi di cui al comma 422, la societa' "Giubileo 2025" puo' sottoscrivere, per l'affidamento di tali interventi, apposite convenzioni con la societa' ANAS S.p.a. in qualita' di centrale di committenza. Limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, la selezione degli operatori economici da parte della societa' ANAS S.p.a. puo' avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice dei contratti pubblici, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non e' intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si e' provveduto alla loro esecuzione secondo le modalita' previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6, del codice dei contratti pubblici. In relazione alle attivita' affidate ad ANAS S.p.a., la societa' "Giubileo 2025" e' autorizzata a riconoscere, a valere sulle risorse di cui al comma 420 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'articolo 36, comma 3-bis, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sulla base delle risultanze della contabilita' analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS S.p.a. per le attivita' di investimento.»;

b) dopo il comma 427, e' inserito il seguente:

«427-bis. Agli affidamenti relativi alla realizzazione degli interventi e all'approvvigionamento dei beni e dei servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalita' del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 si applicano le disposizioni di cui all'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108***((, e, ai fini di quanto previsto al comma 3 del suddetto articolo 48, il ricorso alla procedura negoziata e' ammesso, nella misura strettamente necessaria, quando l'applicazione dei termini, anche abbreviati, previsti dalle procedure ordinarie puo' compromettere il rispetto del cronoprogramma procedurale di cui al comma 423))***. Al fine di ridurre i tempi di realizzazione degli interventi del ***((programma dettagliato di cui al comma 422 del presente articolo))***, la conferenza di servizi prevista dall'articolo 48, comma 5, del citato decreto-legge n. 77 del 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'articolo 113-bis, comma 4, ***((del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile))*** 2016, n. 50.».

4. Fermo quanto previsto dall'articolo 1, commi 422, 423, 426 e

427***((,))*** della legge 30 dicembre 2021, n. 234, al fine di assicurare la celere realizzazione degli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione delle strade comunali di Roma Capitale, nonche' lo sviluppo e la riqualificazione funzionale delle strade di penetrazione e di grande collegamento di Roma Capitale e della Citta' metropolitana di Roma Capitale, rimuovendo le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilita' 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, Roma Capitale e la Citta' metropolitana di Roma Capitale, anche tenendo conto di quanto previsto nel programma dettagliato degli interventi di cui al citato comma 422, sono autorizzati a sottoscrivere per l'affidamento di tali interventi, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato di cui all'articolo 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42, apposite convenzioni con la societa' ANAS S.p.a. in qualita' di centrale di committenza. Per le finalita' di cui al primo periodo, limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, la selezione degli operatori economici da parte della societa' ANAS S.p.a. puo' avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice dei contratti pubblici, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non e' intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si e' provveduto alla loro esecuzione secondo le modalita' previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6***((,))*** del codice dei contratti pubblici. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si provvede a valere sulle risorse assegnate alla Citta' metropolitana di Roma Capitale con il decreto di cui all'articolo 1, comma 406, della medesima legge n. 234 del 2021, nonche' sulle risorse dei rispettivi bilanci che Roma Capitale e la Citta' metropolitana di Roma Capitale intendano destinare a tale finalita'.

5. In relazione alle attivita' affidate ***((all'ANAS S.p.a.))*** ai sensi del comma 4, Roma Capitale e la Citta' metropolitana di Roma Capitale sono autorizzate a riconoscere a detta societa', a valere sulle risorse di cui al medesimo comma 4, una quota, entro il limite di cui all'articolo 36, comma 3-bis, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sulla base delle risultanze della contabilita' analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte della medesima ANAS S.p.a. per le attivita' di investimento.

6. Al fine di assicurare una celere e coordinata realizzazione degli interventi di viabilita' comunale di competenza della Citta' metropolitana di Roma Capitale, le risorse relative agli interventi di competenza di quest'ultima possono essere utilizzate anche per l'esecuzione di interventi di viabilita' comunale in continuita' con quelli della medesima Citta' metropolitana.

Art. 2

Misure urgenti in materia di costruzione, manutenzione e messa in sicurezza delle dighe, nonche' di controllo sul loro esercizio.

1. Al fine 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, nonche' di rafforzare l'attivita' di vigilanza sul loro esercizio, all'articolo 2 del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, il comma 1 e' sostituito dal seguente:

«1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, e' adottato, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il 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, disposizioni relative ai seguenti punti:

a) modalita' e termini per la presentazione dei progetti e della relativa documentazione, per l'istruttoria e l'approvazione tecnica, nonche' per l'acquisizione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

b) modalita', 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 modalita' 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) modalita' e termini per la presentazione di una periodica perizia tecnica sullo stato di conservazione e di manutenzione delle opere;

i) termini e modalita' 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.».

2. A decorrere dall'anno 2022, una quota fino al 15 per cento, e comunque entro il limite massimo di 800.000 euro annui, delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, confluiscono nel fondo risorse decentrate del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili per essere destinate al riconoscimento di incentivi, con le modalita' e i criteri previsti in sede di contrattazione decentrata integrativa e nei limiti delle risorse effettivamente confluite nel medesimo fondo, in favore dei dipendenti di livello non dirigenziale in servizio nelle articolazioni di cui all'articolo 2, comma 171, del citato decreto-legge n. 262 del 2006, per lo svolgimento di specifiche funzioni di vigilanza tecnica sui lavori e sull'esercizio delle dighe e delle opere di derivazione, nonche' di istruttoria di progetti e di valutazione della sicurezza. Gli incentivi corrisposti nel corso dell'anno al personale di cui al primo periodo sono comprensivi anche degli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'amministrazione e non possono superare l'importo del 15 per cento del trattamento economico complessivo annuo lordo.

3. Una quota fino al 4 per cento e, comunque, entro il limite massimo di 200.000 euro annui, delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, e' destinata alle spese di missione del personale di cui al comma 2 impegnato nello svolgimento delle relative funzioni.

Art. 3

Adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza.

1. Per assicurare la funzionalita' delle Capitanerie di Porto - Guardia costiera anche attraverso la realizzazione di interventi da eseguire in un arco temporale ultradecennale per la costruzione di nuove sedi e infrastrutture, la ristrutturazione, l'ampliamento, il completamento, l'esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico, l'acquisto dei relativi arredi e il miglioramento antisismico di quelle gia' esistenti, oltre che delle annesse pertinenze, comprese quelle confiscate alla criminalita' organizzata, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili e' istituito un fondo con una dotazione di 1,3 milioni di euro per l'anno 2022, di ***((500.000 euro))*** per l'anno 2023, di 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e di 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036. Sono esclusi dagli interventi di cui al presente comma gli immobili in locazione passiva alle Capitanerie di porto - Guardia costiera. Per l'utilizzo delle risorse del fondo si applicano:

a) per le opere di edilizia previste dall'elenco di interventi ***((di cui al comma 2))***, considerate opere destinate alla difesa militare, le disposizioni di cui all'articolo 33, comma 1, della legge 1° agosto 2002, n. 166;

b) per le procedure di affidamento, le disposizioni di cui alla parte II, titoli III e IV, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;

c) le disposizioni di cui all'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241, in relazione alla funzione di stazione appaltante, svolta dai competenti Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, dall'Agenzia del demanio o dagli enti locali, sulla base di accordi stipulati tra le amministrazioni interessate.

2. L'approvazione dei progetti delle opere previste dal comma 1 equivale a tutti gli effetti a dichiarazione di pubblica utilita' nonche' di urgenza e indifferibilita' delle opere stesse. L'elenco degli interventi, predisposto dal Comando generale delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera e relativo, tra l'altro, all'individuazione e alla localizzazione degli interventi da eseguire e ai parametri progettuali da rispettare, e' approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentiti il Ministero della difesa e l'Agenzia del demanio, da adottare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, ed e' comunicato alle competenti Commissioni parlamentari entro trenta giorni dalla sua approvazione. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili riferisce annualmente alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione degli interventi. Gli interventi sono realizzati ricorrendo preferibilmente a infrastrutture demaniali che possono essere abbattute e ricostruite sullo stesso sedime; alla rifunzionalizzazione degli immobili confiscati alla criminalita' organizzata, ai sensi del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, anche attraverso il loro abbattimento e la successiva ricostruzione, laddove economicamente piu' vantaggioso; all'accasermamento nel medesimo stabile di comandi o uffici di diverse organizzazioni funzionali; all'acquisto, tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati tra cui quelli destinati a comandi o reparti delle Capitanerie di porto - guardia costiera in regime di locazione con conseguente adeguamento; ad aree o immobili di proprieta' dei comuni interessati, acquisiti anche mediante permuta con aree o fabbricati di proprieta' dello Stato.

3. L'elenco di cui al comma 2 riporta il codice unico di progetto (CUP) per ogni intervento. Il monitoraggio avviene attraverso il sistema previsto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

4. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 1,3 milioni di euro per l'anno 2022, a ***((500.000 euro))*** per l'anno 2023, a 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036, si provvede:

a) quanto a 500.000 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 Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili;

b) quanto a 800.000 euro per l'anno 2022, a 500.000 euro per l'anno 2023 e a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, mediante corrispondente utilizzo delle ***((risorse del Fondo))*** di parte capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili.

5. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 475:

1) all'alinea, primo periodo:

1.1) le parole «dei servizi di istituto dell'organizzazione territoriale e del Comando unita' forestali, ambientali e agroalimentari» sono soppresse;

1.2) le parole «di un programma ultradecennale» sono sostituite dalle seguenti: «, in un arco temporale ultradecennale, di interventi»;

1.3) le parole «l'adeguamento» sono sostituite dalle seguenti: «il miglioramento»;

2) alla lettera a), le parole «dal programma» sono sostituite dalle seguenti: «dall'elenco di interventi ***((di cui alla lettera e))***»;

3) alla lettera e):

3.1) le parole «il programma» sono sostituite dalle seguenti: «l'elenco di interventi»;

3.2) le parole «del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta» sono soppresse;

3.3) le parole «del programma» sono sostituite dalle seguenti: «degli interventi»;

4) alla lettera f):

4.1) le parole «del programma» sono soppresse;

4.2) dopo le parole «tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati» sono inserite le seguenti: «, tra cui quelli»;

b) al comma 476:

1) all'alinea, primo periodo:

1.1) le parole «dei servizi di istituto» sono soppresse;

1.2) le parole «di un programma ultradecennale» sono sostituite dalle seguenti: «, in un arco temporale ultradecennale, di interventi»;

1.3) le parole «l'adeguamento» sono sostituite dalle seguenti: «il miglioramento»;

2) alla lettera a), le parole «dal programma» sono sostituite dalle seguenti: «dall'elenco di interventi ***((di cui alla lettera e))***»;

3) alla lettera e):

3.1) le parole «il programma» sono sostituite dalle seguenti: «l'elenco di interventi»;

3.2) le parole «del programma» sono sostituite dalle seguenti: «degli interventi»;

4) alla lettera f):

4.1) le parole «del programma» sono soppresse;

4.2) dopo le parole «tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati» sono inserite le seguenti: «, tra cui quelli».

((5-bis. Al fine di assicurare l'adeguamento dell'ordinamento interno alle disposizioni dettate dall'Organizzazione marittima internazionale, dopo l'articolo 7 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 164, e' inserito il seguente:

«Art. 7-bis (Adeguamento alle disposizioni dell'IMO). - 1. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili si da' attuazione alle disposizioni di ordine tecnico contenute in risoluzioni, circolari, interpretazioni e raccomandazioni dell'IMO aventi carattere non obbligatorio o subordinate alla preventiva valutazione da parte dell'Amministrazione))».

((Art. 3 bis
Fondo per l'incentivo alla nautica da diporto sostenibile

1. Al fine di favorire la transizione ecologica nel settore della nautica da diporto, e' istituito nello stato di previsione del Ministero della transizione ecologica un fondo, con una dotazione di 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, per l'erogazione di contributi finalizzati alla sostituzione di motori endotermici alimentati da carburanti fossili con motori ad alimentazione elettrica.

2. I contributi sono riconosciuti, nei limiti delle risorse del fondo di cui al comma 1, che costituiscono limite di spesa massima, sotto forma di rimborso pari al 40 per cento delle spese sostenute e documentate e fino a un massimo di 3.000 euro, per l'acquisto di un motore ad alimentazione elettrica, ed eventuale pacco batterie, con contestuale rottamazione di un motore endotermico alimentato da carburanti fossili.

3. I contributi sono riconosciuti nei limiti previsti dal regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione, del 18 dicembre 2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti «de minimis».

4. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, con il Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri, le modalita' e le procedure per l'erogazione dei contributi di cui al comma 1, anche ai fini del rispetto del limite di spesa autorizzato ai sensi del medesimo comma 1.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, 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.))

Art. 4
Misure urgenti in materia di trasporto marittimo di passeggeri, di adeguamenti infrastrutturali portuali e per la laguna di Venezia.

1. Al fine di garantire lo svolgimento dell'attivita' crocieristica 2022 nella laguna di Venezia, il Commissario straordinario di cui all'articolo 2 del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125, e' autorizzato a realizzare, secondo le modalita' previste dai commi 1 e

3 del medesimo articolo 2, un ulteriore punto di attracco temporaneo nell'area di Chioggia, destinato anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT, nel limite di spesa di 1 milione di euro per l'anno 2022. Il Commissario straordinario indica, nella relazione periodica prevista dal comma 2-bis del citato articolo 2 del decreto-legge n. 103 del 2021, lo stato di realizzazione dell'intervento di cui al primo periodo del presente comma e le iniziative adottate e da intraprendere, anche in funzione delle eventuali criticita' rilevate nel corso del processo di realizzazione

((1-bis. All'articolo 2, comma 4-ter, del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: "In caso di mancata definizione del procedimento di aggiornamento del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia entro il termine di cui al primo periodo e nelle more della conclusione di detto procedimento:

a) il Commissario straordinario di cui al comma 1 provvede a realizzare gli interventi previsti dal medesimo comma 1, garantendone la coerenza con i principi di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171. Di tali interventi si tiene conto nell'aggiornamento del suddetto Piano;

b) il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, il Trentino-Alto Adige ed il Friuli-Venezia Giulia provvede a eseguire gli interventi di manutenzione necessari all'attivazione funzionale delle barriere del Sistema MOSE alle bocche di porto lagunari per la salvaguardia di Venezia e della Laguna dalle acque alte, nonche' quelli necessari al mantenimento della funzionalita' minima dei canali di navigazione lagunare, garantendone la coerenza con i principi di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171. Per l'individuazione e per la predisposizione di un idoneo sito di conferimento dei sedimenti movimentati a tale scopo, il Provveditorato predispone gli atti progettuali necessari e acquisisce tutte le autorizzazioni, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati mediante conferenza di servizi da indire ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241. Di tali interventi si tiene conto nell'aggiornamento del suddetto Piano».

1-ter. Per le finalita' di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171, l'Autorita' per la Laguna - Nuovo Magistrato alle Acque di cui all'articolo 95, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, nel rispetto dei principi di equilibrio e di sostenibilita' ambientale, economica e sociale del territorio lagunare, approva il nuovo Piano morfologico della Laguna di Venezia finalizzato al riequilibrio idrogeologico della laguna, all'arresto e all'inversione del processo di deficit sedimentario e di degrado del bacino lagunare, mediante la riduzione e il contrasto delle determinanti, sia principali che secondarie, nonche' al mantenimento delle morfologie e delle funzionalita' idromorfodinamiche ed ecosistemiche del sistema lagunare. Il nuovo Piano morfologico della Laguna di Venezia e' aggiornato ogni sei anni e individua:

a) gli interventi necessari finalizzati al controllo dell'evoluzione negativa dell'ambiente lagunare, identificata nei suoi aspetti essenziali, come perdita di velme e barene, appiattimento ed approfondimento dei bassi fondali, interramento dei canali e impoverimento di flora e fauna, migliorando altresi' le capacita' di resistenza e resilienza dell'ambiente lagunare, favorendo i processi di rinaturalizzazione;

b) le misure necessarie al fine di ridurre progressivamente l'inquinamento delle acque lagunari, nonche' le attivita' atte a proteggere i corpi idrici lagunari superficiali e a migliorarne la qualita' ambientale;

c) le attivita' di monitoraggio ambientale dei corpi idrici lagunari in relazione agli interventi di tipo idromorfologico, ecologico e di qualita' ambientale.

1-quater. Nelle more dell'operativita' dell'Autorita' per la Laguna - Nuovo Magistrato alle Acque di cui all'articolo 95, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, il Piano di cui al comma 1-ter e' approvato dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, il Trentino-Alto Adige ed il Friuli Venezia Giulia.))

2. Al fine di garantire un'organizzazione efficace del traffico delle navi da crociera e migliorare i livelli di servizio ai passeggeri, e' autorizzata la spesa, nel limite complessivo di ***((euro 675.000))*** per ciascuno degli anni 2022 e 2023, in favore dell'Autorita' di sistema portuale del Mare Adriatico orientale per l'adeguamento funzionale e strutturale delle banchine dei porti di Monfalcone e di Trieste. Il trasferimento delle risorse e' subordinato alla corretta alimentazione dei sistemi informativi della Ragioneria generale dello Stato e alla comunicazione al Ministero dell'economia e delle finanze del codice unico di progetto (CUP) di ciascun intervento e del relativo cronoprogramma procedurale.

3. Agli oneri derivanti dai commi 1 e 2, quantificati in euro 1.675.000 per l'anno 2022 e in euro 675.000 per l'anno 2023, si provvede:

a) quanto a 1 milione di euro per l'anno 2022, 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 Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili;

b) quanto a 675.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2023, mediante corrispondente utilizzo delle ***((risorse del Fondo))*** di parte capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili.

4. All'articolo 95 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole «l'Autorita' per la laguna di Venezia» sono inserite le seguenti: «- Nuovo Magistrato alle Acque»;

b) al comma 2:

1) all'alinea, dopo il primo periodo e' inserito il seguente: «Per l'esercizio delle funzioni di cui al presente comma, l'Autorita' puo' provvedere alla sottoscrizione di accordi ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241.»;

2) alla lettera c), le parole «e all'alta sorveglianza su tutti gli» sono sostituite dalle seguenti: «degli»;

3) alla lettera e), la parola «svolge» e' sostituita dalle seguenti: «puo' svolgere»;

4) alla lettera i), ***((dopo la parola:))*** «provvede» sono inserite le seguenti: «, in relazione alle attivita' di propria competenza,»;

5) la lettera l) e' sostituita dalla seguente: «l) provvede al rilascio delle concessioni e autorizzazioni allo scarico delle acque reflue e alla verifica della qualita' degli scarichi in relazione ai limiti legali, nonche' alla gestione dell'attivita' amministrativa, contabile e di riscossione dei canoni 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;»;

6) alla lettera q), le parole «ed altre materie» sono sostituite dalle seguenti: «ed altri materiali»;

7) alla lettera s), le parole «valuta ed esprime i pareri» sono sostituite dalle seguenti: «esprime pareri obbligatori»;

c) al comma 5, secondo periodo, le parole «, sentiti la Regione Veneto e il Comune di Venezia,» sono sostituite dalle seguenti: «e d'intesa con il sindaco della Citta' metropolitana di Venezia,»;

d) al comma 6, quinto periodo, dopo le parole «Il Presidente sottopone alla» e' inserita la seguente: «preventiva»;

e) al comma 7, primo periodo, dopo le parole «dotati di specifiche e comprovate competenze ed esperienza» e' inserita la seguente: «anche»;

f) al comma 9:

1) al primo periodo, dopo le parole «dal Presidente dell'Autorita',» sono inserite le seguenti: «sentiti il Presidente della regione Veneto e il Sindaco della citta' metropolitana di Venezia,»;

2) al quinto periodo, le parole «puo' avvalersi» sono sostituite dalle seguenti: «si avvale»;

g) al comma 27-bis, le parole «di mare» sono soppresse;

h) al comma 27-quinquies, secondo periodo, le parole «sessanta giorni» sono sostituite dalle seguenti: «trenta giorni».

((4-bis. Ai fini della determinazione del compenso da riconoscere al Commissario liquidatore nominato ai sensi dell'articolo 95, comma 18, del decreto- legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, il rinvio alle tabelle allegate al decreto di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14, contenuto nel secondo periodo del medesimo comma 18, deve intendersi come riferibile all'applicazione di quanto previsto dall'articolo 3, commi 1, 2, 5, 6, primo periodo, 7, 8 e 9, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 7 ottobre 2015, n. 177.))

5. All'articolo 4, comma 3, della legge 29 novembre 1984, n. 798, il secondo periodo e' sostituito dal seguente: «Esso approva il piano degli interventi nell'ambito della Laguna di Venezia e decide sulla ripartizione delle risorse stanziate per la loro attuazione, nonche' l'eventuale rimodulazione delle risorse ripartite.».

((Art. 4 bis
Disposizioni concernenti le Autorita' di sistema portuale

1. All'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 9 sono inseriti i seguenti:

«9-bis. Le Autorita' di sistema portuale rientrano tra i soggetti passivi dell'imposta sul reddito delle societa' (IRES) previsti dall'articolo 73, comma 1, lettera c), del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, nei confronti delle quali il presupposto d'imposta si verifica in modo unitario e autonomo.

9-ter. Non costituisce esercizio di attivita' commerciali, in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici, l'attivita' di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 16 della presente legge. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinati i limiti minimi e massimi stabiliti per ciascuna tipologia dei prelievi, nonche' i criteri per la determinazione degli stessi. Ciascuna Autorita' di sistema portuale determina l'importo delle predette tasse all'interno dei limiti previsti, destinando lo stesso alla copertura dei costi per la manutenzione e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale

destinate alla difesa del territorio, al controllo e alla tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilita' generale e ad attivita' che si connotino come estrinsecazione di potesta' pubbliche, nonche' al mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali. Le Autorita' di sistema portuale sono tenute alla rendicontazione dei predetti costi con le modalita' stabilite con il decreto di cui al secondo periodo.

9-quater. I canoni percepiti dalle Autorita' di sistema portuale in relazione alle concessioni demaniali, comprese quelle di cui all'articolo 18 della presente legge e di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, nonche' alle autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali di cui all'articolo 39 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono considerati redditi diversi e concorrono a formare il reddito complessivo per l'ammontare percepito nel periodo d'imposta, ridotto del 50 per cento a titolo di deduzione forfettaria delle spese".

2. Le disposizioni di cui al comma 1 hanno effetto per i periodi d'imposta che hanno inizio a decorrere dal 1° gennaio 2022. Sono fatti salvi i comportamenti adottati anteriormente e non si fa luogo al rimborso di quanto gia' versato.))

Art. 5
Disposizioni urgenti per la funzionalita'
dell'impianto funiviario di Savona

1. All'articolo 94-bis del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, dopo il comma 7 sono aggiunti i seguenti:

«7-bis. In caso di cessazione entro il 31 dicembre 2022 della concessione Funivia Savona - San Giuseppe di Cairo***((, al fine di eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalita' tecnica di detta funivia, di garantire la continuita' dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico e di mantenere gli attuali livelli occupazionali e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario,))*** il Presidente dell'Autorita' di sistema portuale del ***((Mar Ligure occidentale))***, in deroga alle previsioni di cui all'articolo 21, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, provvede, per un periodo massimo di ventiquattro mesi, ad eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalita' tecnica di detta funivia, nonche' all'individuazione di un nuovo concessionario secondo le modalita' previste dal codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Il termine di cui al primo periodo e' prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili non oltre il 31 dicembre 2024, ove strettamente necessario al completamento delle procedure di individuazione del nuovo concessionario. Nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il Presidente dell'Autorita' di sistema portuale del Mar Ligure occidentale provvede, altresi', alla gestione diretta dell'impianto funiviario.

7-ter. 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. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previo accordo di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili e la regione Liguria, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, lettera a), della legge 15 marzo 1997, n. 59, si provvede all'attuazione del conferimento e all'attribuzione alla regione Liguria, a decorrere dalla data di

effettivo trasferimento dell'impianto funiviario, delle risorse di cui al comma 7-quater.

7-quater. Per lo svolgimento delle attivita' di cui ai commi 7-bis e 7-ter e per l'eventuale supporto tecnico, il presidente dell'Autorita' di sistema portuale del Mar Ligure occidentale puo' avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonche' di societa' controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, ***((con oneri a carico))*** delle risorse di cui al comma 7-quinquies nel limite massimo di spesa di ***((70.000 euro))*** per l'anno 2022 e di ***((200.000 euro))*** per ciascuno degli anni 2023 e 2024.

7-quinquies. Agli oneri derivanti dai 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, si provvede:

a) quanto ad euro 700.000 per l'anno 2022 mediante corrispondente utilizzo delle ***((risorse del Fondo))*** di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili;

2. All'articolo 16, comma 3-sexies, primo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, le parole: «31 agosto 2022» sono sostituite dalle seguenti: «31 dicembre 2022».

Art. 6
Disposizioni in materia di trasporto aereo

1. Al fine di accelerare lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) e di aumentare l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico agli aeroporti, nonche' di incrementare la rilevanza strategica e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali italiani:

a) le procedure di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 6, comma 3-ter, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nonche' quelle relative alle opere inserite nei piani di sviluppo aeroportuali, ivi 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 decreto legislativo n. 152 del 2006;

b) il dibattito pubblico di cui all'articolo 22 del ***((codice dei contratti pubblici, di cui al))*** decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, si svolge secondo i termini previsti dall'articolo 46, comma 1, secondo periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;

c) sono ridotti della meta' i termini per l'accertamento di conformita' ***((previsto dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto))*** del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, relativamente ai piani di sviluppo aeroportuale e alle opere inserite in detti piani.

2. Le opere di cui al comma 1 che comportano un miglioramento dell'impatto ambientale sulle aree antropizzate sono recepite in via prioritaria all'interno degli strumenti di pianificazione urbanistica, naturalistica e paesaggistica vigenti.

3. In relazione ai piani di sviluppo aeroportuale degli aeroporti di interesse nazionale diversi da quelli di cui al comma 1, nonche' alle opere inserite nei medesimi piani di sviluppo, i termini delle procedure di valutazione ambientale di cui alla Parte Seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006 sono ridotti della meta'. Si applicano, altresi', le disposizioni di cui al comma 1, lettere b) e c).

((3-bis. Al fine di conseguire celermente gli obiettivi del Piano

nazionale di ripresa e resilienza previsti dalla missione 2 del medesimo Piano, Rivoluzione verde e transizione ecologica, all'articolo 20, comma 8, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, dopo la lettera c-bis) e' inserita la seguente: «c-bis.1) i siti e gli impianti nella disponibilita' delle societa' di gestione aeroportuale all'interno del perimetro di pertinenza degli aeroporti delle isole minori, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro dello sviluppo economico 14 febbraio 2017, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 114 del 18 maggio 2017, ferme restando le necessarie verifiche tecniche da parte dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC)».

3-ter. All'articolo 11-quinquiesdecies, comma 1, del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, le parole: «31 dicembre 2022» sono sostituite dalle seguenti: «31 marzo 2023».))

((Art. 6 bis
Norme per favorire l'attuazione delle sinergie all'interno del gruppo Ferrovie dello Stato italiane

1. L'art. 2-ter del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e' sostituito dal seguente:

«Art. 2-ter. (Norme per favorire l'attuazione delle sinergie all'interno del gruppo Ferrovie dello Stato italiane).- 1. Allo scopo di realizzare le sinergie previste dall'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 luglio 2017, n. 96, anche mediante la razionalizzazione degli acquisti e l'omogeneizzazione dei procedimenti in capo alle societa' del gruppo Ferrovie dello Stato, nonche' per rilanciare gli investimenti nel settore delle infrastrutture attraverso la programmazione, la progettazione, la realizzazione e la gestione integrata delle reti ferroviarie e stradali di interesse nazionale:

a) l'ANAS S.p.A. e le societa' da questa controllate sono autorizzate a stipulare, anche in deroga alla disciplina del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e ferme restando le norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, appositi accordi e convenzioni con le altre societa' del gruppo Ferrovie dello Stato, ivi compresa la Ferservizi S.p.A., anche in qualita' di centrale di committenza, al fine di potersi avvalere delle prestazioni di beni e servizi resi dalle altre societa' del gruppo;

b) l'ANAS S.p.A. e le societa' da questa controllate possono avvalersi dei contratti, compresi gli accordi quadro, stipulati dalle altre societa' del gruppo Ferrovie dello Stato per gli acquisti in modo unitario di beni e servizi;

c) l'ANAS S.p.A. e le societa' da questa controllate possono concedere alle altre societa' del gruppo Ferrovie dello Stato l'uso di beni immobili in gestione».))

Art. 7
Disposizioni urgenti in materia di sicurezza e circolazione stradale e di infrastrutture autostradali

1. Al fine di ridurre gli oneri amministrativi a carico dell'utenza, di favorire lo sviluppo della mobilita' sostenibile, nonche' di incrementare la sicurezza della circolazione stradale, ***((al codice della strada, di cui al decreto legislativo))*** 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

((0a) all'articolo 7, comma 9, l'ultimo periodo e' sostituito dal seguente: «Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili sono individuate le tipologie dei comuni che

possono avvalersi di tale facolta', le modalita' di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonche', previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi»));

a) all'articolo 24:

1) al comma 4, primo periodo, dopo le parole: «manufatti per il rifornimento» sono inserite le seguenti: «e la ricarica dei veicoli»;

2) al comma 5, dopo le parole: «da aree di servizio» sono inserite le seguenti: «, da aree per la ricarica dei veicoli»;

3) al comma 5-bis, dopo le parole: «***((e successive modificazioni,))***» sono inserite le seguenti: «***((e delle norme))*** che disciplinano l'installazione e la gestione di stazioni di ricarica elettrica»;

b) all'articolo 47, al comma 2, lettera a), i capoversi categoria L1e, categoria L2e, categoria L3e e categoria L4e sono sostituiti dai seguenti:

«- categoria L1e: veicoli a due ruote la cilindrata del cui motore non supera i 50 cc per i motori a combustione interna ad accensione comandata, la cui potenza del motore elettrico non supera i 4 kW e la cui velocita' massima di costruzione non supera i 45 km/h;

categoria L2e: veicoli a tre ruote la cilindrata del cui motore non supera i 50 cc 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 e la cui velocita' massima di costruzione non supera i 45 km/h;

categoria L3e: veicoli a due ruote che non possono essere classificati come appartenenti alla categoria ***((L1e))***;

categoria L4e: veicoli a tre ruote asimmetriche rispetto all'asse longitudinale mediano, 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;»;

c) all'articolo 50:

1) al comma 1, dopo le parole «potenza nominale continua massima di 0,25 KW» sono inserite le seguenti: «, o di 0,5 KW se adibiti al trasporto di merci,»;

2) al comma 2 e' aggiunto, in fine, il seguente periodo: «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 × larghezza del piano di carico ≥ 0,3 × lunghezza del veicolo × larghezza massima del veicolo.»;

3) dopo il comma 2 sono aggiunti i seguenti:

«2-bis. I velocipedi a pedalata assistita non rispondenti ad una o piu' delle caratteristiche o prescrizioni indicate nel comma 1 sono considerati ciclomotori ai sensi e per gli effetti dell'articolo 97.

2-ter. Chiunque fabbrica, produce, pone in commercio o vende velocipedi a pedalata assistita che sviluppino una velocita' superiore a quella prevista dal comma 1 e' soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.084 a euro 4.339. Alla sanzione ***((amministrativa del pagamento di una somma))*** da euro 845 ad euro 3.382 e' soggetto chi effettua sui velocipedi a pedalata assistita modifiche idonee ad aumentare la potenza nominale continua massima del motore ausiliario elettrico o la velocita' oltre i limiti previsti dal comma 1.».

((c-bis) all'articolo 61, comma 1, lettera c), sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «I veicoli o complessi di veicoli che sono equipaggiati con cabine allungate o con dispositivi aerodinamici

rispondenti ai requisiti di omologazione previsti dalla normativa europea possono superare le lunghezze totali previste dal presente articolo nel rispetto, comunque, di quanto prescritto al comma 5. Tali dispositivi devono essere piegati, ritratti o rimossi, a cura del conducente, ove sia a rischio la sicurezza di altri utenti della strada o del conducente o, su strade urbane ed extraurbane con limite di velocita' inferiore o uguale a 50 km/h, in presenza di altri utenti della strada vulnerabili. L'uso dei dispositivi aerodinamici deve essere comunque compatibile con le operazioni di trasporto intermodali e, in ogni caso, allorche' ritratti o piegati, i dispositivi non devono superare di oltre 20 cm la lunghezza totale del veicolo o del complesso di veicoli privo di tali dispositivi»));

d) all'articolo 97, dopo il comma 3 e' inserito il seguente:

«3-bis. In caso di trasferimento di residenza delle persone fisiche intestatarie di certificati di circolazione, l'ufficio competente del Dipartimento per la mobilita' sostenibile procede all'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli (ANV), di cui agli articoli 225 e 226. A tal fine, i comuni danno notizia dell'avvenuto trasferimento di residenza per il tramite ***((dell'anagrafe))*** nazionale della popolazione residente (ANPR) non appena eseguita la registrazione della variazione anagrafica. In caso di trasferimento della sede delle persone giuridiche intestatarie di certificati di circolazione, l'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli e' richiesto dalle medesime persone giuridiche all'ufficio competente del Dipartimento per la mobilita' sostenibile o a uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, abilitati al collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento stesso entro trenta giorni dal trasferimento.»;

((d-bis) all'articolo 110:

1) al comma 5, le parole: «per gli adempimenti previsti ai commi 2, 3 e 4» sono sostituite dalle seguenti: «di svolgimento, in via esclusivamente telematica, degli adempimenti previsti ai commi 2, 2-bis e 3»;

2) dopo il comma 5 e' inserito il seguente:

«5-bis. Le operazioni di cui ai commi 2, 2-bis e 3 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilita' sostenibile secondo le modalita' stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili»;

d-ter) all'articolo 114:

1) al comma 6, dopo le parole: «Le modalita' per l'immatricolazione» sono inserite le seguenti «, gestite esclusivamente in via telematica,»;

2) dopo il comma 6 e' inserito il seguente:

«6-bis. Le operazioni di cui al comma 2 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilita' sostenibile secondo le modalita' stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili»;

e) all'articolo 116:

1) al comma 3, la lettera f) e' sostituita dalla seguente:

«f) B:

1) autoveicoli la cui massa massima autorizzata non supera 3500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non piu' di otto persone oltre al conducente; ai veicoli di questa categoria puo' essere agganciato un rimorchio avente una massa massima autorizzata non superiore a 750 kg. Agli autoveicoli di questa categoria puo' essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg, purche' la massa massima autorizzata di tale

combinazione non superi 4250 kg. Qualora tale combinazione superi 3500 kg, e' richiesto il superamento di una prova di capacita' e comportamento su veicolo specifico. In caso di esito positivo, e' rilasciata una patente di guida che, con un apposito codice europeo, indica che il titolare puo' condurre tali complessi di veicoli;

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 a 3500 kg non determini aumento della capacita' 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»;

2) al comma 4, le parole: «C1, C, D1 e D, anche se alla guida di veicoli trainanti un rimorchio» sono sostituite dalle seguenti: «BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE»;

3) al comma 11, le parole: «C1 o C, anche speciale, ovvero C1E o CE» sono sostituite dalle seguenti: «C1, C, C1E e CE, anche speciale» e dopo le parole: «D1, D1E, D e DE» sono inserite le seguenti: «, anche speciale,»));

f) all'articolo 117, comma 2-bis, dopo il secondo periodo e' inserito il seguente: «Per le autovetture elettriche o ibride plug-in, il limite di potenza specifica e' di 65 kW/t compreso il peso della batteria.»;

g) all'articolo 120:

1) la rubrica e' sostituita dalla seguente: «Requisiti ***((soggettivi))*** per ottenere il rilascio della patente di guida e disposizioni sull'interdizione alla conduzione di velocipedi a pedalata assistita»;

2) dopo il comma 6 e' aggiunto il seguente:

«6-bis. Nei confronti dei soggetti indicati dal comma 1, 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 agli articoli 75, comma 1, lettera a), e 75-bis, comma 1, lettera f), del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 309 del 1990, puo' disporre l'interdizione dalla conduzione dei velocipedi a pedalata assistita di cui all'articolo 50, comma 1, fatti salvi gli effetti di provvedimenti riabilitativi e, per i soggetti destinatari dei predetti divieti, per tutta la loro durata. Nell'ipotesi di cui al comma 2, il prefetto con il provvedimento di revoca della patente di guida puo' disporre l'applicazione dell'ulteriore misura dell'interdizione dalla conduzione dei predetti velocipedi. Avverso il provvedimento interdittivo del prefetto e' ammesso ricorso ai sensi del comma 4. La violazione della misura interdittiva di cui al presente comma e' punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.000 a euro 7.000 ed e' disposta la confisca del mezzo.»;

((g-bis) all'articolo 123:

1) al comma 7 e' aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Il corso di formazione, presso un'autoscuola, frequentato da parte del titolare di patente A1 o A2 e svolto ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida, nelle condizioni ivi previste, consente il conseguimento, rispettivamente, della patente A2 o A senza il sostenimento di un esame di guida";

2) il comma 7-bis e' sostituito dal seguente:

«7-bis. L'avvio di attivita' di un'autoscuola avviene tramite segnalazione certificata di inizio di attivita' ai sensi dell'articolo 19-bis, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241,

trasmessa per via telematica allo Sportello unico delle attivita' produttive istituito presso il comune territorialmente competente in ragione della sede dell'autoscuola stessa. Ai fini delle verifiche preventive relative alla disponibilita' del parco veicolare ai sensi del comma 7, per ciascuno Sportello unico delle attivita' produttive e' assicurata una specifica funzionalita' di accesso e consultazione dell'archivio nazionale dei veicoli di cui all'articolo 226, commi 5, 6 e 7»));

h) all'articolo 126:

1) al comma 8, le parole «La validita'» sono sostituite dalle seguenti: «Fatto salvo quanto previsto dal comma 8-ter, la validita'» e le parole «Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici», ovunque ricorrano, sono sostituite dalle seguenti «Dipartimento per la mobilita' sostenibile»;

2) dopo il comma 8-bis e' inserito il seguente:

«8-ter. Qualora una patente di guida sia scaduta da piu' di cinque anni, la conferma della validita' e' subordinata anche all'esito positivo di un esperimento di guida finalizzato a comprovare il permanere dell'idoneita' tecnica alla guida del titolare. A tal fine, gli uffici periferici del Dipartimento per la mobilita' sostenibile rilasciano, previa acquisizione della certificazione medica di cui al comma 8 e su richiesta del conducente, una ricevuta di prenotazione dell'esperimento di guida, valida per condurre il veicolo fino al giorno della prova. 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 verifica delle capacita' e dei comportamenti per il conseguimento della patente della medesima categoria di quella posseduta. ***((In caso di esito negativo dell'esperimento di guida, la patente e' revocata con decorrenza dal giorno stesso della prova. In caso di assenza del titolare, la patente e' sospesa fino all'esito positivo di un ulteriore esperimento di guida che dovra' essere richiesto dall'interessato. La sospensione decorre dal giorno successivo a quello fissato per la prova senza necessita' di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici periferici del Dipartimento per la mobilita' sostenibile))***»;

3) al comma 9 e' aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Si applicano le disposizioni di cui al comma 8-ter.»;

4) al comma 10, dopo le parole: «Direzione generale per la motorizzazione» sono inserite le seguenti: «per i servizi ai cittadini ed alle imprese in materia di trasporti e di navigazione» e le parole «Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici» sono sostituite dalle seguenti: «Dipartimento per la mobilita' sostenibile»;

5) al comma 10-bis, le parole: «Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici» sono sostituite dalle seguenti: «Dipartimento per la mobilita' sostenibile» e le parole «Ministero delle infrastrutture e dei trasporti» sono sostituite dalle seguenti: «Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili»;

((h-bis) all'articolo 167:

1) dopo il comma 1 e' inserito il seguente:

«1-bis. Nel rilevamento della massa dei veicoli effettuato con gli strumenti di cui al comma 12 si applica una riduzione pari al 5 per cento del valore misurato, mentre nel caso di utilizzo di strumenti di cui al comma 12-bis si applica una riduzione pari al 10 per cento del valore misurato»;

2) il comma 2 e' sostituito dal seguente:

«2. Chiunque circola con un veicolo la cui massa complessiva a pieno carico risulta essere superiore a quella indicata nella carta di circolazione, quando detta massa e' superiore a 10 t, e' soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma:

a) da euro 42 a euro 173, se l'eccedenza non supera 1 t;

b) da euro 87 a euro 345, se l'eccedenza non supera le 2 t;

c) da euro 173 a euro 695, se l'eccedenza non supera le 3 t;

d) da euro 431 a euro 1.734, se l'eccedenza supera le 3 t»;

3) il comma 2-bis e' sostituito dal seguente:

«2-bis. I veicoli di cui al comma 2, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilita', possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi quella indicata nella carta di circolazione piu' una tonnellata. Si applicano le sanzioni di cui al comma 2»;

4) il comma 3 e' sostituito dal seguente:

«3. Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 10 t, le sanzioni amministrative previste nel comma 2 sono applicabili allorche' l'eccedenza non superi rispettivamente il 5, il 15, il 25 per cento, oppure superi il 25 per cento della massa complessiva»;

5) al comma 3-bis, le parole: «15 per cento» sono sostituite dalle seguenti: «10 per cento»;

6) il comma 5 e' sostituito dal seguente:

«5. Chiunque circola con un autotreno o con un autoarticolato la cui massa complessiva a pieno carico risulti superiore a quella indicata nella carta di circolazione e' soggetto ad un'unica sanzione amministrativa uguale a quella prevista nel comma 2. La medesima sanzione si applica anche nel caso in cui un autotreno o un articolato sia costituito da un veicolo trainante di cui al comma 2-bis; in tal caso l'eccedenza di massa e' calcolata separatamente tra i veicoli del complesso, applicando le tolleranze di cui al comma 2-bis per il veicolo trattore»;

7) al comma 10, le parole: «10 per cento» sono sostituite dalle seguenti: «5 per cento»;

8) al comma 10-bis, le parole: «valore minimo fra il 20 per cento e il 10 per cento» sono sostituite dalle seguenti: «5 per cento»;

9) il comma 11 e' sostituito dal seguente:

«11. Le sanzioni amministrative previste nel presente articolo sono applicabili anche ai trasporti ed ai veicoli eccezionali, definiti all'articolo 10, quando venga superata la massa complessiva massima indicata nell'autorizzazione. La prosecuzione del viaggio e' subordinata al rilascio di una nuova autorizzazione»;

10) al comma 12, dopo le parole: «strumenti di pesa» sono inserite le seguenti: «di tipo statico»;

11) dopo il comma 12 e' inserito il seguente:

«12-bis. Costituiscono altresi' fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo dinamico in dotazione agli organi di polizia, omologati o approvati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili. Le spese per l'accertamento sono a carico dei soggetti di cui al comma 9 in solido»));

i) all'articolo 190, comma 7, e' aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Le macchine per uso di persone con disabilita' possono, altresi', circolare sui percorsi ciclabili e sugli itinerari ciclopedonali, nonche', se asservite da motore, sulle piste ciclabili, sulle corsie ciclabili, sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile e sulle strade urbane ciclabili.».

((i-bis) dopo l'articolo 198 e' inserito il seguente:

«Art. 198-bis (Disposizioni in materia di illeciti reiterati e relative sanzioni).- 1. La violazione, anche in tempi diversi, della medesima norma relativa alla circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi richiesti dalla legge e' considerata, ove ricorrano le condizioni di cui ai commi 2 e 3 e ai fini dell'applicazione della sanzione prevista dal

comma 4, come un'unica infrazione. Resta fermo che le condotte commesse successivamente alla prima notificazione ovvero alla contestazione immediata costituiscono nuove violazioni.

2. Nel caso di accertamento di piu' violazioni senza contestazione immediata ai sensi dell'articolo 201, l'illecito amministrativo oggetto della prima notifica assorbe quelli accertati nei novanta giorni antecedenti alla medesima notifica e non ancora notificati.

3. Fuori dai casi di cui al comma 2, l'illecito amministrativo oggetto di contestazione immediata assorbe le violazioni accertate, in assenza di contestazione ai sensi dell'articolo 201, nei novanta giorni antecedenti alla predetta contestazione e non ancora notificate. Nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione e fatti salvi i divieti posti da altre disposizioni, l'organo accertatore puo' autorizzare il trasgressore a completare il viaggio o a raggiungere il luogo di destinazione per la via piu' breve e nel piu' breve tempo possibile.

4. Nei casi di cui ai commi 2 e 3, fermo restando il pagamento delle spese di accertamento e notificazione relative a ciascuna violazione, ove ricorrano le condizioni per il pagamento in misura ridotta ai sensi dell'articolo 202, si applica la sanzione del pagamento di una somma pari al triplo del minimo edittale previsto per la disposizione violata, se piu' favorevole.

5. In deroga all'articolo 202, il pagamento della somma di cui al comma 4 puo' essere effettuato entro cento giorni dalla prima notificazione o dalla contestazione immediata di cui al comma 6. Qualora, nei termini indicati dall'articolo 202, sia stato gia' effettuato il pagamento in misura ridotta previsto per la specifica violazione, entro il suddetto termine di cento giorni puo' essere effettuata l'integrazione del pagamento da corrispondere all'organo di polizia stradale che ha effettuato la prima notificazione o la contestazione immediata, secondo le modalita' indicate dallo stesso.

6. Il pagamento della somma prevista al comma 4, effettuato all'organo di polizia stradale che ha curato la prima notificazione o la contestazione immediata, con contestuale pagamento delle spese di accertamento e notificazione per la violazione da esso accertata, costituisce il presupposto per l'istanza di archiviazione, di cui al comma 7, delle violazioni assorbite ai sensi dei commi 2 e 3.

7. L'istanza di archiviazione deve essere presentata dall'interessato all'ufficio o comando da cui dipende chi ha accertato ciascuna violazione assorbita ai sensi del comma 6, a pena di decadenza, entro centoventi giorni dalla data della prima notificazione o della contestazione immediata. L'istanza e' corredata da copia dell'attestazione del pagamento di cui al comma 6 e dall'attestazione del pagamento delle spese di accertamento e notificazione relativa alla violazione o alle violazioni accertate dall'ufficio o al comando cui la stessa e' presentata. L'archiviazione e' disposta dal responsabile dell'ufficio o del comando da cui dipende chi ha accertato la violazione»;

i-ter) all'articolo 203, dopo il comma 3 e' aggiunto il seguente:

«3-bis. Quando il veicolo con cui e' stata commessa la violazione e' immatricolato all'estero e non e' possibile, per difficolta' oggettive, procedere all'iscrizione al ruolo ovvero avviare altre procedure di riscossione coattiva nei confronti del conducente o del proprietario o di altro soggetto obbligato in solido, la riscossione coattiva puo' essere attivata, nei cinque anni successivi, nei confronti di chi e' trovato alla guida del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno, sono determinate le procedure di riscossione e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i

proventi delle sanzioni»)).

2. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, da pubblicare nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, sono definite le modalita' di annotazione sul documento unico dell'eccesso di massa connesso al sistema di propulsione installato, nonche' di aggiornamento del documento unico gia' rilasciato. L'efficacia della disposizione di cui al comma 1, lettera e), e' 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.

((2-bis. Il decreto di cui all'articolo 7, comma 9, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1, lettera 0a), del presente articolo, e' adottato entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e puo' essere aggiornato entro il 31 gennaio di ciascun anno.))

3. All'articolo 33-bis, comma 1, primo periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, le parole «di dodici mesi» sono sostituite dalle seguenti: «di ventiquattro mesi».

4. ***(((soppresso))***).

((4-bis. Al fine di ridurre i tempi di conclusione delle attivita' liquidatorie delle societa' di cui all'articolo 2, comma 2-terdecies, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in relazione alle quali alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto sia stato gia' adottato il decreto, previsto dal secondo periodo del medesimo comma 2-terdecies, di nomina del commissario liquidatore, e' autorizzata la spesa in favore di detto commissario liquidatore nel limite massimo di euro 2 milioni per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili.

4-ter. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, qualora risulti, a seguito di accertamenti successivi al rilascio dell'omologazione, l'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni, vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, assegna un termine non superiore a sessanta giorni al soggetto titolare dell'omologazione per l'adozione di misure idonee a rimuovere l'impianto di manipolazione e a garantire il rispetto dei valori limite di emissioni applicabili ai veicoli prodotti e immessi sul mercato o gia' in circolazione. Il termine di cui al primo periodo decorre dalla data di notifica del provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili recante la comunicazione al soggetto titolare dell'omologazione degli esiti degli accertamenti di cui al medesimo primo periodo. Gli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma sono a carico del titolare dell'omologazione.

4-quater. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili adotta il provvedimento di revoca dell'omologazione qualora, alla scadenza del termine assegnato ai sensi del comma 4-ter, il soggetto titolare dell'omologazione non dimostri di aver adottato misure idonee a rimuovere l'impianto di manipolazione il cui uso non e' ammesso e a garantire il rispetto dei valori limite di emissioni applicabili ai veicoli prodotti e immessi sul mercato o gia' in circolazione.

4-quinquies. Nei casi di revoca dell'omologazione ovvero di mancata adozione, entro il termine assegnato ai sensi del comma 4-ter, delle misure necessarie a rimuovere l'impianto di manipolazione il cui uso non e' ammesso, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 900 ad euro 3.500 per ciascun veicolo.

4-sexies. Al fine di completare l'asse viario di collegamento tra la Via Aurelia e il casello autostradale della Versilia nel comune di Pietrasanta in provincia di Lucca, e' assegnato a detto comune, nell'anno 2022, un contributo di euro 500.000 finalizzato all'elaborazione della progettazione definitiva ed esecutiva e al conferimento degli incarichi previsti dall'articolo 31, comma 8, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

4-septies. Agli oneri derivanti dal comma 4-sexies, pari ad euro 500.000 per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

4-octies. Al fine di accelerare l'effettuazione degli interventi di manutenzione necessari a garantire la viabilita' funzionale al superamento del valico del Verghereto ai confini tra la Regione Toscana e la Regione Emilia-Romagna e di assicurare un'alternativa alla E45 in caso di emergenza e, in particolare, in via prioritaria, la risoluzione della situazione emergenziale di tratti della ex strada stradale 3-bis «Tiberina» sottesi al Viadotto Puleto ricadente nelle Regioni Emilia-Romagna e Toscana, e' assegnato ai soggetti gestori, che assumono le funzioni di soggetti attuatori degli interventi, l'importo di 5 milioni di euro per l'anno 2022, per lavori di manutenzione straordinaria, rifunzionalizzazione e messa in sicurezza della strada. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, si provvede, previa presentazione di un Piano degli interventi, identificati dai codici unici di progetto (CUP), da parte dei soggetti attuatori, alla ripartizione e all'assegnazione delle risorse tra gli stessi. Con il medesimo decreto sono individuate le modalita' di revoca in caso di mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio o di mancato rispetto dei termini previsti dal cronoprogramma procedurale. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.))

((Art. 7 bis
Disposizioni urgenti in materia di concessioni e infrastrutture autostradali

1. In caso di estinzione di una concessione autostradale per inadempimento del concessionario ai sensi dell'articolo 35 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, l'importo previsto ai sensi del quarto periodo del comma 1 del medesimo articolo 35 e' determinato, previa appropriata verifica delle voci di bilancio in coerenza con quanto previsto dall'articolo 176, comma 4, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e a seguito di asseverazione da parte di una primaria societa' di revisione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili adottato, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro dodici mesi dall'estinzione della concessione. E' fatto salvo il diritto del concedente al risarcimento dei danni cagionati dall'inadempimento del

concessionario, determinato tenendo conto anche delle risultanze delle ispezioni effettuate dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, su richiesta del concedente, finalizzate a verificare lo stato dell'infrastruttura autostradale oggetto di concessione.

2. Il concedente e' autorizzato a trattenere dall'ammontare determinato ai sensi del comma 1 l'importo corrispondente all'eventuale credito vantato dall'ANAS S.p.a., a titolo di prezzo di concessione, nei confronti del concessionario. Le somme trattenute sono versate all'ANAS S.p.a. nei termini e secondo le modalita' definiti con la medesima societa' e d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, anche tenendo conto del flusso di cassa derivante dai proventi della gestione dell'infrastruttura autostradale eventualmente affidata all'ANAS S.p.a. ai sensi dell'articolo 35, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8. Sulle somme trattenute non decorrono ulteriori interessi.

3. Per le finalita' di cui al comma 1, e' istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023 e 250 milioni di euro per l'anno 2024. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede ai sensi dell'articolo 7-quater.

4. Al fine di consentire la realizzazione degli interventi infrastrutturali di cui alle delibere del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 26 del 25 giugno 2020, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 266 del 26 ottobre 2020, e n. 25 del 25 giugno 2020, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 264 del 24 ottobre 2020, nelle more della definizione del procedimento per l'affidamento di detti interventi, sono disposte la proroga di ulteriori due anni, fino al 3 agosto 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilita', apposta dal medesimo Comitato interministeriale con la delibera n. 88 del 18 novembre 2010, pubblicata nel supplemento ordinario n. 195 alla Gazzetta Ufficiale n. 198 del 26 agosto 2011, nonche' la proroga di ulteriori due anni, fino al 10 dicembre 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilita', apposta dal medesimo Comitato interministeriale con la delibera n. 51 del 2 agosto 2013, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 2 del 3 gennaio 2014. Agli eventuali oneri aggiuntivi derivanti dai conseguenti provvedimenti di esproprio si provvede a valere sulle risorse di cui all'articolo 2, comma 2-terdecies, ultimo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156.))

((Art. 7 ter
Disposizioni urgenti per la gestione e la sicurezza delle tratte autostradali A24 e A25.

1. La convenzione unica del 18 novembre 2009 sottoscritta tra l'ANAS S.p.a. e la Strada dei Parchi S.p.a. per la gestione in concessione della rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25 e' risolta per grave inadempimento del concessionario, Strada dei Parchi S.p.a., sulla base delle motivazioni di cui al decreto della Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili n. 29 del 14 giugno 2022, approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, in data 7 luglio 2022. Con la presente disposizione, il citato decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili di

concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e' reso immediatamente e definitivamente efficace. Fermo quanto previsto dall'articolo 21, comma 2, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, ai decreti di cui al primo e al secondo periodo del presente comma si applica la disciplina prevista dall'articolo 1, comma 1, quarto periodo, della legge 14 gennaio 1994, n. 20.

2. Fermo quanto previsto dall'articolo 35, comma 1, ultimo periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, in considerazione della retrocessione al Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili in qualita' di concedente della rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25 e nelle more del trasferimento della titolarita' della concessione di detta rete autostradale alla societa' in house di cui all'articolo 2, comma 2-sexies, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, e, comunque, non oltre la data del 31 dicembre 2023, l'ANAS S.p.a. assume a decorrere dall'8 luglio 2022, al fine di assicurare la continuita' della circolazione in condizione di sicurezza, la gestione delle autostrade A24 e A25, ai sensi del medesimo comma 1 del citato articolo 35, provvedendo altresi' allo svolgimento delle seguenti attivita':

a) effettuazione degli interventi di manutenzione ordinaria;

b) completamento degli interventi di cui all'articolo 52-quinquies del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e di cui all'articolo 16-bis del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, a valere sulle risorse previste dalle citate disposizioni;

c) nei limiti delle risorse allo scopo individuate, effettuazione di ogni ulteriore intervento ritenuto necessario dal Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili ovvero dal Commissario straordinario di cui all'articolo 206 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

3. Per lo svolgimento delle attivita' di cui al comma 2, nonche' per assicurare la continuita' della circolazione lungo le autostrade A24 e A25, l'ANAS S.p.a.:

a) si avvale, con rimborso dei relativi oneri e a valere sulle risorse di cui al comma 10, del personale della societa' Strada dei Parchi S.p.a., nonche' delle societa' Parchi Global Services S.p.a. e Infraengineering S.r.l., titolare alla data dell'8 luglio 2022 di un contratto di lavoro subordinato alle dipendenze di dette societa' e assegnato, alla medesima data, allo svolgimento del servizio autostradale, con esclusione del personale inquadrato come dirigente. L'ANAS S.p.a. e' altresi' autorizzata ad assumere, nella misura necessaria ad assicurare lo svolgimento delle attivita' di cui al comma 2, il personale di cui al primo periodo, che, a tal fine, non e' tenuto ad osservare i termini di preavviso previsti in caso di dimissioni volontarie e che e' inquadrato, fatto salvo quanto previsto dal terzo periodo, secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS S.p.a., in un livello corrispondente a quello riconosciuto dalla Strada dei Parchi S.p.a., dalla Parchi Global Services S.p.a. o dalla Infraengineering S.r.l., con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianita' lavorativa maturata presso dette societa'. Al personale assunto dall'ANAS S.p.a. ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi, purche' impiegato nello svolgimento del servizio autostradale relativo alle autostrade A24 e A25 e in deroga alle previsioni di cui al secondo periodo, le condizioni economiche e normative previste dal contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla Strada dei Parchi S.p.a., dalla Parchi Global

Services S.p.a. o dalla Infraengineering S.r.l. con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, del livello di inquadramento e dell'anzianita' lavorativa maturata presso dette societa'. Il personale assunto dall'ANAS S.p.a. ai sensi del secondo periodo e' trasferito, con esclusione del diritto d'opzione e fatta salva la possibilita' di detto personale di rassegnare le proprie dimissioni con gli effetti di cui all'articolo 2119, primo comma, del codice civile, alla societa' di cui all'articolo 2, comma 2-sexies, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, entro la data indicata con il decreto di cui al comma 2-septies del medesimo articolo 2 ovvero, se posteriore, entro la data dell'effettivo affidamento a detta societa' della titolarita' della concessione relativa alla rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25;

b) per l'affidamento delle attivita' necessarie alla realizzazione degli interventi di cui al comma 2, opera in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, nonche' dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli derivanti dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, dei principi di cui agli articoli 30, 34 e 42 del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e delle disposizioni in materia di subappalto;

c) puo' effettuare la selezione degli operatori economici affidatari della realizzazione degli interventi di cui al comma 2 di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del citato codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del medesimo codice, in relazione ai quali non e' ancora intervenuta l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si e' provveduto alla loro esecuzione secondo le modalita' previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6, dello stesso codice;

d) provvede ad applicare e a riscuotere le tariffe da pedaggio, comprensive del sovrapprezzo di cui all'articolo 1, comma 1021, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, vigenti alla data del 31 dicembre 2017 e i relativi proventi sono destinati alla copertura dei costi di gestione nonche' all'effettuazione degli interventi di cui alla lettera a) del comma 2 del presente articolo e, per la parte eccedente, a quanto previsto dall'articolo 7-bis, comma 2, del presente decreto. E' esclusa ogni ulteriore remunerazione in favore dell'ANAS S.p.a. per lo svolgimento delle attivita' affidate ai sensi del presente articolo.

4. Per le medesime finalita' di cui al comma 3, la societa' Strada dei Parchi S.p.a., la societa' Parchi Global Services S.p.a., la societa' Infraengineering S.r.l. e la societa' Toto Holding S.p.a. provvedono a mettere immediatamente a disposizione dell'ANAS S.p.a. tutta la documentazione, anche tecnica, relativa allo stato di funzionalita' delle infrastrutture autostradali e ai programmi di manutenzione in corso di esecuzione, i beni materiali, ivi compresi i beni immobili, e i beni immateriali necessari per la gestione e la manutenzione ordinaria delle autostrade A24 e A25, nonche' a garantire al personale autorizzato dall'ANAS S.p.a. l'accesso a tutta la documentazione pertinente detenuta da dette societa' ovvero da altre societa' controllate dalla societa' Toto Holding S.p.a. La documentazione e i beni messi a disposizione dell'ANAS S.p.a. ai sensi del presente comma sono analiticamente indicati in appositi verbali sottoscritti dai rappresentanti delle parti.

5. In caso di inosservanza degli obblighi di cui al comma 4, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 340 del codice penale, con

decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, e' nominato un commissario ad acta che si sostituisce agli organi di amministrazione delle societa' di cui al medesimo comma 4 ai fini della messa a disposizione della documentazione e dei beni indicati nello stesso comma 4. Nello svolgimento della propria attivita', il commissario ad acta puo' avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, della collaborazione dei militari della Guardia di finanza, che agiscono con i poteri e le facolta' previsti dai decreti del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e 29 settembre 1973, n. 600, e dalle altre disposizioni tributarie, nonche' della collaborazione di altri organi dello Stato.

6. Al fine di consentire lo svolgimento da parte dell'ANAS S.p.a. delle attivita' di cui al comma 2, nonche' per assicurare la continuita' della circolazione lungo le autostrade A24 e A25, le prestazioni previste dai contratti stipulati dalla Strada dei Parchi S.p.a. per la gestione di dette autostrade ovvero per l'effettuazione degli interventi di cui alle lettere a) e b) del medesimo comma 2, qualora non gia' integralmente eseguite alla data dell'8 luglio 2022, sono rese nei confronti dell'ANAS S.p.a. Entro sessanta giorni dalla predetta data, l'ANAS S.p.a. subentra nei contratti di cui al primo periodo che sono dalla stessa ritenuti indispensabili.

7. In relazione alle procedure di affidamento indette dall'ANAS S.p.a. ai fini dello svolgimento delle attivita' di cui al comma 2, nonche' a quelle indette dal Commissario straordinario di cui all'articolo 206 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, i relativi bandi di gara, avvisi o inviti contengono specifiche clausole sociali finalizzate, ai sensi dell'articolo 50 del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e nei limiti ivi previsti, a promuovere la stabilita' occupazionale del personale della societa' Toto Costruzioni S.p.a. impiegato alla data dell'8 luglio 2022 nelle attivita' di manutenzione ordinaria, straordinaria o di ripristino infrastrutturale delle tratte autostradali A24 e A25, garantendo altresi' l'applicazione dei contratti collettivi nazionali in essere e con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianita' lavorativa maturata presso la detta societa'.

8. Al fine di promuovere un ampio percorso di partecipazione democratica nella programmazione delle attivita' di cui al comma 2 e di favorire una definizione organica e condivisa delle tariffe da pedaggio, e' istituito un Tavolo istituzionale presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili. Il Tavolo e' presieduto dal Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili o da un suo delegato ed e' composto da un rappresentante dell'ANAS S.p.a., un rappresentante della regione Abruzzo, un rappresentante della regione Lazio e una rappresentanza dei sindaci dei comuni interessati dalle tratte autostradali A24 e A25 e del Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti (CNCU). Ai componenti del Tavolo non spettano compensi, indennita', gettoni di presenza o altri emolumenti comunque denominati. Dall'istituzione e dal funzionamento del Tavolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

9. L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali provvede, ai sensi dell'articolo 12, comma 4, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2018, n. 130, ad effettuare ispezioni finalizzate a verificare, entro il 31 dicembre 2022, le condizioni di sicurezza dell'intera infrastruttura autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25, informando mensilmente l'ANAS S.p.a., il Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili e i membri del Tavolo di cui al comma 8 sui risultati dell'attivita' ispettiva svolta.

10. Alla copertura degli oneri derivanti dalla lettera a) del comma 2, dalle lettere a), b) e c) del comma 3, nonche' dai commi 4 e 6 si provvede a valere sui proventi dei pedaggi riscossi dall'ANAS S.p.a. ai sensi della lettera d) del citato comma 3. Per l'anno 2022 e' riconosciuta in favore dell'ANAS S.p.a. un'anticipazione di euro 60 milioni, che e' restituita dalla medesima societa', senza applicazione di interessi, entro sessanta giorni dal trasferimento della titolarita' della concessione relativa all'infrastruttura autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25 alla societa' in house di cui all'articolo 2, comma 2-sexies, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, mediante apposito versamento all'entrata del bilancio dello Stato, effettuato a valere sui ricavi da pedaggio complessivamente riscossi alla data del citato trasferimento, al netto di quelli impiegati per i costi di gestione e di manutenzione ordinaria di cui al comma 2 del presente articolo. Detto importo e' riassegnato al fondo di cui all'articolo 7-bis, comma 3.

11. Fermo il diritto al risarcimento del danno causato dal grave inadempimento della societa' Strada dei Parchi S.p.a. agli obblighi previsti dalla convenzione unica di cui al comma 1, l'importo previsto ai sensi dell'articolo 35, comma 1, quarto periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, e' determinato secondo le modalita' previste dall'articolo 7-bis, comma 1, del presente decreto. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede a valere sulle risorse del fondo di cui all'articolo 7-bis, comma 3.

12. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili provvede a trattenere sull'importo di cui al comma 11, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 7-bis, comma 2, una somma corrispondente all'entita' delle rate di corrispettivo di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della convenzione unica di cui al comma 1, dovute e non ancora versate dalla Strada dei Parchi S.p.a. all'ANAS S.p.a. alla data dell'8 luglio 2022. Il versamento all'ANAS S.p.a. delle somme trattenute ai sensi del primo periodo del presente comma avviene secondo le modalita' previste dall'articolo 7-bis, comma 2.

13. Agli oneri derivanti dal secondo periodo del comma 10, pari a 60 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede ai sensi dell'articolo 7-quater.))

((Art. 7 quater
Disposizioni finanziarie

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione degli articoli 7-bis e 7-ter, pari complessivamente a 160 milioni di euro per l'anno 2022, a 150 milioni di euro per l'anno 2023 e a 250 milioni di euro per l'anno 2024, si provvede:

a) quanto a 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023 e 250 milioni di euro per l'anno 2024, mediante corrispondente utilizzo delle somme di cui all'articolo 1, comma 813, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, come rifinanziato dalla legge 30 dicembre 2021, n. 234;

b) quanto a 15 milioni di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente utilizzo del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili;

c) quanto a 15 milioni di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 13-duodecies del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176;

d) quanto a 30 milioni di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del

decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.))

((Art. 7 quinquies
Disposizioni in materia di distribuzione automobilistica

1. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano agli accordi verticali tra il costruttore automobilistico o l'importatore e i singoli distributori autorizzati per la commercializzazione di veicoli non ancora immatricolati, nonche' di autoveicoli che siano stati immatricolati dai distributori autorizzati da non piu' di sei mesi e che non abbiano percorso piu' di 6.000 chilometri.

2. Gli accordi tra il costruttore o l'importatore e il distributore autorizzato hanno durata minima di cinque anni e regolano le modalita' di vendita, i limiti del mandato, le rispettive assunzioni di responsabilita' e la ripartizione dei costi connessi alla vendita. Ciascuna parte comunica, con nota in forma scritta trasmessa almeno sei mesi prima della scadenza, l'intenzione di non procedere alla rinnovazione dell'accordo, a pena di inefficacia della medesima comunicazione.

3. Il costruttore o l'importatore, prima della conclusione dell'accordo di cui ai commi 1 e 2, nonche' in caso di successive modifiche dello stesso, fornisce al distributore autorizzato tutte le informazioni di cui sia in possesso, che risultino necessarie a valutare consapevolmente l'entita' degli impegni da assumere e la sostenibilita' degli stessi in termini economici, finanziari e patrimoniali, inclusa la stima dei ricavi marginali attesi dalla commercializzazione dei veicoli.

4. Al costruttore o all'importatore che recede dall'accordo prima della scadenza contrattuale e' fatto obbligo di corrispondere al distributore autorizzato un equo indennizzo, parametrato congiuntamente al valore:

a) degli investimenti che questo ha in buona fede effettuato ai fini dell'esecuzione dell'accordo e che non siano stati ammortizzati alla data di cessazione dell'accordo;

b) dell'avviamento per le attivita' svolte nell'esecuzione degli accordi, commisurato al fatturato del distributore autorizzato negli ultimi cinque anni di vigenza dell'accordo.

5. L'indennizzo di cui al comma 4 non e' dovuto nel caso di risoluzione per inadempimento o quando il recesso sia chiesto dal distributore autorizzato.

6. Il termine del 30 giugno 2022 di cui all'articolo 8, comma 2, primo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, e' differito al 30 settembre 2022.))

((Art. 7 sexies
Modifica all'articolo 200 del decreto-legge n. 34 del 2020

1. Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento piu' rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole: «fino al 31 dicembre 2024» sono soppresse.))

Art. 8
Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale

1. Al fine di migliorare la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, nonche' della mobilita' locale

nelle sue diverse modalita', in coerenza con gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, le parole «Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale» sono sostituite dalle seguenti: «***((Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilita' locale sostenibile))***».

2. L'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007 ***((provvede))*** altresi':

a) alla 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 mobilita' attiva, di soluzioni innovative di mobilita' sostenibile nelle aree urbane, ivi compresi i servizi di noleggio senza conducente di cui all'articolo 84, comma 1, del ***((codice della strada, di cui al))*** decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con la possibilita' di effettuare noleggi anche per pochi minuti senza interazione con personale dedicato (sharing mobility);

b) all'acquisizione di dati e alla predisposizione di modelli di elaborazione digitale utili ad assicurare un'attivita' minima uniforme dei mobility manager d'area e dei mobility manager aziendali e scolastici;

c) all'acquisizione di dati e alla predisposizione di modelli di elaborazione digitale utili a definire gli elementi minimi per la predisposizione dei Piani urbani per la mobilita' sostenibile (PUMS);

d) all'acquisizione periodica e alla 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 mobilita' locale coordinandole con gli indirizzi di politica industriale che riguardano le filiere produttive interessate;

e) all'acquisizione di dati statistici e analitici utili a predisporre modelli minimi di integrazione dello sviluppo urbano e metropolitano con lo sviluppo della programmazione della mobilita' pubblica.

3. Per lo svolgimento delle attivita' di cui al comma 2, l'Osservatorio puo' stipulare***((, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica,))*** apposite convenzioni con le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con l'Autorita' di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con le aziende di trasporto pubblico locale, nonche' con i mobility manager d'area, i mobility manager aziendali e i mobility manager scolastici, finalizzate a favorire l'acquisizione e lo scambio dei dati e delle informazioni, anche con modalita' automatizzate e mediante l'interoperabilita' tra le banche dati esistenti secondo le modalita' individuate dall'Agenzia per l'Italia digitale (AgID) con le linee guida in materia.

4. Per le medesime attivita' di cui al comma 2, l'Osservatorio si puo' avvalere, oltreche' del personale del Ministero delle infrastrutture ***((e della mobilita' sostenibili))*** e di quello messo a disposizione dalle pubbliche amministrazioni e dagli enti di cui al comma 3 mediante le convenzioni ivi previste, anche di esperti di particolare e comprovata specializzazione, nel numero massimo di 8 unita', cui il Ministero delle infrastrutture ***((e della mobilita' sostenibili))*** e' autorizzato a conferire appositi incarichi ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo n. 165 del 2001, a valere sulle risorse destinate all'Osservatorio ai sensi dell'articolo 27, comma 2, lettera e-bis), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, come modificato dal comma 5 del presente articolo, nel limite massimo di spesa di complessivi euro 200.000

nell'anno 2022 e di euro 400.000 annui a decorrere dall'anno 2023.

5. Per lo svolgimento delle attivita' di cui al comma 3, per l'implementazione e lo sviluppo della banca dati dell'Osservatorio, nonche' per il conferimento degli incarichi di cui al comma 4, all'articolo 27, comma 2, lettera e-bis), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, le parole: «dello 0,025 per cento dell'ammontare del Fondo» sono sostituite dalle seguenti: «dello 0,105 per cento dell'ammontare del Fondo e, comunque, nel limite massimo di euro 5,2 milioni annui».

6. Per promuovere la sperimentazione di servizi di sharing mobility, limitatamente agli anni 2022, 2023 e 2024, lo 0,3 per cento della dotazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e' destinato al finanziamento di specifici progetti individuati con uno o piu' decreti adottati dal Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

7. Al fine di 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 atto in Ucraina, la ripartizione delle risorse stanziate per l'esercizio 2022 sul Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale***((, di cui all'articolo 16-bis))***, comma 1, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012, e' 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, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 96 del 2017, senza l'applicazione di penalita' e applicando le modalita' stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 148 del 26 giugno 2013;

b) quanto a euro 75.350.957, secondo modalita' e criteri che tengono conto dei costi standard di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147 e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 ottobre 2022;

c) quanto a euro 14.923.662 per le finalita' di cui al comma 6;

d) quanto a euro 5.200.000 per le finalita' di cui all'articolo 27, comma 2, lettera e-bis), del decreto-legge n. 50 del 2017, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 96 del 2017.

8. Per le medesime finalita' di cui al comma 7, l'erogazione alle regioni a statuto ordinario dell'anticipazione prevista dall'articolo 27, comma 4, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, ***((relativa all'anno 2022, da calcolare))*** sulle risorse di cui alla lettera a) del predetto comma 7, e' effettuata in un'unica soluzione entro la data del 31 luglio 2022, per la parte relativa ai pagamenti non gia' avvenuti alla data di entrata in vigore del presente decreto.

9. Al fine di garantire la continuita' e la regolarita' dei servizi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi, le aziende esercenti tali servizi e le aziende che gestiscono le infrastrutture dedicate su cui essi sono eserciti trasmettono entro il 30 settembre 2022 e, successivamente, con cadenza ***((trimestrale))***, ai sensi dell'articolo

16-bis, comma 7, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012, all'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007, i dati delle manutenzioni programmate dei sottosistemi dei sistemi di trasporto utilizzati nonche', per ciascun sottosistema, le date di prevista effettuazione dell'attivita' manutentiva, secondo le modalita' indicate dal decreto di cui al comma 10. ***((In caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico assegna all'azienda inadempiente un termine non superiore a novanta giorni per l'esecuzione degli interventi manutentivi comunicati. Qualora l'azienda non effettui gli interventi manutentivi entro il termine assegnato ai sensi del secondo periodo, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad effettuare gli interventi manutentivi in danno dell'azienda inadempiente, nonche' ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, dell'entita' degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuita' nonche' delle attivita' poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi))***. Nei casi di cui al presente comma si applicano in quanto compatibili le disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689. Le somme derivanti dal pagamento delle sanzioni sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili ***((e sono destinate))***, nella misura del 50 per cento, all'implementazione e allo sviluppo della banca dati del predetto Osservatorio e, nella misura del 50 per cento, al finanziamento di iniziative dirette al miglioramento dei servizi erogati all'utenza.

10. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili adottato, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 luglio 2022, sono individuati e, successivamente, aggiornati almeno ogni tre anni:

a) i sottosistemi e i livelli manutentivi per i quali e' obbligatoria la trasmissione dei dati ai sensi del 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 modalita' di contestazione dell'inadempimento, nonche' i criteri di quantificazione delle sanzioni.

11. Nelle more dell'effettuazione degli interventi manutentivi programmati, nonche' durante lo svolgimento degli stessi, al fine di evitare interruzioni o limitazioni nell'erogazione dei servizi di trasporto in ambito metropolitano, l'ente concedente o committente, sulla base delle indicazioni fornite da una Commissione tecnica indipendente, dallo stesso appositamente costituita 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 ed acquisite le valutazioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e, ove necessario, del costruttore, puo' autorizzare l'esercizio del predetto sistema di trasporto, ***((prescrivendo le necessarie misure di mitigazione e))*** le modalita' di controllo e delle periodiche verifiche di sicurezza. Tale autorizzazione all'esercizio del sistema di trasporto non puo' comunque superare il periodo di sei mesi, ***((prorogabile una sola volta))*** e per non piu' di sei mesi. Al funzionamento della Commissione tecnica di cui al primo periodo, nonche' agli oneri

necessari all'acquisizione delle valutazioni in ordine alla possibilita' 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. Le disposizioni di cui al presente comma non si applicano ai sottosistemi delle reti ferroviarie, nonche' agli impianti a fune.

((11-bis. Sono fatte salve le competenze delle regioni a statuto speciale e delle Province autonome di Trento e di Bolzano, che provvedono alle finalita' di cui ai commi da 9 a 11 ai sensi dei rispettivi statuti e delle relative norme di attuazione, nell'ambito dei rispettivi ordinamenti.))

12. Al fine di consentire la realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili previsti dal programma di ammodernamento delle ferrovie regionali, nonche' l'acquisto di materiale rotabile, e' autorizzata la spesa di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e di 70 milioni di euro per l'anno 2025. All'assegnazione dei contributi ai singoli interventi si provvede mediante decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Gli interventi devono essere identificati dal Codice unico di progetto (CUP) ai sensi dell'articolo 11, comma 1, della legge 16 gennaio 2003, n. 3, e monitorati attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Con il decreto di cui al secondo periodo sono definiti altresi' l'entita' massima dei contributi riconoscibili, tenendo conto di eventuali ulteriori fonti di finanziamento, il cronoprogramma degli interventi, nonche' le ipotesi e le modalita' di revoca dei contributi riconosciuti. 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.

((12-bis. Al fine di migliorare l'organizzazione della mobilita' nelle aree urbane, all'articolo 5 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, il comma 6 e' sostituito dai seguenti:

«6. Al fine di assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la riduzione al minimo dell'uso individuale dell'automobile e il contenimento del traffico, l'educazione della comunita' scolastica alla mobilita' sostenibile e il miglioramento dell'accessibilita' scolastica, fatta salva l'autonomia delle istituzioni scolastiche, il Ministro dell'istruzione, sentiti il Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili e il Ministro della transizione ecologica, tenendo conto del piano "Rigenerazione Scuola" di cui all'articolo 10, comma 3, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 196, adotta specifiche linee guida per l'istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado del mobility manager scolastico finalizzate alla promozione della funzione educativa della scuola e dello sviluppo sostenibile.

6-bis. Le istituzioni scolastiche, singolarmente o in rete, individuano il mobility manager scolastico tra il personale docente, senza esonero dall'insegnamento, ovvero ricorrendo a figure professionali esterne, in coerenza con il piano dell'offerta formativa.

6-ter. Il mobility manager scolastico ha il compito di:

a) diffondere la cultura della mobilita' sostenibile;

b) promuovere l'uso della mobilita' ciclo-pedonale e dei servizi di noleggio e condivisione di veicoli elettrici o a basso impatto ambientale;

c) supportare il mobility manager d'area, ove nominato, e le competenti amministrazioni locali ai fini dell'adozione delle misure di mobilita' sostenibile fornendo elementi per favorire la

sostenibilita' degli spostamenti del personale scolastico e degli studenti dell'istituto scolastico;

d) segnalare al competente ente locale eventuali esigenze legate al trasporto scolastico e delle persone con disabilita'.

6-quater. Il Ministero dell'istruzione puo' mettere a disposizione delle istituzioni scolastiche un'infrastruttura digitale al fine di agevolare lo svolgimento dei compiti del mobility manager scolastico.

6-quinquies. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione dei commi da 6-bis a 6-quater nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica».

12-ter. All'articolo 229, comma 4, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo le parole: «le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165,» sono inserite le seguenti: «ad eccezione delle istituzioni scolastiche,».

12-quater. Al fine di garantire la continuita' dei servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole minori siciliane oggetto della convenzione stipulata ai sensi dell'articolo 1, comma 998, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, dell'articolo 19-ter del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166, nonche' del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, al soggetto incaricato della gestione dei servizi e' riconosciuto un contributo straordinario, nella misura massima di 8 milioni di euro, destinato a compensare gli effetti economici dell'aumento eccezionale dei costi del carburante nell'anno 2022 rispetto alla media di tali costi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.

12-quinquies. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalita' per la determinazione della compensazione di cui al comma 12-quater, nei limiti di quanto strettamente necessario a compensare la maggiore spesa derivante dall'aumento eccezionale del costo del carburante e comunque in misura non superiore all'importo massimo stabilito al comma 12-quater. Tali criteri, al fine di evitare eventuali sovracompensazioni, sono definiti tenendo conto degli aumenti delle tariffe gia' praticati dal gestore dei servizi nel primo semestre 2022 sulla base degli strumenti previsti a legislazione vigente o della convenzione in essere.

12-sexies. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 12-quater, pari a 8 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 3, comma 33, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

12-septies. Al fine di assicurare l'efficienza e l'economicita' gestionale della linea metropolitana di Catania, elevando, al contempo, la qualita' dei servizi erogati, e' autorizzata la spesa di 5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede:

a) quanto a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, mediante corrispondente utilizzo delle risorse del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili;

b) quanto a 5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2024, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni 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 delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili.))

Art. 9

Interventi urgenti per la funzionalita' del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili ***((e della Scuola nazionale dell'amministrazione))***

1. Al fine di realizzare gli investimenti di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, all'articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 393, primo periodo, le parole: «e' autorizzata la spesa di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, 100 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro ***((per l'anno 2025))***, 250 milioni di euro ***((per l'anno 2026, 300 milioni))*** di euro per l'anno 2027, 350 milioni di euro per l'anno 2028 e 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2029 al 2036» sono sostituite dalle seguenti: «e' autorizzata la spesa di 40 milioni di euro per l'anno 2022, 30 milioni di euro per l'anno 2023, 100 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro ***((per l'anno 2025))***, 250 milioni di euro ***((per l'anno 2026, 300 milioni))*** di euro per l'anno 2027, 350 milioni di euro per l'anno 2028, 310 milioni di euro per l'anno 2029, 320 milioni di euro per l'anno 2030 e 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2031 al 2036»;

b) al comma 394, primo periodo, le parole: «la spesa complessiva di 5.000 milioni di euro, di cui 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, 150 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per l'anno 2025, 250 milioni di euro per ***((ciascuno degli anni 2026 e 2027))***, 400 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2028 al 2030, 450 milioni di euro per l'anno 2031, 650 milioni di euro per ciascuno degli anni ***((dal 2032 al 2034 e))*** 450 milioni di euro per l'anno 2035» sono sostituite dalle seguenti: «la spesa complessiva di 5.000 milioni di euro, di cui 40 milioni di euro per l'anno 2022, 30 milioni di euro per l'anno 2023, 150 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per l'anno 2025, 250 milioni di euro per ***((ciascuno degli anni 2026 e 2027))***, 400 milioni di euro per l'anno 2028, 410 milioni di euro per l'anno 2029, 420 milioni di euro per l'anno 2030, 450 milioni di euro per l'anno 2031, 650 milioni di euro per ciascuno degli anni ***((dal 2032 al 2034 e))*** 450 milioni di euro per l'anno 2035»;

c) al comma 395, le parole: «la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2024, 230 milioni di euro per l'anno 2025, ***((300 milioni di euro per l'anno 2026, 500 milioni))*** di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2032 e 550 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2033 al 2036» sono sostituite dalle seguenti: «la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2022, di 40 milioni di euro per l'anno 2023, di 20 milioni di euro per l'anno 2024, di 230 milioni di euro per l'anno 2025, di ***((300 milioni di euro per l'anno 2026, di 500 milioni))*** di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028, di 480 milioni di euro per l'anno 2029, di 460 milioni di euro per l'anno 2030, di 500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2031 e 2032 e di 550 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2033 al 2036».

2. Sono autorizzate le variazioni delle dotazioni finanziarie relative alle autorizzazioni di spesa indicate nell'allegato I annesso al presente decreto.

3. All'articolo 5 del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo il terzo periodo e' inserito il seguente: «Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilita'

sostenibili puo' essere riconosciuta al coordinatore del CISMI un'indennita' di funzione nel limite dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 3 e a valere sulle risorse ivi previste e comunque non superiore a 25.000 euro.»;

b) dopo il comma 1, e' inserito il seguente:

«1-bis. In deroga alle previsioni di cui al comma 1, terzo periodo, e fermo restando il limite di spesa di cui al comma 3, l'incarico di coordinatore del CISMI puo' essere conferito con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili ad un professore universitario di I fascia, che viene collocato in aspettativa per l'intera durata dell'incarico ai sensi dell'articolo 13 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 382, con conservazione del trattamento economico in godimento, che e' posto integralmente a carico del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili. L'incarico di coordinatore ha una durata non inferiore a tre anni ed e' rinnovabile una sola volta. Al fine di assicurare il rispetto del limite di spesa di cui al comma 3, per l'intera durata dell'incarico e' reso contestualmente indisponibile all'interno del contingente di cui al comma 1 il posto destinato al dirigente di ricerca.».

4. L'articolo 5-quinquies del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, e' abrogato.

5. All'articolo 1, comma 238, terzo periodo, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, le parole: «e all'importo di euro 7.309.900 annui a decorrere dall'anno 2021» sono sostituite dalle seguenti: «, all'importo di 7.309.900 euro per l'anno 2021 e all'importo di 10.883.900 euro a decorrere dall'anno 2022».

6. Agli oneri derivanti dal comma 5 si provvede mediante utilizzo delle ***((risorse rivenienti dall'abrogazione della disposizione))*** di cui al comma 4.

((6-bis. All'articolo 33 del decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 giugno 2022, n. 79, dopo il comma 4 e' inserito il seguente:

«4-bis. Fermo restando quanto previsto, in relazione agli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, e dal titolo II della parte I del medesimo decreto-legge n. 77 del 2021, il Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, nei limiti delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, effettua il monitoraggio dell'osservanza dei termini procedimentali di cui al comma 3, segnalando alla regione competente eventuali ritardi, proponendo eventuali interventi correttivi ed assegnando alla regione un termine non superiore a trenta giorni per la conclusione del procedimento. In caso di inosservanza del termine assegnato ai sensi del primo periodo, il Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili propone l'esercizio dei poteri sostitutivi di cui all'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131».

7. All'articolo 12 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, la lettera d) e' sostituita dalla seguente:

«d) gli interventi di piccola manutenzione nonche' quelli atti ad assicurare l'adeguamento alle disposizioni di cui al decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, sono curati direttamente dalle amministrazioni utilizzatrici degli immobili, anche se di proprieta' di terzi. Fermo restando quanto previsto dal periodo precedente,

nell'ambito del Sistema accentrato delle manutenzioni e' fatta salva la possibilita' di finanziare e realizzare l'esecuzione anche di interventi relativi alla messa a norma degli impianti o correlati alle norme in materia di prevenzione incendi, al fine di favorire il coordinamento degli stessi con altri interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria da eseguire ai sensi delle lettere a) e b) del presente comma e del comma 5. Sempre al fine di promuovere forme di razionalizzazione tra gli interventi, favorendo economie di scala e contribuendo al contenimento dei relativi costi, l'Agenzia del demanio o i Provveditorati interregionali per le opere pubbliche possono curare, previo atto di intesa e senza nuovi o maggiori oneri, l'esecuzione degli interventi di cui al periodo precedente, nei casi in cui interessino immobili gia' oggetto di finanziamenti per lavori nell'ambito di piani di investimento approvati dalla medesima Agenzia. Parimenti i Provveditorati interregionali per le opere pubbliche possono gestire, previo atto di intesa con l'Agenzia del demanio, l'esecuzione degli interventi ascritti ai piani di intervento dell'Agenzia del demanio nei casi in cui questi riguardino immobili gia' oggetto di finanziamento nell'ambito del Sistema accentrato delle manutenzioni. Tutti gli interventi curati direttamente dalle amministrazioni utilizzatrici sono comunicati all'Agenzia del demanio preventivamente, al fine del necessario coordinamento con le attivita' poste in essere ai sensi delle lettere a), b) e c) e, nel caso di immobili in locazione passiva, al fine di verificare le previsioni contrattuali in materia»;

b) al comma 5, dopo il secondo periodo e' inserito il seguente: «L'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria ovvero di manutenzione straordinaria dei lavori di importo in ogni caso inferiore a 100.000 euro, di cui al comma 2, lettere a) e b), e' curata, senza nuovi o maggiori oneri, direttamente dalle amministrazioni utilizzatrici degli immobili».

7-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 23, commi 11-bis e 11-ter, del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, trovano applicazione anche nel periodo intercorrente tra la data dell'abrogazione dell'articolo 92, comma 7-bis, del codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, per effetto dell'articolo 217 del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e la data di entrata in vigore della legge 14 giugno 2019, n. 55.

7-ter. All'articolo 16-sexies del decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2021, n. 215, dopo il comma 1 e' inserito il seguente:

«1-bis. Resta ferma la possibilita' per le amministrazioni, le Autorita' indipendenti, la Commissione e gli enti indicati al comma 1, per motivate esigenze, previo accordo con la proprieta', di entrare nel possesso anticipato anche di porzioni di immobili, corrispondendo, nei limiti delle risorse disponibili, una somma a titolo di anticipata occupazione, commisurata ai metri quadri delle porzioni occupate e alla durata della predetta anticipata occupazione e comunque non superiore a tre dodicesimi del canone annuo congruito; il possesso anticipato non ha effetti sulla durata del contratto di locazione come prevista dalle vigenti disposizioni e dagli specifici accordi contrattuali tra le parti».))

8. All'articolo 121 del ***((odice della strada, di cui al))*** decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) ai commi 3 e 4, le parole «Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici» sono sostituite dalle seguenti: «Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili»;

b) al comma 5, le parole «Ministro delle infrastrutture e dei trasporti» sono sostituite dalle seguenti: «Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili»;

c) al comma 5-bis, le parole «Ministro delle infrastrutture e dei

trasporti» sono sostituite dalle seguenti: «Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili» e l'ultimo periodo e' sostituito dal seguente: «La Direzione generale del personale, del bilancio, degli affari generali e della gestione sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili provvede a un controllo di qualita' sul predetto personale e a una formazione periodica dello stesso, secondo modalita' e programmi indicati dal Dipartimento per la mobilita' sostenibile.».

((8-bis. Per le finalita' di cui all'articolo 121, comma 3, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8 del presente articolo, si considerano validi ad ogni effetto di legge le qualifiche, le abilitazioni e gli attestati di formazione periodica, previsti dal medesimo comma 3 del citato articolo 121, conseguiti dal personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili anteriormente alla data del 16 giugno 2022.

8-ter. Al fine di consentire lo svolgimento in sicurezza dei percorsi per le competenze trasversali e l'orientamento (PCTO) degli studenti degli istituti nautici e professionali della pesca commerciale e delle produzioni ittiche, il Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, di concerto con il Ministero dell'istruzione, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, procede a definirne le modalita' di svolgimento a bordo di imbarcazioni nautiche a decorrere dall'anno scolastico 2022/2023, con proprio provvedimento che deve tenere conto di un percorso formativo, facendo riferimento alle norme IMO STCW 1995, e successive modifiche, prevedendo per gli studenti la frequenza del corso di sicurezza personale e responsabilita' sociali (Personal Safety and Social Responsibilities - PSSR) con oneri a carico degli stessi.))

9. Al fine di semplificare le ***((procedure per la digitalizzazione))*** e la pubblicita' degli atti mediante trascrizione nell'Archivio telematico centrale delle unita' da diporto e per l'annotazione sulla licenza di navigazione, ***((al codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo))*** 18 luglio 2005, n. 171, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 17, comma 2, le parole: «venti giorni» sono sostitute dalle seguenti: «sessanta giorni»;

b) all'articolo 24, comma 2, le parole: «venti giorni», ovunque ricorrano, sono sostituite dalle seguenti: «sessanta giorni»;

c) all'articolo 58, comma 1, le parole: «venti giorni» sono sostituite dalle seguenti: «sessanta giorni».

((9-bis. All'articolo 59, comma 1, lettera aa), del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, dopo la parola: «adozione» sono inserite le seguenti: «dei principi».

10. All'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al punto 8), le parole: «nonche' Porto di Licata» sono sostituite dalle seguenti: «, Porto di Licata nonche' Porto di Sciacca»;

b) al punto 9), le parole: «Porti di Augusta e Catania» sono sostituite dalle seguenti: «Porti di Augusta, Catania e Pozzallo»;

c) al punto 10), le parole: «e Monopoli» sono sostituite dalle seguenti: «, Monopoli e Termoli»;

d) al punto 12), le parole: «e Ortona» sono sostituite dalle seguenti: «, Ortona e Vasto».

10-bis. Al decreto legislativo 1° dicembre 2009, n. 178, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 3 sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

«3-bis. Al fine di sviluppare ulteriori percorsi di formazione che favoriscano l'integrazione interdisciplinare fra il mondo accademico, la formazione e la ricerca nel settore della pubblica amministrazione, nonche' di integrare il sistema della formazione

universitaria, postuniversitaria, della ricerca e quello dell'accesso sempre piu' qualificato nella pubblica amministrazione, la Scuola puo' prevedere nella propria offerta formativa l'erogazione anche di corsi di alta formazione e di perfezionamento post lauream nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

3-ter. La Scuola, previo accreditamento ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro dell'universita' e della ricerca 14 dicembre 2021, n. 226, anche in deroga al requisito di cui all'articolo 4, comma 1, lettera a), del predetto regolamento relativamente al numero minimo di docenti per la formazione del collegio del dottorato, comunque non inferiore a sei, individuati anche tra professori universitari sulla base di una convenzione con l'ateneo di appartenenza secondo le modalita' di cui all'articolo 6, comma 11, della legge 30 dicembre 2010, n. 240, in quanto compatibili, puo' altresi' emanare bandi per corsi di dottorato in Scienze della pubblica amministrazione, in favore di un massimo di otto candidati, fino al raggiungimento, a regime, di un numero di frequentatori non superiore a trentadue unita', nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente»;

b) all'articolo 11, comma 2-bis, primo periodo, dopo le parole: «possono essere» e' inserita la seguente: «prioritariamente».

10-ter. Le strutture finanziate con risorse assegnate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili ai comuni per interventi straordinari sul patrimonio residenziale pubblico, ai sensi dell'articolo 3, primo comma, lettera q), della legge 5 agosto 1978, n. 457, non ancora del tutto completate, possono essere riutilizzate dai medesimi comuni beneficiari, anche eventualmente cambiando la destinazione d'uso, a condizione che sia garantita una finalita' di interesse pubblico generale. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione delle disposizioni di cui al presente comma con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

10-quater. All'art. 5, comma 2-ter, del decreto-legge 28 maggio 2004, n. 136, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 luglio 2004, n. 186, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al terzo periodo, dopo le parole: «sono depositati» sono inserite le seguenti: «ai soli fini informativi»;

b) al quarto periodo, dopo le parole: «Con la stessa modalita'» sono inserite le seguenti: «e per le medesime finalita'».

10-quinquies. Al fine di realizzare gli interventi di cui all'articolo 1, comma 26, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, al medesimo articolo 1, comma 26, della citata legge n. 160 del 2019, le parole da: «come previsto» fino a: «legge 28 giugno 2019, n. 58,» sono soppresse e le parole: «e' assegnata al soggetto attuatore degli interventi» sono sostituite dalle seguenti: «e' trasferita alla medesima provincia».))

Art. 10

Disposizioni urgenti in materia di opere pubbliche di rilevante impatto, nonche' per la funzionalita' del Consiglio superiore dei lavori pubblici

1. Al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 44, comma 3, ***((al quarto periodo))***, le parole «degli interventi» sono sostituite dalle seguenti: «di tutti gli interventi» ed e' aggiunto, in fine, il seguente periodo: «In relazione agli interventi di cui all'Allegato IV del presente

decreto, per la cui realizzazione e' nominato un commissario straordinario ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, fermo quanto previsto dal quarto periodo del presente comma, si applica, altresi', la riduzione dei termini prevista dal medesimo articolo 4, comma 2, secondo periodo, del decreto-legge n. 32 del 2019, compatibilmente con i vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli previsti dalla direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio***((, del 13 dicembre 2011))***»;

b) all'articolo 44, al comma 4, secondo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, tenuto conto delle preminenti esigenze di appaltabilita' dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR ovvero, in relazione agli interventi finanziati con le risorse del PNC***((,))*** dal decreto di cui al comma 7 dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101»;

c) all'articolo 46, comma 1, quinto periodo, dopo le parole «all'articolo 44, comma 4» ***((sono aggiunte))*** le seguenti: «, tenuto conto delle preminenti esigenze di appaltabilita' dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR ovvero, in relazione agli interventi finanziati con le risorse del PNC, dal decreto di cui al comma 7 dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101».

2. In considerazione degli aumenti eccezionali dei prezzi ***((dei materiali da costruzione, dei carburanti))*** e dei prodotti energetici, in relazione ai progetti di fattibilita' 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, quanto previsto dall'articolo 1, comma 5, secondo periodo, del decreto-legge 30 novembre 2005, n. 245, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 gennaio 2006, n. 21, ***((e al fine))*** di assicurare la funzionalita' del medesimo Consiglio e' autorizzata la spesa di euro 1.600.000 per l'anno 2022 e di euro 3.200.000 per l'anno 2023, a valere sulle risorse di cui al comma 5.

3. La disposizione di cui al comma 2 si applica esclusivamente ai progetti sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto. E' escluso il rimborso delle somme gia' versate, alla data di entrata in vigore del presente decreto, ai sensi dell'articolo 1, comma 5, secondo periodo, del decreto-legge 30 novembre 2005, n. 245, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 gennaio 2006, n. 21, in relazione ai progetti di cui al comma 2.

((3-bis. All'articolo 1, comma 136, primo periodo, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole: «entro otto mesi» sono sostituite dalle seguenti: «entro dodici mesi».))

4. In considerazione dell'esigenza di garantire che lo svolgimento delle procedure di dibattito pubblico ***((di cui all'articolo 22 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto))*** legislativo 18 aprile 2016, n. 50, risulti coerente con i tempi di realizzazione degli investimenti pubblici di cui all'articolo 46 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, e' autorizzata, per il finanziamento delle attivita' della Commissione nazionale per il dibattito pubblico di cui al comma 2 dell'articolo 22 del ***((citato codice di cui al))*** decreto legislativo n. 50 del 2016, la spesa di euro 150.000 per l'anno 2022 e di euro 300.000 per l'anno 2023.

5. Agli oneri derivanti dai commi 2 e 4, quantificati in complessivi euro 1.750.000 per l'anno 2022 ***((ed euro 3.500.000))*** per

l'anno 2023, ***((si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse del Fondo))*** di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili.

((5-bis. Al fine di favorire lo sviluppo psico-fisico dei minori, il conseguimento degli obiettivi di rigenerazione del tessuto socio-economico delle citta', nonche' il miglioramento dell'accessibilita' e della sicurezza e la rifunzionalizzazione di spazi pubblici, anche periferici, secondo il modello urbano della citta' intelligente, inclusiva e sostenibile (Smart City), per la realizzazione di parchi gioco innovativi e' istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili un fondo, con una dotazione pari a complessivi 5 milioni di euro per l'anno 2023, per l'attuazione di un programma sperimentale denominato «Dateci spazio» destinato ai comuni con popolazione superiore a 300.000 abitanti. Le relative proposte sono trasmesse, anche per via telematica, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e devono indicare l'area oggetto di intervento, le finalita' ludico-didattiche perseguite, i profili di accessibilita', sicurezza e risparmio energetico, il cronoprogramma per la realizzazione dell'intervento, la parte destinata ai lavori e quella relativa alle forniture, le modalita' e i costi di gestione ed eventuali ulteriori contribuzioni alla realizzazione dell'intervento. Sono ammissibili a finanziamento, nel limite massimo di 500.000 euro, esclusivamente interventi che non risultino gia' destinatari di contributi e risorse sulla base di altra normativa regionale, nazionale o europea.

5-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti:

a) i tempi e le relative modalita' di erogazione del finanziamento;

b) i criteri per la valutazione delle proposte;

c) le modalita' di monitoraggio del programma e le ipotesi di revoca del finanziamento.

5-quater. La valutazione delle proposte di cui al comma 5-ter e' svolta dall'Alta Commissione di cui all'articolo 1, comma 439, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, che, a tal fine, puo' avvalersi del supporto tecnico delle strutture del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, nonche' del Consiglio superiore dei lavori pubblici e della Struttura tecnica di missione di cui all'articolo 214 del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. L'Alta Commissione opera con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e l'avvalimento avviene senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

5-quinquies. L'Alta Commissione di cui al comma 5-quater, all'esito dell'esame delle proposte presentate, predispone un apposito elenco, contenente le proposte ammissibili a finanziamento e il codice unico di progetto (CUP) di ciascun intervento, che e' approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili. Con il medesimo decreto di cui al primo periodo sono altresi' definiti i termini per la stipulazione delle convenzioni o degli accordi di programma per l'attuazione delle proposte.

5-sexies. Agli oneri derivanti dai commi da 5-bis a 5-quinquies, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 241, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

5-septies. In ottemperanza alla direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 7 dicembre 2021 per l'adeguamento delle

decisioni di investimento pubblico ai principi di coerenza e compatibilita' con il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile, il Commissario straordinario di cui all'articolo 4, comma 12-octies, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, promuove, d'intesa con il comune di Genova, la regione Liguria, il Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili e la Rete ferroviaria italiana s.p.a., nell'ambito del Progetto unico previsto dal comma 12-septies del medesimo articolo 4, la realizzazione di un progetto integrato di riqualificazione e rigenerazione urbana delle aree del comune di Genova, interessate dal progetto ferroviario «Potenziamento Genova-Campasso» di cui al medesimo comma 12-septies, denominato «Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova», finalizzato ad una maggiore sostenibilita' ambientale, sociale ed economica dell'intervento infrastrutturale ferroviario e a realizzare un miglioramento del contesto urbano.

5-octies. Per le finalita' di cui al comma 5-septies e' autorizzata in favore della Rete ferroviaria italiana s.p.a. la spesa di 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026 e di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027, 2028 e 2029.

5-novies. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Commissario straordinario nominato ai sensi dell'articolo 4, comma 12-octies, del citato decreto-legge n. 32 del 2019, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 55 del 2019, il comune di Genova, la regione Liguria, il Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili e la Rete ferroviaria italiana s.p.a. provvedono a definire, mediante la sottoscrizione di un'apposita convenzione e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, le attivita' necessarie per assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi e delle opere del Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova di cui al comma 5-septies, ferma restando l'attribuzione al comune di Genova delle funzioni di soggetto attuatore delle opere e degli interventi inseriti nel predetto Progetto di riqualificazione.

5-decies. Agli oneri derivanti dai commi da 5-septies a 5-novies, pari a complessivi 89 milioni di euro, si provvede:

a) quanto a 3 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 47, della legge 27 dicembre 2019, n. 160;

b) quanto a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2029, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.))

Art. 11

Disposizioni urgenti sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie

1. All'articolo 10-quater del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera a):

1) all'alinea, le parole «15 giugno 2022» sono sostituite dalle seguenti: «30 settembre 2022»;

2) il numero 1 e' abrogato;

b) al comma 2, secondo periodo, le parole «15 giugno 2022» sono sostituite dalle seguenti: «30 settembre 2022».

2. Per lo svolgimento degli esami di Stato conclusivi del primo e

del secondo ciclo di istruzione, nonche' degli esami conclusivi dei percorsi degli istituti tecnici superiori, per l'anno scolastico 2021-2022, non si applica la misura di sicurezza di cui all'articolo 3, comma 5, lettera a), del decreto-legge n. 52 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 87 del 2021.

Art. 12

Misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC

1. Al fine di consentire il corretto funzionamento ***((della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC))***, ad integrazione delle risorse di cui all'articolo 8 comma 5 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e' autorizzata la spesa di ***((8 milioni di euro annui))*** a decorrere dall'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a ***((8 milioni di euro annui))*** a decorrere dall'anno 2022, 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.

((1-bis. Nell'ambito delle esigenze connesse ai complessivi adempimenti riferiti al PNRR e al fine di accelerare le procedure di individuazione degli aventi diritto, di assegnazione e di erogazione delle risorse del Fondo di cui all'articolo 26, comma 7, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2022, n. 91, assicurando altresi' il necessario supporto alle amministrazioni centrali e locali e una costante verifica sullo stato di attuazione delle procedure di gara per gli interventi ammissibili a finanziamento ai sensi del citato articolo 26, comma 7, il Ministero dell'economia e delle finanze e' autorizzato ad istituire, per le esigenze del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, due posizioni dirigenziali di livello non generale. Alla copertura delle predette due posizioni dirigenziali di livello non generale si provvede attraverso l'indizione di concorsi pubblici o anche, per il triennio 2022-2024, in deroga alle percentuali stabilite dall'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

1-ter. Per le medesime finalita' di cui al comma 1-bis, il Ministero dell'economia e delle finanze e' autorizzato ad assumere, con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, in aggiunta alle vigenti facolta' assunzionali e nei limiti della vigente dotazione organica, un contingente di personale non dirigenziale pari a 10 unita', da inquadrare nell'Area III, posizione economica F1. Il reclutamento del suddetto contingente di personale e' effettuato, senza il previo svolgimento delle previste procedure di mobilita', attraverso l'indizione di procedure concorsuali pubbliche o mediante scorrimento di vigenti graduatorie di concorsi pubblici.

1-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione dei commi 1-bis e 1-ter, pari ad euro 320.557 per l'anno 2022 e ad euro 769.336 a decorrere dall'anno 2023, 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 medesimo Ministero.

1-quinquies. All'articolo 8, comma 2, ultimo periodo, e comma 5, secondo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la

parola: «provvedimento» e' sostituita dalla seguente: «parere».

1-sexies. Anche al fine di garantire il supporto alle amministrazioni locali titolari di interventi del PNRR per gli adempimenti di monitoraggio, controllo e rendicontazione dei finanziamenti destinati all'attuazione degli stessi, con particolare riferimento al controllo sul divieto di doppio finanziamento e sui conflitti d'interesse nonche' all'espletamento dei controlli antimafia previsti dalla normativa vigente, il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze in relazione alle rispettive competenze sono autorizzati, per il biennio 2022-2023, a reclutare con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, in aggiunta alle vigenti facolta' assunzionali, nei limiti della vigente dotazione organica, un contingente di 700 unita' di personale da inquadrare nell'Area III, posizione economica F1, di cui 400 unita' per le esigenze del Ministero dell'interno, e in particolare delle prefetture-uffici territoriali del Governo, e 300 unita' per le esigenze del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, e in particolare delle ragionerie territoriali dello Stato, senza il previo svolgimento delle procedure di mobilita', mediante l'indizione di apposite procedure concorsuali pubbliche o lo scorrimento delle vigenti graduatorie di concorsi pubblici. A tal fine e' autorizzata la spesa di euro 2.624.475 per l'anno 2022 e di euro 31.493.700 a decorrere dall'anno 2023.

1-septies. Il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato stipulano un apposito protocollo d'intesa per definire l'attivita' di collaborazione destinata alle finalita' di cui al comma 1-sexies, anche attraverso la costituzione di presidi territoriali unitari tra le prefetture-uffici territoriali del Governo e le ragionerie territoriali dello Stato.

1-octies. Per la corresponsione al personale non dirigenziale da reclutare ai sensi del comma 1-sexies dei compensi dovuti per le prestazioni di lavoro straordinario, e' autorizzata la spesa di euro 1.000.000 a decorrere dall'anno 2023, di cui euro 500.000 per le esigenze del Ministero dell'interno ed euro 500.000 per le esigenze del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato.

1-novies. Agli oneri di cui ai commi 1-sexies e 1-octies, pari a euro 2.624.475 per l'anno 2022 e a euro 32.493.700 annui a decorrere dall'anno 2023, 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, quanto a 1.449.364 euro per l'anno 2022 e a 17.892.368 euro annui a decorrere dall'anno 2023, l'accantonamento relativo al Ministero dell'interno e, quanto a 1.175.111 euro per l'anno 2022 e a 14.601.332 euro annui a decorrere dall'anno 2023, l'accantonamento relativo al Ministero dell'economia e delle finanze.

1-decies. All'articolo 6 del decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 giugno 2022, n. 79, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, dopo le parole: «I comandi o distacchi» sono inserite le seguenti: «del personale non dirigenziale»;

b) al comma 3, primo periodo, le parole: «per il personale non dirigenziale» sono soppresse.))

((Art. 12 bis

Accelerazione dei giudizi amministrativi in materia di PNRR

1. Al fine di consentire il rispetto dei termini previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), qualora risulti,

anche sulla base di quanto rappresentato dalle amministrazioni o dalle altre parti del giudizio, che il ricorso ha ad oggetto qualsiasi procedura amministrativa che riguardi interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR, in caso di accoglimento dell'istanza cautelare, il tribunale amministrativo regionale, con la medesima ordinanza, fissa la data di discussione del merito alla prima udienza successiva alla scadenza del termine di trenta giorni dalla data di deposito dell'ordinanza, disponendo altresi' il deposito dei documenti necessari e l'acquisizione delle eventuali altre prove occorrenti. In caso di rigetto dell'istanza cautelare da parte del tribunale amministrativo regionale, ove il Consiglio di Stato riformi l'ordinanza di primo grado, la pronuncia di appello e' trasmessa al tribunale amministrativo regionale per la fissazione dell'udienza di merito. In tale ipotesi, si applica il primo periodo del presente comma e il termine di trenta giorni decorre dalla data di ricevimento dell'ordinanza da parte della segreteria del tribunale amministrativo regionale, che ne da' avviso alle parti. Nel caso in cui l'udienza di merito non si svolga entro i termini previsti dal presente comma, la misura cautelare perde efficacia, anche qualora sia diretta a determinare un nuovo esercizio del potere da parte della pubblica amministrazione.

2. Nella decisione cautelare e nel provvedimento di fissazione dell'udienza di merito, il giudice motiva espressamente sulla compatibilita' della misura e della data dell'udienza con il rispetto dei termini previsti dal PNRR.

3. Le pubbliche amministrazioni sono tenute a rappresentare che il ricorso ha ad oggetto una procedura amministrativa che riguarda interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR.

4. Sono parti necessarie dei giudizi disciplinati dal presente articolo le amministrazioni centrali titolari degli interventi previsti nel PNRR, ai sensi dell'articolo 1, comma 4, lettera l), del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, per le quali si osservano le disposizioni delle leggi speciali che prescrivono la notificazione presso gli uffici dell'Avvocatura dello Stato. Si applica l'articolo 49 del codice del processo amministrativo, di cui all'allegato 1 al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.

5. Ai procedimenti disciplinati dal presente articolo si applicano, in ogni caso, gli articoli 119, comma 2, e 120, comma 9, del codice del processo amministrativo, di cui all'allegato 1 al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.

6. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche nei giudizi di appello, revocazione e opposizione di terzo.

7. All'articolo 48, comma 4, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo le parole: «di cui al comma 1» sono inserite le seguenti: «e nei giudizi che riguardano le procedure di progettazione, autorizzazione, approvazione e realizzazione delle opere finanziate in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR e le relative attivita' di espropriazione, occupazione e asservimento, nonche' in qualsiasi procedura amministrativa che riguardi interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR»;

b) dopo le parole: «al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.» sono aggiunte le seguenti: «In sede di pronuncia del provvedimento cautelare si tiene conto della coerenza della misura adottata con la realizzazione degli obiettivi e il rispetto dei tempi di attuazione del PNRR».

8. Nelle ipotesi in cui, prima della data dell'8 luglio 2022, la misura cautelare sia gia' stata concessa, qualora il ricorso abbia ad oggetto qualsiasi procedura amministrativa che riguardi opere o interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal

PNRR, l'udienza per la discussione del merito e' anticipata d'ufficio entro il termine di cui al comma 1. In tale ipotesi si applicano le ulteriori disposizioni contenute nel presente articolo.))

((Art. 12 ter
Disposizioni urgenti in materia di funzionamento del comitato di monitoraggio di cui all'articolo 1-bis, comma 7, del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56.

1. All'articolo 1-bis, comma 7, del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56, dopo le parole: «Ministero della difesa,» sono inserite le seguenti: «del Ministero dell'interno,».))

((Art. 12 quater
Misure urgenti per le infrastrutture culturali

1. L'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 183, comma 3, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, e' incrementata, per l'anno 2022, di 15 milioni di euro. Alla copertura degli oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 183, comma 2, del medesimo decreto-legge.))

((Art. 12 quinquies
Clausola di salvaguardia

1. Le disposizioni del presente decreto si applicano nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione.))

Art. 13
Entrata in vigore

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e sara' presentato alle Camere per la conversione in legge.

Allegato I

(articolo 9, comma 2)

Parte di provvedimento in formato grafico