**C.3278** - *Nella giornata di ieri, 20 ottobre 2021, le Commissioni riunite della Camera VIII e IX in sede referente hanno esaminato il provvedimento di conversione del Decreto legge n. 121/2021 recante “ Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali” approvando alcuni emendamenti.*

*Si riporta l’articolato del ddl e del decreto-legge con le modifiche apportate dalle Commissioni.*

Le modifiche introdotte dagli emendamenti approvati si riportano in carattere **grassetto,** mentre le soppressioni (sostituzioni comprese) si riportano~~evidenziate~~**.** Eventuali subemendamenti approvati si evidenziano facendo uso del colore **rosso.** A piè di pagina si riportano i riferimenti della proposta di modifica approvata.

\*\*\*

**S-3278**

**DISEGNO DI LEGGE**

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.

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

Decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 217 del 10 settembre 2021.

**Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.**

Articolo 1.

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

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

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

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

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

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

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

    4) dei veicoli elettrici;

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

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

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

   b) all'articolo 61:

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

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

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

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

   e) all'articolo 158:

    1) al comma 2:

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

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

    2) dopo il comma 4 è inserito il seguente: «4-bis. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2, lettera g), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 80 ad euro 328 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 165 ad euro 660 per i restanti veicoli.»;

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

   f) all'articolo 188:

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

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

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

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

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

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

   4. Chiunque, pur avendone diritto, usa delle strutture di cui al comma 1 non osservando le condizioni ed i limiti indicati nell'autorizzazione prescritta dal comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 a euro 173.».

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

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

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

3. L'autorizzazione alla circolazione di prova di cui all'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, può essere utilizzata per la circolazione su strada dei veicoli non immatricolati e di quelli già muniti della carta di circolazione di cui agli articoli 93, 110 e 114 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 o del certificato di circolazione di cui all'articolo 97 del predetto decreto legislativo, anche in deroga agli obblighi previsti dall'articolo 80 del decreto legislativo n. 285 del 1992, qualora detti veicoli circolino su strada per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento. Ai fini della circolazione di cui al primo periodo, resta comunque fermo l'obbligo di copertura assicurativa da parte del titolare dell'autorizzazione alla circolazione di prova, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di responsabilità civile verso terzi. Dei danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova, anche se munito della carta o del certificato di circolazione, risponde, ove ne ricorrono i presupposti, l'assicuratore dell'autorizzazione alla circolazione di prova.

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

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

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

   b) all'articolo 22:

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

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

    3) al comma 6:

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

     3.2. alla lettera b), le parole «Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti» sono sostituite dalle seguenti: «Nel caso in cui l'impresa sia stabilita in Italia, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili»;

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

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

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

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

   4-decies. Gli importi e le modalità di versamento dei diritti di cui al comma 4-nonies sono determinati secondo le modalità previste dai provvedimenti adottati in attuazione dell'articolo 11, commi 12 e 13, del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35. Le relative somme sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ad apposito capitolo istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e destinate al finanziamento delle spese di funzionamento delle commissioni esaminatrici di cui al comma 4-nonies e delle indennità da corrispondere ai componenti delle medesime commissioni.

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

Articolo 2.

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

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

2. In considerazione del calo di traffico registrato sulle autostrade italiane derivante dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 e dalle relative misure di limitazione del contagio adottate dallo Stato e dalle regioni, al fine di contenere i conseguenti effetti economici e di salvaguardare i livelli occupazionali, è prorogata di due anni la durata delle concessioni in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto, relative ai servizi di distribuzione di carbolubrificanti e ai servizi di ristoro sulla rete autostradale. La proroga non si applica in presenza di procedure di evidenza pubblica finalizzate al nuovo affidamento delle concessioni di cui al primo periodo e già definite con l'aggiudicazione alla data di entrata in vigore del presente decreto.

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

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

Articolo 3.

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

1. Al fine di accelerare il «Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, European Rail Traffic Management System», di seguito ERTMS, e di garantire un efficace coordinamento tra la dismissione del sistema di segnalamento nazionale di classe «B» e l'attrezzaggio dei sottosistemi di bordo dei veicoli con il sistema ERTMS, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di 60 milioni di euro, per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, per finanziare i costi di implementazione del sotto sistema ERTMS di bordo dei veicoli, secondo le disposizioni di cui ai commi 2 e 3. Tali risorse non sono destinate al finanziamento dei costi di sviluppo, certificazione, omologazione ed eventuali riomologazioni su reti estere dei cosiddetti «veicoli tipo», fermi macchina o sostituzione operativa dei mezzi di trazione.

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

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definite le modalità attuative di erogazione del contributo alle imprese ferroviarie o ai proprietari dei veicoli per gli interventi sui veicoli di cui al comma 2, nei limiti della effettiva disponibilità del fondo. Nell'ambito delle dotazioni del fondo, il suddetto decreto definisce i costi sostenuti che possono essere considerati ammissibili, l'entità del contributo massimo riconoscibile per ciascun veicolo oggetto di intervento in caso di effettuazione di una determinata percorrenza sulla rete ferroviaria interconnessa insistente sul territorio nazionale, l'entità della riduzione proporzionale del contributo riconoscibile in caso di effettuazione di percorrenze inferiori a quella richiesta ai fini dell'attribuzione del contributo nella misura massima, nonché i criteri di priorità di accoglimento delle istanze in coerenza con le tempistiche previste nel piano nazionale di sviluppo del sistema ERTMS di terra. L'efficacia del decreto di cui al presente comma è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

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

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

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

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

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

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

Articolo 4.

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

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

   a) all'articolo 14:

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

    2) al comma 1, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Analoga informazione è resa dalle autorità di sistema portuale, dai comandanti dei rimorchiatori, dagli ormeggiatori, dai battellieri e dalle autorità sanitarie che, nell'esercizio delle loro normali funzioni, constatano che una nave attraccata in porto presenta anomalie apparenti che possono mettere a repentaglio la sicurezza della nave o rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino.»;

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

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

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

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

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

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

**1-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri dell'interno, dell'economia e delle finanze e della salute, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 24 agosto 1988, n. 400, sono definite le modalità di esercizio delle funzioni di coordinamento spettanti all'autorità nazionale designata ai sensi del comma 1-bis per l'applicazione del regolamento (UE) 2019/1239 da parte delle autorità interne competenti e le forme della loro cooperazione per assicurare la distribuzione dei dati e la connessione con i pertinenti sistemi delle altre autorità competenti a livello nazionale e dell'Unione europea.**

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

**1-quinquies. Agli oneri derivanti dal comma 1-quater, pari a 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e a 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036, si provvede per 8 milioni di euro per l'anno 2022 e 12 milioni di euro a decorrere dall'anno 2023, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.[[1]](#footnote-1)**

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

**«730-bis. Per le finalità di cui al comma 729, per nave abbandonata si intende qualsiasi nave per la quale, verificata l'assenza di gravami registrati, di crediti privilegiati non registrati e di procedure fallimentari o altre procedure di natura concorsuale pendenti, l'armatore e l'eventuale proprietario non ponga in essere alcun atto, previsto dalla legge, relativamente agli obblighi verso lo Stato costiero, il raccomandatario marittimo e l'equipaggio e siano decorsi sessanta giorni dalla notifica della diffida adottata dall'autorità marittima, ai sensi dell'articolo 73, comma 1, del codice della navigazione nei casi di unità che rappresentano un pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente marino ovvero, in tutti gli altri casi, dall'Autorità di sistema portuale nella cui circoscrizione territoriale è collocato il mezzo navale.**

**730-ter. Per le finalità di cui al comma 729, per relitto navale si intende una nave sommersa o semisommersa, o qualsiasi parte di essa, inclusi gli arredi.».[[2]](#footnote-2)**

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

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

 **a-bis) al punto 15-bis) dopo le parole: «Reggio Calabria,» è inserita la seguente: «Saline,»;[[3]](#footnote-3)**

   b) al punto 8), dopo le parole «Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani» sono inserite le seguenti: «, Porto Rifugio di Gela e Porto Isola di Gela **nonché Porto di Licata[[4]](#footnote-4)**».

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

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

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

**3-quater. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono stabiliti i criteri e le modalità per l'assegnazione e il riparto dei contributi di cui al comma 3-ter in favore delle regioni e delle province autonome che tengano conto dell'effettiva capacità di utilizzo delle risorse. Con il medesimo decreto sono altresì stabiliti i cronoprogrammi di utilizzo e le modalità di revoca delle risorse in caso di mancato rispetto dei termini di utilizzo previsti.**

**3-quinquies. Agli oneri derivanti dal comma 3-ter, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2022 e a 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.[[5]](#footnote-5)**

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

**4-bis. All'articolo 88, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole: «alle imprese armatoriali delle unità o navi iscritte nei registri nazionali che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali» sono sostituite dalle seguenti: «alle imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo e che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, relativamente al personale marittimo avente i requisiti di cui all'articolo 119 del codice della navigazione ed imbarcato sulle unità navali suddette».[[6]](#footnote-6)**

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

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

**b) dopo il comma 1, è aggiunto il seguente: «1-bis. Ai fini della determinazione del trattamento economico riconosciuto al gestore si applicano le previsioni di cui all'articolo 23-ter, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.».**

**4-ter. Al fine di potenziare il servizio esercito dalla Gestione Governativa Laghi Maggiore, di Garda e di Como, necessario per garantire la mobilità per i pendolari e gli studenti a seguito dell'interruzione per lavori urgenti della S.S. 340 «Regina», cosiddetta variante della «Tramezzina», è riconosciuto un contributo in favore della predetta gestione governativa di euro 2.500.000 per l'anno 2021. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, si provvede mediante corrispondente riduzione, per l'anno 2021, dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 19-ter, comma 23, decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166.[[7]](#footnote-7)**

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

   a) al comma 1, lettera a):

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

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

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

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

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

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

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

**Articolo 4-bis.**

**(modifiche in materia di servizio di trasporto pubblico non di linea a mezzo natanti)**

**1. All'articolo 200, comma 6-bis, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, dopo le parole: «le autovetture a uso terzi di cui all'articolo 82, comma 5, lettera b), del medesimo codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992» sono inserite le seguenti: «nonché i natanti che svolgono servizio di trasporto pubblico non di linea ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 15 gennaio 1992, n. 21».[[8]](#footnote-8)**

Articolo 5.

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

1. Al fine di garantire la realizzazione degli interventi di titolarità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1&#176; luglio 2021, n. 101, in coerenza con i relativi cronoprogrammi, nonché di promuovere e incrementare le attività di studio, di ricerca e di sviluppo nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità, della innovazione tecnologica, organizzativa e dei materiali, assicurando, al contempo, nuove forme di intermodalità e di servizi di rete anche attraverso lo svolgimento di specifiche attività di natura formativa, è istituita presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la struttura di missione, denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità, di seguito CISMI, che non costituisce struttura dirigenziale e opera alle dirette dipendenze del Ministro. Al CISMI è assegnato un contingente complessivo di venti unità di personale, da individuarsi, nella misura di cinque ricercatori, di cinque tecnologi, di quattro primi ricercatori, di quattro primi tecnologi, di un dirigente tecnologo e di un dirigente di ricerca, tra il personale degli Enti pubblici di ricerca collocato in fuori ruolo con mantenimento del trattamento economico in godimento presso l'amministrazione di appartenenza che è posto integralmente a carico del predetto Ministero. Al coordinamento del CISMI è preposto il dirigente di ricerca individuato secondo le modalità di cui al secondo periodo. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in aggiunta al contingente di cui al secondo periodo, nel limite di spesa di euro 47.000 euro per l'anno 2021 e di euro 140.000 a decorrere dall'anno 2022, può avvalersi fino ad un massimo di quattro esperti o consulenti nominati ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

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

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

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

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

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

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

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

7. Al fine di assicurare la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anche in relazione alla realizzazione degli interventi di competenza del medesimo Ministero finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1&#176; luglio 2021, n. 101, e in considerazione delle specifiche professionalità, anche di natura tecnica, del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, tenuto conto della necessità di remunerare adeguatamente le attività di controllo svolte da detto personale, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con riferimento al personale non dirigenziale del medesimo Ministero sono incrementati, nei limiti di cui al comma 9 e in deroga ai limiti finanziari previsti dalla normativa vigente:

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

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

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

   a) nella misura di complessivi euro 203.578.47 per l'anno 2021 ed euro 610.735,40 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione, per il personale di livello dirigenziale generale;

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

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

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

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

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

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

Articolo 6.

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

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

   a) al comma 4:

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

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

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

   b) il comma 4-quater è sostituito dal seguente: «4-quater. Sono trasferite all'Agenzia le funzioni esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai sensi dell'articolo 9, commi 5 e 6, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2014, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 297 del 23 dicembre 2014, e del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 settembre 2003, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 280 del 2 dicembre 2003. L'Agenzia, con proprio decreto, disciplina i requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza relativa al sistema di trasporto costituito dall'infrastruttura e dal materiale rotabile, con i contenuti di cui agli articoli 9 e 11 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, per quanto applicabili, nonché, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, le modalità per la realizzazione e l'apertura all'esercizio di nuovi sistemi di trasporto a impianti fissi.»;

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

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

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

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

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

3. Fino al 31 dicembre 2023, ai fini dell'ammissione all'esame di qualificazione di cui all'articolo 12, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, non è richiesto per il personale dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali il possesso del requisito dell'anzianità di inquadramento previsto dall'articolo 23, comma 2, secondo periodo, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

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

5. Gli Uffici speciali trasporti a impianti fissi, di seguito USTIF, del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il relativo personale, pari a sei unità di livello dirigenziale non generale e novantadue unità di personale delle aree funzionali, di cui quarantotto di area III, trentotto di area II e sei di area I, sono trasferiti all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, a decorrere dal 1° gennaio 2022. Conseguentemente, la dotazione organica del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ferme restando le 38 posizioni di livello dirigenziale generale, è rideterminata in 189 posizioni di livello dirigenziale non generale e 7.674 unità di personale delle aree funzionali di cui 2.966 di area III, 4.497 di area II e 211 di area I. Le risorse umane trasferite includono il personale di ruolo dirigenziale e non dirigenziale, nonché il personale a tempo determinato con incarico dirigenziale ai sensi dell'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che risulta in servizio alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Al personale non dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma si applica il trattamento economico, compreso quello accessorio, previsto nell'amministrazione di destinazione e viene corrisposto un assegno ad personam riassorbibile pari all'eventuale differenza fra le voci fisse e continuative del trattamento economico dell'amministrazione di provenienza, ove superiore, e quelle riconosciute presso l'amministrazione di destinazione. Nelle more dell'entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4, al personale dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi i contratti individuali di lavoro stipulati ai sensi dell'articolo 19, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto. Fino alla data di adozione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al comma 6, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla corresponsione del trattamento economico spettante al personale trasferito nella misura già corrisposta e le eventuali differenze sono a carico dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. A decorrere dalla medesima data, le risorse finanziarie sono allocate sul pertinente capitolo di spesa del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per essere trasferite all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Tale importo considera i costi del trattamento economico corrisposto al personale trasferito e tiene conto delle voci retributive fisse e continuative, del costo dei buoni pasto, della remunerazione del lavoro straordinario e del trattamento economico di cui al Fondo risorse decentrate. Fino alla data di entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4, l'attività facente capo agli USTIF continua ad essere esercitata presso le sedi e gli uffici già individuati dal decreto ministeriale 4 agosto 2014, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 297 del 23 dicembre 2014.

6. Il Ministro dell'economia e delle finanze provvede, con proprio decreto, ad effettuare le occorrenti variazioni di bilancio, in termini di residui, di competenza e di cassa ivi comprese l'istituzione, la modifica e la soppressione di missioni e programmi. A decorrere dalla data di adozione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al primo periodo transitano all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali i rapporti giuridici attivi e passivi relativi alle funzioni trasferite. A decorrere dalla medesima data, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali provvedono al trasferimento delle corrispondenti risorse strumentali tramite protocolli d'intesa.

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

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

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

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

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

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

Articolo 7.

(Disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo)

1. Al fine di assicurare il pieno rispetto del vigente sistema di distribuzione del traffico aereo sul sistema aeroportuale milanese e di consentire una transizione ordinata nel settore del trasporto aereo che eviti, anche in considerazione degli effetti derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, disservizi per il traffico di passeggeri e merci da e verso gli aeroporti del Regno Unito, le disposizioni di cui all'articolo 17-quater del decreto-legge 25 marzo 2019, n. 22, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 maggio 2019, n. 41, si applicano fino alla data del 30 ottobre 2022.

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

a) il comma 4 è sostituito dal seguente: «4. Il programma della procedura di amministrazione straordinaria è immediatamente adeguato dai commissari straordinari alla decisione della Commissione europea di cui al citato articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge n. 18 del 2020 che possono procedere all'adozione, per ciascun compendio di beni oggetto di cessione, anche di distinti programmi nell'ambito di quelli previsti dall'articolo 27 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270. Le modifiche al programma, la cui durata si computa dalla data di modifica, possono essere adottate anche dopo la scadenza del termine del primo programma autorizzato e possono prevedere la cessione a trattativa privata anche di singoli beni, rami d'azienda o parti di essi, perimetrati in coerenza con la decisione della Commissione europea. Il programma predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale di cui al citato articolo 79, comma 4-bis, e alla decisione della Commissione europea si intende ad ogni effetto autorizzato. È parimenti autorizzata la cessione diretta alla società di cui all'articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge n. 18 del 2020 di compendi aziendali del ramo aviation individuati dall'offerta vincolante formulata dalla società in conformità alla decisione della Commissione europea. A seguito della cessione totale o parziale dei compendi aziendali del ramo aviation, gli slot aeroportuali non trasferiti all'acquirente sono restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti individuato ai sensi del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993. È altresì autorizzata l'autonoma cessione, anche antecedentemente alla modifica del programma, del marchio “Alitalia”, da effettuarsi nei confronti di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore aereo, individuati tramite procedura di gara che, nel rispetto delle diposizioni europee, anche in materia antitrust, garantisca la concorrenzialità delle offerte e la valorizzazione del marchio. La stima del valore dei complessi oggetto della cessione può essere effettuata tramite perizia disposta da un soggetto terzo individuato dall'organo commissariale, previo parere del comitato di sorveglianza, da rendere nel termine massimo di tre giorni dalla richiesta. A seguito della decisione della Commissione europea il Ministero dell'economia e delle finanze sottoscrive l'aumento di capitale della società di cui al citato articolo 79, comma 4-bis.»;

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

Articolo 8.

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

1. In considerazione degli effetti dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, all'articolo 1, comma 1031, alinea, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole «In via sperimentale, a chi acquista, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia, dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021,» sono sostituite dalle seguenti: «In via sperimentale, a chi acquista dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia».

**1-bis. All'articolo 74-bis 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, le parole: «a chi omologa in Italia» fino a: «decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219» sono sostituite dalle seguenti: «ai proprietari dei veicoli delle categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G, immatricolati originariamente con motore termico, che installano su tali veicoli, entro il 31 dicembre 2021, un sistema di riqualificazione elettrica, omologato ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219»;**

**b) il comma 2 è sostituito dal seguente:**

**«2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, sono adottate le necessarie disposizioni applicative per il riconoscimento dei contributi di cui al comma 1.»[[9]](#footnote-9)**

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

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

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

**a) il comma 77 è sostituito dal seguente:**

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

**b) il comma 78 è sostituito dai seguenti:**

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

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

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

**c) il comma 79 è sostituito dai seguenti:**

**«79. Ai fini dell'attuazione dei commi 77, 78, 78-bis e 78-ter e 79, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui al decreto interministeriale 20 marzo 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 82 del 6 aprile 2019.**

**79-bis. L'efficacia dei commi 77, 78, 78-bis e 78-ter è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'art. 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea».[[10]](#footnote-10)**

Articolo 9.

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

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

2. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui al comma 1, predisposto in conformità a quanto previsto dall'articolo 48, comma 7, quarto periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è trasmesso, a cura del Commissario altresì, all'autorità competente ai fini dell'espressione del provvedimento di valutazione ambientale di cui alla Parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, unitamente alla documentazione di cui agli articoli 13, comma 3 e 22, comma 1, del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006. Si applicano i termini di cui all'articolo 4, comma 2, secondo periodo, del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32, convertito con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Gli esiti della valutazione ambientale sono trasmessi e comunicati dall'autorità competente alle altre amministrazioni che partecipano alla conferenza di servizi di cui al comma 1. Qualora si sia svolto il dibattito pubblico è escluso il ricorso all'inchiesta pubblica di cui all'articolo 24-bis del predetto decreto legislativo n. 152 del 2006.

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

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

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

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

Articolo 10.

(Procedure di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e modalità di accesso ai servizi erogati in rete dalle pubbliche amministrazioni)

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

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

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

4. Laddove non diversamente previsto nel PNRR, ai fini della contabilizzazione e rendicontazione delle spese, le amministrazioni ed i soggetti responsabili dell'attuazione possono utilizzare le «opzioni di costo semplificate» previste dagli articoli 52 e seguenti del regolamento (UE) 2021/1060. **Ove possibile, tale modalità semplificata è altresì estesa alla contabilizzazione e alla rendicontazione delle spese sostenute nell'ambito dei Piani di sviluppo e coesione di cui all'articolo 44 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58.[[11]](#footnote-11)**

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

6. Nel caso in cui si renda necessario procedere al recupero di somme nei confronti di regioni, province autonome di Trento e di Bolzano e degli enti locali, si applicano le procedure di cui al comma 7-bis dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1&#176; luglio 2021, n. 101.

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

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

**«Art. 48-bis (Interventi sulle infrastrutture energetiche lineari)**

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

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

**7-quater. All'articolo 13, comma 17-bis, del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, al primo periodo, dopo le parole: «da parte dei gestori delle imprese ferroviarie» sono inserite le seguenti: «, nonché a definire le tempistiche di adeguamento a dette prescrizioni da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie.».[[12]](#footnote-12)**

Articolo 11.

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

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

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

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

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

3. Il Comitato agevolazioni di cui all'articolo 1, comma 270, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, definisce con proprie delibere termini, modalità e condizioni per la realizzazione della linea progettuale di cui al comma 1 in conformità ai requisiti previsti per tale intervento e al punto M1C2-26 dell'allegato della decisione di esecuzione del Consiglio relativa all'approvazione della valutazione del PNRR dell'Italia e in particolare:

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

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

   c) il tipo di interventi sostenuti;

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

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

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

Articolo 12.

(Disposizioni urgenti in materia di progettazione territoriale e investimenti)

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

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

   «Art. 6-quater (Disposizioni per il rilancio della progettazione territoriale). – 1. Per rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei comuni delle regioni **Umbria, Marche,[[13]](#footnote-13)** Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia nonché in quelli ricompresi nella mappatura aree interne, in vista dell'avvio del ciclo di programmazione 2021/2027 dei fondi strutturali e del Fondo sviluppo e coesione e della partecipazione ai bandi attuativi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) è istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, per il successivo trasferimento all'Agenzia per la coesione territoriale, il “Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale”, di seguito denominato Fondo, con la dotazione complessiva di ~~123.515.175 euro di cui 12.351.518 euro per il 2021 e 111.163.658 euro per il 2022~~ **161.515.175 euro, di cui 16.151.518 euro per il 2021 e 145.363.657 per il 2022.[[14]](#footnote-14)** Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per lo sviluppo e la coesione – programmazione 2021-2027 di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 31 dicembre 2020, n. 178.

 2. Al Fondo accedono tutti i Comuni con popolazione complessiva inferiore a 30.000 abitanti, **le Città metropolitane e le Province[[15]](#footnote-15)**, ricompresi nelle aree indicate al comma 1, sulla base delle classi demografiche e secondo l'assegnazione di cui alla Tabella A, allegata al presente decreto.

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

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

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

 6. Nella valutazione delle proposte progettuali di cui al comma 3, gli enti beneficiari verificano che esse siano coerenti o complementari rispetto agli obiettivi posti dall'articolo 3 del regolamento (UE) 2021/241 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, nonché con gli obiettivi della programmazione del Fondo per lo sviluppo e la coesione 2021/2027~~, come definiti da apposite linee guida adottate entro il 30 ottobre 2021~~ **ed essere effettuate secondo apposite linee guida, in materia di progettazione infrastrutturale, adottate entro il 15 novembre 2021[[16]](#footnote-16)** dall'Autorità politica delegata per il sud e la coesione territoriale di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le proposte devono essere utili a realizzare almeno uno dei seguenti obiettivi: la transizione verde dell'economia locale, la trasformazione digitale dei servizi, la crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, che assicuri lo sviluppo armonico dei territori, anche dal punto di vista infrastrutturale, la coesione economica, l'occupazione, la produttività, la competitività, lo sviluppo turistico del territorio, la ricerca, l'innovazione sociale, la cura della salute e la resilienza economica, sociale e istituzionale a livello locale, nonché il miglioramento dei servizi per l'infanzia e di quelli tesi a fornire occasione di crescita professionale ai giovani **e ad accrescere la partecipazione delle donne al mercato del lavoro[[17]](#footnote-17)**. Le proposte devono, altresì, privilegiare la vocazione dei territori, individuare soluzioni compatibili con gli strumenti urbanistici regolatori generali o devono comunque essere agevolmente e celermente realizzabili, anche con modeste varianti, e comportare soluzioni a basso impatto ambientale, di recupero e valorizzazione del patrimonio esistente, di contrasto all'abusivismo, in ogni caso limitando il consumo di suolo. Le proposte, ove afferenti a interventi di carattere sociale, devono possedere un livello di dettaglio sufficiente all'avvio delle procedure di affidamento del servizio o di co-progettazione, secondo quanto previsto dall'articolo 140 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e dall'articolo 55 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117. Nel caso di lavori pubblici, il livello progettuale oggetto di concorso, da acquisire ai sensi dell'articolo 152, comma 4, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 è quello del progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23 del medesimo predetto decreto legislativo.

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

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

 **8-bis. Ove gli enti beneficiari, con popolazione fino a 5000 abitanti, abbiano elaborato un documento di indirizzo della progettazione, le risorse di cui al comma 1 possono essere in via alternativa impegnate a mezzo dell'affidamento di incarichi tesi alla redazione di studi di fattibilità tecnica economica, secondo le modalità di cui all'articolo 1 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, purché coerenti con gli obiettivi di cui al comma 6».[[18]](#footnote-18)**

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

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

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

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

 **12-bis. Al fine di consentire a tutti gli enti territoriali di condividere la programmazione delle politiche per la coesione territoriale, all'articolo 10, comma 4, sesto periodo, del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 ottobre 2013, n. 125, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «attraverso la designazione di quattro componenti da parte della Conferenza unificata, due in rappresentanza delle regioni e due in rappresentanza delle autonomie locali.».[[19]](#footnote-19)**

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

**a) al comma 1, lettera b), dopo le parole: «straordinaria e temporanea gestione dell'impresa» è inserita la seguente: «anche»;**

**b) al comma 1, dopo la lettera b), è inserita la seguente: «b-bis) di ordinare alla stazione appaltante che i pagamenti all'operatore economico, anche nei casi di cui alla lettera a), siano disposti al netto dell'utile derivante dalla conclusione del contratto, quantificato nel 10 per cento del corrispettivo, da accantonare, ai sensi del comma 7, in un apposito fondo.»;**

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

**d) al comma 8, dopo le parole: «medesimo comma», sono inserite le seguenti: «, anche laddove sia stato concluso e interamente eseguito il contratto di appalto» e dopo le parole: «gli esperti forniscono all'impresa », sono inserite le seguenti: «, ovvero anche alle imprese che sulla medesima esercitano un controllo ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile, ove coinvolte nelle indagini, nonché alle imprese dalle stesse controllate,».[[20]](#footnote-20)**

 b) è allegata la seguente tabella:

«Tabella A

(Articolo 6-quater)

|  |  |
| --- | --- |
| ~~Classi demografiche~~ | ~~Importo complessivo da ripartire tra gli enti beneficiari~~ |
| ~~Fino a 1.000 abitanti~~ | ~~19.448.000 €~~ |
| ~~Tra 1.001 e 5.000 abitanti~~ | ~~43.192.500 €~~ |
| ~~Tra 5.001 e 10.000 abitanti~~ | ~~24.518.000 €~~ |
| ~~Tra 10.001 e 20.000 abitanti~~ | ~~21.735.000 €~~ |
| ~~Tra 20.001 e 30.000 abitanti~~ | ~~8.740.000 €~~ |
| ~~Premialità comma 3~~ | ~~5.881.675 €~~ |
| ~~Totale~~ | ~~123.515.175,00 €~~ |

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

[[21]](#footnote-21)».

Articolo 13.

(Misure di agevolazioni per i comuni)

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

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

   a) al comma 32, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Per l'anno 2021, il termine di cui al primo periodo è fissato al ~~15 ottobre~~ **31 dicembre[[22]](#footnote-22)** 2021.»;

   b) al comma 34, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Per l'anno 2021, il termine di cui al primo periodo è fissato al ~~15 novembre~~ **31 gennaio[[23]](#footnote-23)** 2021.».

 **b-bis) al comma 54 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «A partire dall'anno 2022, almeno il 40 per cento delle risorse è assicurato agli enti locali delle regioni del Mezzogiorno».[[24]](#footnote-24)**

**2-bis. All'articolo 39, comma 3, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole: «a decorrere dall'anno 2022», ovunque ricorrano, sono sostituite dalle seguenti: «a decorrere dall'anno 2023».[[25]](#footnote-25)**

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

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

**b) al comma 141, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Per il contributo riferito all'anno 2022, il termine di cui al primo periodo è prorogato al 28 febbraio 2022.»[[26]](#footnote-26)**

**Art. 13-bis.**

**(Proroga dell'utilizzo delle risorse straordinarie connesse all'emergenza Covid-19)**

**1. Le variazioni di bilancio riguardanti le risorse trasferite agli enti locali che rientrano nelle certificazioni di cui all'articolo 1, comma 827, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e all'articolo 39, comma 2, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, possono essere deliberate sino al 31 dicembre 2021 con deliberazione dell'organo esecutivo, fatte salve in ogni caso le specifiche limitazioni di utilizzo previste dalle norme di riferimento.[[27]](#footnote-27)**

Articolo 14.

(Cabina di regia edilizia scolastica)

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

Articolo 15.

(Disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale)

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

   «1. Al fine di assicurare il recupero del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, anche infra-regionali, nonché di garantire analoghi livelli essenziali di infrastrutturazione e dei servizi a essi connessi, entro e non oltre il 30 novembre 2021 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le amministrazioni competenti, le strutture tecniche del Ministro per il sud e la coesione territoriale, effettua, limitatamente alle infrastrutture statali, la ricognizione del numero e della classificazione funzionale delle strutture sanitarie, assistenziali e scolastiche, nonché del numero e dell'estensione, con indicazione della relativa classificazione funzionale, delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali, idriche. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nonché gli enti locali e gli altri soggetti pubblici e privati competenti, anche avvalendosi del supporto tecnico-amministrativo dell'Agenzia per la coesione territoriale, provvedono alla ricognizione delle infrastrutture di cui al primo periodo non di competenza statale. La ricognizione effettuata dagli enti locali e dagli altri soggetti pubblici e privati è trasmessa alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano entro il 30 novembre 2021 che la trasmettono, unitamente a quella di propria competenza, nei successivi cinque giorni, alla Conferenza delle regioni e delle province autonome **e all'Agenzia per la coesione territoriale[[28]](#footnote-28)**. Questa predispone il documento di ricognizione conclusivo da comunicare, entro e non oltre il 31 dicembre 2021, al Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri.

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

 1-ter. Per il finanziamento degli interventi di cui al comma 1-quater, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito il "Fondo perequativo infrastrutturale" con una dotazione complessiva di 4.600 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2033, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 300 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, 500 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2028 al 2033. Al predetto Fondo non si applica l'articolo 7-bis del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18. Il Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri per il supporto tecnico-operativo alle attività di competenza, può stipulare apposita convenzione ai sensi degli articoli 5 e 192 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nel limite massimo di 200.000 euro per l'anno 2021.

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

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

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

Articolo 16.

(Disposizioni urgenti in materia di Commissari straordinari)

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

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

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

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

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

Articolo 17.

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

  Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

1. 4.70. (Nuova formulazione). Le Relatrici. [↑](#footnote-ref-1)
2. \*4.57. Gariglio, Andrea Romano, Pizzetti, Cantini, Del Basso De Caro, Bruno Bossio, Morassut; \*4.59. Fregolent, Nobili; \*4.23. Rixi, Maccanti, Capitanio, Donina, Fogliani, Furgiuele, Giacometti, Tombolato, Zanella, Zordan; \*4.51. Scagliusi. [↑](#footnote-ref-2)
3. 4.26. (Nuova formulazione) Furgiuele, Rixi, Maccanti, Capitanio, Donina, Fogliani, Giacometti, Tombolato, Zanella, Zordan, Lucchini, Badole, Benvenuto, D'Eramo, Dara, Eva Lorenzoni, Patassini, Raffaelli, Valbusa, Vallotto. [↑](#footnote-ref-3)
4. \*4.25. Alessandro Pagano, Furgiuele, Rixi, Maccanti, Capitanio, Donina, Fogliani, Giacometti, Tombolato, Zanella, Zordan, Lucchini, Badole, Benvenuto, D'Eramo, Dara, Eva Lorenzoni, Patassini, Raffaelli, Valbusa, Vallotto; \*4.40. Traversi; \*4.55. (Nuova formulazione) Ficara, Scerra. [↑](#footnote-ref-4)
5. \*4.54. (Nuova formulazione) De Lorenzis; \*4.52. (Nuova formulazione) Luciano Cantone. [↑](#footnote-ref-5)
6. 4.56. (Nuova formulazione) De Micheli, Gariglio, Morassut, Cantini, Andrea Romano, Bruno Bossio, Del Basso De Caro, Pizzetti. [↑](#footnote-ref-6)
7. 4.38. (Nuova formulazione) Bruno Bossio, Del Basso De Caro, Braga. [↑](#footnote-ref-7)
8. 4.04. (Nuova formulazione) Fogliani, Rixi, Maccanti, Capitanio, Donina, Furgiuele, Giacometti, Tombolato, Zanella, Zordan, Lucchini, Badole, Benvenuto, D'Eramo, Dara, Eva Lorenzoni, Patassini, Raffaelli, Valbusa, Vallotto. [↑](#footnote-ref-8)
9. 8.11. (Nuova formulazione) Luciano Cantone, Sut, Chiazzese, Scerra. [↑](#footnote-ref-9)
10. \*8.1. (Nuova formulazione) Fragomeli; \*8.15. (Nuova formulazione) Chiazzese, Sut. [↑](#footnote-ref-10)
11. 10.10. (Nuova formulazione) Paolo Russo, Pentangelo, Cortelazzo, Rosso, Mazzetti. [↑](#footnote-ref-11)
12. \*10.16. (Nuova formulazione) Gariglio, Andrea Romano, Pizzetti, Cantini, Del Basso De Caro, Bruno Bossio, Morassut; \*10.17. (Nuova formulazione) Nobili, Fregolent. [↑](#footnote-ref-12)
13. \*12.1. (Nuova formulazione) Timbro; \*12.4. (Nuova formulazione) Pezzopane, Braga, Buratti, Morgoni, Morassut, Pellicani; \*12.5. (Nuova formulazione) D'Eramo, Lucchini, Patassini, Badole, Benvenuto, Dara, Eva Lorenzoni, Raffaelli, Valbusa, Vallotto, Rixi, Maccanti, Capitanio, Donina, Fogliani, Furgiuele, Giacometti, Tombolato, Zanella, Zordan; \*12.10. (Nuova formulazione) Paolo Russo, Cortelazzo, Pentangelo; \*12.14. (Nuova formulazione) Terzoni. [↑](#footnote-ref-13)
14. \*12.1. (Nuova formulazione) Timbro; \*12.4. (Nuova formulazione) Pezzopane, Braga, Buratti, Morgoni, Morassut, Pellicani; \*12.5. (Nuova formulazione) D'Eramo, Lucchini, Patassini, Badole, Benvenuto, Dara, Eva Lorenzoni, Raffaelli, Valbusa, Vallotto, Rixi, Maccanti, Capitanio, Donina, Fogliani, Furgiuele, Giacometti, Tombolato, Zanella, Zordan; \*12.10. (Nuova formulazione) Paolo Russo, Cortelazzo, Pentangelo; \*12.14. (Nuova formulazione) Terzoni. [↑](#footnote-ref-14)
15. \*12.1. (Nuova formulazione) Timbro; \*12.4. (Nuova formulazione) Pezzopane, Braga, Buratti, Morgoni, Morassut, Pellicani; \*12.5. (Nuova formulazione) D'Eramo, Lucchini, Patassini, Badole, Benvenuto, Dara, Eva Lorenzoni, Raffaelli, Valbusa, Vallotto, Rixi, Maccanti, Capitanio, Donina, Fogliani, Furgiuele, Giacometti, Tombolato, Zanella, Zordan; \*12.10. (Nuova formulazione) Paolo Russo, Cortelazzo, Pentangelo; \*12.14. (Nuova formulazione) Terzoni. [↑](#footnote-ref-15)
16. 12.13. Paolo Russo, Cortelazzo, Pentangelo, Mazzetti, Rosso. [↑](#footnote-ref-16)
17. 12.17. Galizia. [↑](#footnote-ref-17)
18. \*12.1. (Nuova formulazione) Timbro; \*12.4. (Nuova formulazione) Pezzopane, Braga, Buratti, Morgoni, Morassut, Pellicani; \*12.5. (Nuova formulazione) D'Eramo, Lucchini, Patassini, Badole, Benvenuto, Dara, Eva Lorenzoni, Raffaelli, Valbusa, Vallotto, Rixi, Maccanti, Capitanio, Donina, Fogliani, Furgiuele, Giacometti, Tombolato, Zanella, Zordan; \*12.10. (Nuova formulazione) Paolo Russo, Cortelazzo, Pentangelo; \*12.14. (Nuova formulazione) Terzoni. [↑](#footnote-ref-18)
19. \*12.2. Timbro; \*12.3. Pezzopane, Braga, Buratti, Morgoni, Morassut, Pellicani; \*12.11. Cortelazzo, Paolo Russo, Pentangelo, Labriola; \*12.6. D'Eramo, Lucchini, Patassini, Badole, Benvenuto, Dara, Eva Lorenzoni, Raffaelli, Valbusa, Vallotto, Rixi, Maccanti, Capitanio, Donina, Fogliani, Furgiuele, Giacometti, Tombolato, Zanella, Zordan. [↑](#footnote-ref-19)
20. 12.03. (Nuova formulazione) Pezzopane, Braga, Buratti, Morgoni, Morassut, Pellicani. [↑](#footnote-ref-20)
21. \*12.1. (Nuova formulazione) Timbro; \*12.4. (Nuova formulazione) Pezzopane, Braga, Buratti, Morgoni, Morassut, Pellicani; \*12.5. (Nuova formulazione) D'Eramo, Lucchini, Patassini, Badole, Benvenuto, Dara, Eva Lorenzoni, Raffaelli, Valbusa, Vallotto, Rixi, Maccanti, Capitanio, Donina, Fogliani, Furgiuele, Giacometti, Tombolato, Zanella, Zordan; \*12.10. (Nuova formulazione) Paolo Russo, Cortelazzo, Pentangelo; \*12.14. (Nuova formulazione) Terzoni. [↑](#footnote-ref-21)
22. \*13.6. Belotti, Bordonali, Colmellere, Lucchini, Badole, Benvenuto, D'Eramo, Dara, Eva Lorenzoni, Patassini, Raffaelli, Valbusa, Vallotto, Rixi, Maccanti, Capitanio, Donina, Fogliani, Furgiuele, Giacometti, Tombolato, Zanella, Zordan; \*13.17. (Nuova formulazione) Varrica, Ficara. [↑](#footnote-ref-22)
23. \*13.6. Belotti, Bordonali, Colmellere, Lucchini, Badole, Benvenuto, D'Eramo, Dara, Eva Lorenzoni, Patassini, Raffaelli, Valbusa, Vallotto, Rixi, Maccanti, Capitanio, Donina, Fogliani, Furgiuele, Giacometti, Tombolato, Zanella, Zordan; \*13.17. (Nuova formulazione) Varrica, Ficara. [↑](#footnote-ref-23)
24. 13.15. (Nuova formulazione) Varrica, Ficara. [↑](#footnote-ref-24)
25. 13.1. Cenni, Boccia. [↑](#footnote-ref-25)
26. \*12.06. (Nuova formulazione). Adelizzi, Torto, Buompane, Donno, Faro, Flati, Gallo, Gubitosa, Lovecchio, Manzo, Misiti; \*13.2. (Nuova formulazione). Pezzopane, Braga, Buratti, Morassut, Morgoni, Pellicani; \*13.7. (Nuova formulazione). Belotti, Bordonali, Colmellere, Lucchini, Badole, Benvenuto, D'Eramo, Dara, Eva Lorenzoni, Patassini, Raffaelli, Valbusa, Vallotto, Rixi, Maccanti, Capitanio, Donina, Fogliani, Furgiuele, Giacometti, Tombolato, Zanella, Zordan. [↑](#footnote-ref-26)
27. \*13.01. Ruffino; \*13.03. Pezzopane, Braga, Buratti, Morassut, Morgoni, Pellicani; \*13.05. De Girolamo. [↑](#footnote-ref-27)
28. \*15.1. (Nuova formulazione). Timbro; \*15.5. (Nuova formulazione). Pezzopane, Braga, Buratti, Morgoni, Morassut, Pellicani; \*15.6. (Nuova formulazione). Giacometti, Rixi, Maccanti, Capitanio, Donina, Fogliani, Furgiuele, Tombolato, Zanella, Zordan, Lucchini, Badole, Benvenuto, D'Eramo, Dara, Eva Lorenzoni, Patassini, Raffaelli, Valbusa, Vallotto; \*15.7. (Nuova formulazione). Pentangelo, Paolo Russo, Sarro; \*15.9. (Nuova formulazione). Ficara. [↑](#footnote-ref-28)