



Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

Parere, ai sensi dell'articolo 9, comma 2, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sul disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili".

REP. ATTI N. 119/CU DEL 27 LUGLIO 2022

LA CONFERENZA UNIFICATA

Nell'odierna Seduta del 27 luglio 2022:

VISTO il decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili";

VISTO l'articolo 9 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, che disciplina le funzioni della Conferenza Unificata;

VISTA la nota pervenuta il 17 giugno 2022, diramata in data 20 giugno 2022, con prot. DAR n. 9846, con la quale il Dipartimento per gli affari giuridici e legislativi della Presidenza del Consiglio dei Ministri, ha trasmesso il disegno di legge indicato in oggetto, ai fini dell'espressione del parere della Conferenza Unificata;

CONSIDERATO che il punto, iscritto all'o.d.g. della Seduta della Conferenza Unificata del 6 luglio 2022, è stato rinviato, su richiesta dell'ANCI;

VISTI gli esiti dell'odierna Seduta di Conferenza, nell'ambito della quale:

- le Regioni hanno espresso parere favorevole condizionato all'accoglimento degli emendamenti contenuti nel documento che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All. 1);
- l'ANCI ha espresso avviso favorevole condizionato all'accoglimento degli emendamenti contenuti nel documento che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All. 2);
- l'UPI ha espresso avviso favorevole;

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

nei termini di cui in premessa, ai sensi dell'articolo 9, comma 2, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sul disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili".

Il Segretario
Cons. Ermenegilda Siniscalchi

Il Presidente
On. Mariastella Gelmini

27.07.2022



CONFERENZA DELLE REGIONI
E DELLE PROVINCE AUTONOME



22/141/CU4/C2-C4

**EMENDAMENTI AL DDL DI "CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-LEGGE 16
GIUGNO 2022, N. 68, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI PER LA SICUREZZA E LO
SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE, DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITÀ
SOSTENIBILE, NONCHÉ IN MATERIA DI GRANDI EVENTI E PER LA
FUNZIONALITÀ DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ
SOSTENIBILI" (S 2646)**

Punto 4) O.d.g. Conferenza Unificata

Roma, 27 luglio 2022

1.	Misure per il sostegno del settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico	2
2.	Semplificazioni procedure realizzazione interventi Olimpiadi Milano – Cortina 2026.....	3
3.	Stazione MIND - Cascina Merlata - Stephenson	3
4.	Infrastrutture portuali (Regione Abruzzo)	4
5.	Gestione commissariale e cessazione della concessione funiviaria.....	5
6.	Recupero della funzionalità tecnica della funivia	5
7.	Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.....	6
8.	Avvalimento competenze e professionalità a favore del Presidente-Commissario.....	6
9.	Nuova denominazione Osservatorio	6
10.	Coinvolgimento Regioni ed Enti locali diversi dal Comune Capoluogo	7
11.	Istituzione di un Fondo dedicato alla sperimentazione di servizi di sharing mobility	7
	VERSIONE A	7
	VERSIONE B.....	8
12.	Termine per il rilascio autorizzazione paesaggistica per interventi finanziari con risorse del PNRR e PNC	8
13.	Clausola di salvaguardia specifica.....	9
14.	Clausola di salvaguardia generica	10

1. Misure per il sostegno del settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico

1. All'articolo 8, il comma 8 è sostituito dal seguente:

8. Al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico anche a seguito degli effetti negativi derivanti dalla crisi internazionale in atto in Ucraina, l'erogazione alle Regioni a statuto ordinario dell'anticipazione prevista dall'articolo 27, comma 4, del decreto - legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e relativa all'anno 2022, e da calcolarsi sul 98% delle risorse ed effettuata in un'unica soluzione entro la data del 31 luglio 2022, per la parte relativa ai pagamenti non già avvenuti alla data di entrata in vigore del presente decreto. Eventuali congruagli rispetto all'assegnazione definitiva saranno effettuati sull'annualità 2023.”

Relazione

Al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico anche a seguito degli effetti negativi derivanti dalla crisi internazionale in atto in Ucraina, l'erogazione alle Regioni a statuto ordinario dell'anticipazione già prevista a legislazione vigente per l'anno 2022, è da calcolarsi sul 98% delle risorse a disposizione ed effettuata in un'unica soluzione entro la data del 31 luglio 2022, per la parte relativa ai pagamenti non



avvenuti alla data di entrata in vigore del presente decreto. Eventuali conguagli rispetto all'assegnazione definitiva saranno effettuati sull'annualità 2023.

2. Semplificazioni procedure realizzazione interventi Olimpiadi Milano – Cortina 2026

1. All'articolo 10 è aggiunto il seguente comma:

“5 bis. All'articolo 3 del decreto – legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito con modifiche dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, dopo il comma 2 bis è inserito il seguente:

“2bis1. Per le opere di cui al comma 2, per le quali non è nominato un Commissario straordinario, nonché per quelle ritenute indispensabili ai fini del regolare svolgimento dell'evento dall'organo di amministrazione di cui al precedente comma, in coerenza con le indicazioni del Comitato Organizzatore e d'intesa con le Regioni interessate, l'organo stesso, in deroga a quanto previsto dall'articolo 4, commi da 1 a 5, del decreto - legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito con modifiche dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, può disporre che i soggetti attuatori operino, previa richiesta motivata degli stessi, con i poteri e facoltà di cui all'articolo 4 comma 3 del medesimo decreto - legge.”

Relazione

La proposta, considerata l'esigenza di semplificare ulteriormente la procedura di realizzazione degli interventi afferenti allo svolgimento delle Olimpiadi invernali di cui ai DM “De Micheli” decreto 7 dicembre 2020 e “Vezzali” per accelerare i tempi di esecuzione degli stessi, intende consentire all'organo di amministrazione della società “Infrastrutture Milano Cortina 2020- 2026 S.p.A.” di autorizzare i soggetti attuatori delle opere, su richiesta motivata degli stessi, ad operare in deroga alla normativa in materia di contratti pubblici e di espropriazione per pubblica utilità nel rispetto di quanto previsto dall'art. 4, co. 3 del decreto – legge 32/2019.

Ai medesimi fini, tra le opere interessate dalla nuova procedura, si propone di includere anche quelle ritenute indispensabili ai fini del regolare svolgimento dell'evento dall'organo di amministrazione della società “Infrastrutture Milano - Cortina 2020-2026 S.p.A.”, in coerenza con le indicazioni del Comitato Organizzatore e d'intesa con le regioni interessate.

Infatti, per le Olimpiadi sono distinti i soggetti che realizzano opere (SIMiCo2026, ANAS, RFI, EE.LL.) e soggetto organizzatore (MiCo26): è pertanto importante che tutti coloro che operano possano beneficiare di accelerazioni. La proposta normativa integra la Legge Olimpica (DL 16/20) e dispone che è il Commissario delle opere dell'evento (CdA Società SIMiCo2026) che identifichi le opere fondamentali e possa, fatti salvi i Commissari nominati con DPCM, attribuire ai soggetti attuatori le medesime facoltà di deroga che le sono proprie.

3. Stazione MIND - Cascina Merlata - Stephenson

1. All'articolo 8, dopo il comma 12 è inserito il seguente:

“12 bis. Per la realizzazione della stazione “MIND – Merlata - - Stephenson” è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2022, 6 milioni di euro per l'anno 2023, 8 milioni di euro per l'anno 2024 e 3,091 milioni di euro per l'anno 2025. All'onere si provvede mediante corrispondente riduzione per gli anni 2022 e 2023 del fondo di cui all'art.10, comma 5, del decreto- legge 29 dicembre 2004, n.282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004 e per gli anni



2024 e 2025 a valere sulle risorse di cui al comma 395, articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234.”

Relazione

Il progetto prevede il coinvolgimento di Regione Lombardia per la garanzia dei servizi sulla linea al 2025, oltre servizi da garantire nelle fasi temporali successive, sino a completa copertura del servizio; del Comune di Milano per la copertura economica a valere sull'ADP C.na Merlata; coordinamento attività connesse al PII MIND; di RFI per la progettazione definitiva; è soggetto attuatore e stazione appaltante per la realizzazione dell'Opera; di Arexpo per la copertura economica residuale rispetto alle risorse del Comune di Milano; alta sorveglianza in fase progettuale e realizzativa, a garanzia della coerenza dell'intervento ferroviario con il PII MIND.

Il Progetto di fattibilità è a cura di Arexpo mentre la progettazione definitiva a cura di RFI e l'iter autorizzativo entro metà 2022.

L'obiettivo è l'avvio in esercizio della nuova Fermata entro l'anno 2025

Quadro economico complessivo:

- Lavori (inclusi oneri per la sicurezza): 16.877.123,63 €
 - Somme a disposizione della Stazione Appaltante: 7.507.577,40 €
 - Oneri di legge: 2.213.768,84 €
- Totale: 26.598.469,87 €

Il finanziamento richiesto sarà utilizzato per i lavori, inclusi gli oneri di sicurezza e gli oneri di legge. All'onere si provvede per gli anni 2022 e 2023 a valere sul Fondo FISPE e per gli anni 2024 e 2025 a valere sulle risorse per il contratto di programma RFI, parte investimenti assegnate dal comma 395 della legge 234/2021.

4. Infrastrutture portuali (Regione Abruzzo)

All'articolo 4 viene aggiunto il seguente comma 6:

“Al fine di assicurare una programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della Regione Abruzzo, all'allegato A della Legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni: al punto 12), le parole “e Ortona” sono sostituite dalle seguenti: “Ortona e Vasto”.”

Relazione

La proposta emendativa riveste la finalità di garantire il superiore rango nazionale all'infrastruttura portuale vastese, con ampie possibilità di potenziamento e di finanziamento nel quadro dello sviluppo economico e produttivo del territorio abruzzese e interregionale interfacciato con il resto della Macroregione europea adriatico-ionica. La Regione Abruzzo, nell'ottica di una sinergica attività finalizzata allo sviluppo del sistema della portualità abruzzese e, più in generale, del medio adriatico, ha promosso, ed in parte già posto in essere, tutta una serie di attività finalizzate alla pianificazione, alla programmazione e al finanziamento di tutti quegli interventi strategici a favore dell'ampliamento e del potenziamento dei relativi hub portuali, tra cui quello di Vasto in località Punta Penna. Il Presidente della Regione Abruzzo, con idonea Delibera dell'esecutivo n°180 in data 04/04/2022, ha avviato la procedura, ai sensi dell'art. 6, co. 2 della L. 84/94 e ss.mm.ii, finalizzata all'inserimento del porto di località Punta della Penna-Vasto, nell'ambito dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, con sede in Ancona.



5. Gestione commissariale e cessazione della concessione funiviaria

All'articolo 5 c. 1, che introduce nel DL 18/2020 il c. 7-bis dell'art. 94-bis, le parole "entro il 31 dicembre 2022" sono soppresse.

Relazione

La proposta emendativa riveste la duplice finalità di garantire maggiore efficacia alla disposizione e di voler, nella discussione sulla propria ammissibilità, cogliere la ratio del Legislatore estensore. Infatti, si ritiene che la disposizione che prevede la gestione commissariale debba essere prevista anche laddove, in astratto, la cessazione della concessione della linea funiviaria avvenisse dopo il 31 dicembre 2022; viceversa, se lo scopo del Legislatore è quello di voler dare un termine emergenziale, d'urgenza, rispetto ad una norma impostata come astratta ("in caso di cessazione") quando astratta nei fatti non è, in tal caso si ritiene più efficace quanto sub. emendamento n. 3.

6. Recupero della funzionalità tecnica della funivia

- All'articolo 5 comma 1, che introduce il comma 7 bis, sostituire le parole: "nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario" con le seguenti: "*al fine di eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, garantire la continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico ed il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, nonché di individuare un nuovo concessionario ecc.*"
- Alla fine del comma 1 dell'articolo 5, punto 7 bis, aggiungere le seguenti parole: "*Nell'esercizio della gestione diretta, il Presidente, ai fini dell'affidamento delle attività di esecuzione di lavori, anche di manutenzione ordinaria e straordinaria, e di acquisizione di servizi e forniture, di servizi di ingegneria ed architettura, inclusa l'attività di progettazione, di supporto tecnico e project management, nonché per l'affidamento del servizio ad un nuovo concessionario di cui al c. 7-bis, per l'esecuzione dei relativi contratti, opera in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione di cui al D.Lgs. 159/2011 nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione Europea, ivi inclusi quelli derivanti dalle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE e definisce le modalità per il trasferimento alla gestione del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale dei contratti con soggetti terzi in corso di validità, necessari per la prosecuzione del servizio.*"

Relazione

Il primo emendamento integra, anche rispetto a precedenti schemi di DL, le competenze del Presidente, prevedendo altresì, con il secondo, la concessione dei poteri commissariali.

La previsione del potere di definire le modalità per il trasferimento alla gestione del Presidente dell'Autorità di sistema portuale dei contratti mira a garantire la continuità contrattualistica tra i



concessionario cessante e la gestione commissariale, in applicazione del principio della certezza del diritto.

7. Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

Alla fine dell'articolo 5 comma 1, punto 7 bis così come emendato sub emendamento 1-2-3, aggiungere le seguenti parole:

“Il Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, entro il termine di trenta giorni dalla ricezione di una istanza di concessione, procede ad avviare la procedura ad evidenza pubblica necessaria per l’individuazione del nuovo concessionario. Nelle more dell’aggiudicazione definitiva, al fine di incentivare il trasporto sostenibile delle merci, il Presidente assegna in concessione anticipata al soggetto individuato la gestione dei parchi e degli impianti ferroviari raccordati al sito oggetto della concessione, fatti salvi i titoli autorizzatori rilasciati dal gestore dell’infrastruttura nazionale”.

Relazione

L'emendamento, che può essere disgiunto in due sub-emendamenti distinti (5° fino a “nuovo concessionario” e 5B: da “nelle more” fino a fine enunciato), prevede che il Presidente, ricevuta una richiesta concessoria, attivi speditamente la procedura. Il concessionario individuato potrà attivarsi presso RFI per avere l'autorizzazione all'impiego dei raccordi ferroviari in modo da avviare, anche nelle more della conclusione dei lavori di ripristino, il trasporto ferroviario che a regime integrerà il trasporto funiviario, riducendo sensibilmente il trasporto a mezzo camion.

8. Avvalimento competenze e professionalità a favore del Presidente-Commissario

All'art. 5 c. 1, che introduce nel DL 18/2020 il c. 7-quater dell'art. 94-bis, le parole “può avvalersi” sono sostituite dalle parole “si avvale”.

Relazione

Si intende garantire, con una previsione indicativa, al Presidente-Commissario l'ausilio di tutte le competenze e le professionalità della PA e delle in house.

9. Nuova denominazione Osservatorio

- Al comma 1 dell'articolo 8, ultimo paragrafo è cancellata la parola “locale”.
- Alla lettera a) del comma 2 dell'articolo 8, è cancellata la parola “locale”.

Relazione

L'emendamento risolve una contraddizione già presente nella precedente denominazione di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244: malgrado la dizione “locale” presente in denominazione, l'Osservatorio in questione tratta di tutto il trasporto pubblico. Come noto, gli aggettivi “locale” e “regionale” assumono con il Dlgs 422/97 hanno un significato ben preciso



(con chiaro riferimento alla natura dell'ente di competenza) e lasciare solo l'aggettivo "locale" teoricamente escluderebbe il trasporto ferroviario e marittimo (in genere classificati come regionali) oltre al trasporto pubblico nazionale propriamente detto (intercity, servizi a mercato). L'eliminazione dell'aggettivo "locale" è coerente con l'implementazione delle funzioni dell'Osservatorio verso monitoraggio di soluzioni di mobilità non di linea di cui al comma successivo.

10. Coinvolgimento Regioni ed Enti locali diversi dal Comune Capoluogo

Alla lettera b) del comma 2 dell'articolo 8, dopo la parola "uniforme" è aggiunta la frase "delle regioni, degli enti competenti i servizi di trasporto pubblico".

Relazione

Nella versione di prima emanazione l'implementazione di attività che il comma 2 riserva all'Osservatorio ha una chiara finalità di supporto alla programmazione della mobilità in ambito urbano o metropolitano. Si ritiene, tuttavia, non opportuno escludere del tutto dal processo di "acquisizione dati" e di "attività minima uniforme" di cui alla lettera b) gli enti diversi dai Comuni benché la programmazione della mobilità e, in alcuni casi, la gestione dei contratti di Trasporto Pubblico siano di competenza di Regioni, Province e Città Metropolitane.

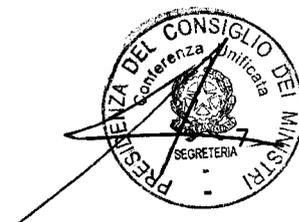
Nella versione emanata, oltre ai mobility manager aziendali e scolastici, le figure verso le quali l'azione normativa si esplica sono i Mobility Manager d'Area previsti dal Decreto del Ministro dell'Ambiente del 20 dicembre 2000, figure nell'organico del Comune Capoluogo che non svolgono alcuna azione di coordinamento verso comuni diversi dal proprio; conseguentemente verrebbero esclusi dal perimetro di attuazione della norma i servizi realizzati con modo automobilistico di competenza degli enti diversi dal Comuni non Capoluogo, nonché tutti i servizi ferroviari e marittimi. La realtà dei fatti porta è quella di un'integrazione già in atto in molte realtà italiane tra servizi automobilistici extraurbani o ferroviari e servizi urbani/metropolitani.

11. Istituzione di un Fondo dedicato alla sperimentazione di servizi di sharing mobility

VERSIONE A

1. Al termine del comma 6, dell'articolo 8, è aggiunto il seguente periodo: "Conseguentemente è incrementato di pari importo il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135."
2. All'onere di 14.923.662 euro per il 2022 e di 15.220.006 euro per il 2023 e di 15.520.006 euro 2024 si provvede a valere sul fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

Conseguentemente è soppressa la lett. c) del comma 7 dell'articolo 8 del presente decreto.



Relazione

Considerato l'aumento dei costi energetici per il TPL e la crisi in cui versa ancora il settore dopo la pandemia si ritiene indispensabile preservare l'intera dotazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale alle finalità previste prima dell'adozione del presente decreto. La finalizzazione di parte delle risorse del fondo riduce gli stretti spazi di manovra. La sperimentazione meritevole nei contenuti e supportata dalle regioni è finanziata con altre risorse diverse dal Fondo destinato alla gestione del TPL.

Per quanto la relazione tecnica alla norma indichi che le risorse utilizzate non graverebbero sulla dotazione "storica" del Fondo ma sulla parte incrementale, si ricorda che lo stanziamento del Fondo è rimasto pressoché invariato negli ultimi anni, dal 2017 si aggira intorno a 4,87 miliardi e nel 2022, per la prima volta, è previsto un incremento di 100 milioni.

VERSIONE B

- All'articolo 8, comma 6 il periodo *"lo 0,3 per cento della dotazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, è"* è sostituito dal seguente *"è istituito un Fondo con una dotazione di euro 14.923.662"*;
- Conseguentemente, all'articolo 8 comma 7:
 - alla lettera b) l'importo di *"75.350.957"* è sostituito da *"90.274.619"*
 - è eliminata la lettera c)

Relazione

L'art. 16-bis comma 2 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 stabilisce che *"Le risorse del fondo di cui agli articoli 21, comma 3, del citato decreto-legge n. 98 del 2011 e 30, comma 3, del citato decreto-legge n. 201 del 2011, e le risorse derivanti dalla compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio prevista dagli articoli 1, commi da 295 a 297, della legge n. 244 del 2007, una volta definiti i criteri di cui al comma 1, non possono essere destinate a finalità diverse da quelle del finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario."*

Ancora, il comma 8 dell'art. 16-bis del già citato decreto stabilisce che *"Le risorse del fondo di cui al comma 1, non possono essere destinate a finalità diverse da quelle del finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario."*

Pertanto, in coerenza con il vincolo di destinazione già definito dalla norma istitutiva del Fondo Nazionale Trasporti (art. 16-bis comma 1 del decreto-legge n. 95/2012), l'emendamento prevede che il finanziamento della sperimentazione di servizi di *sharing mobility*, necessario nell'ottica di promuovere la mobilità integrata, non avvenga in riduzione delle risorse del Fondo Nazionale Trasporti, bensì sia prevista l'istituzione di un Fondo ad hoc con una dotazione di euro 14.923.662.

12. Termine per il rilascio autorizzazione paesaggistica per interventi finanziari con risorse del PNRR e PNC

All'articolo 10, dopo il comma 5 è aggiunto il seguente comma 5 bis:



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

a) all'articolo 48, dopo il comma 7, è aggiunto il seguente:

“Comma 7 bis. Per gli interventi di cui al comma 1, in deroga a quanto previsto dall'articolo 22 comma 1 del Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, il termine di centoventi giorni per il rilascio dell'autorizzazione prevista dall'articolo 21, comma 4, relativa ad interventi in materia di edilizia pubblica e privata, è ridotto a quindici giorni. Il predetto termine può essere sospeso una sola volta per dieci giorni per chiedere chiarimenti o elementi integrativi di giudizio.”

Relazione

Il presente emendamento è finalizzato a garantire che l'approvazione dei progetti degli interventi finanziati con risorse a carico del PNRR e PNC risulti coerente con i tempi di realizzazione degli investimenti pubblici di cui ai decreti del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 15 luglio 2021 e del 6 agosto 2021.

Le disposizioni introdotte, che riducono da centoventi giorni a quindici giorni il termine per il rilascio dell'autorizzazione prevista dall'articolo 21, comma 4, relativa ad interventi in materia di edilizia pubblica e privata, salvaguardano i principi di tutela sanciti dal Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, restando impregiudicata la possibilità di sospendere il predetto termine per dieci giorni per richiedere integrazioni documentali, decorsi i quali l'amministrazione competente è tenuta a chiudere il procedimento, rilasciando l'autorizzazione ove spettante, per cui il silenzio assume valore di "silenzio devolutivo".

13. Clausola di salvaguardia specifica

Dopo il comma 11 dell'articolo 8 è inserito il seguente comma 11 bis:

“Sono fatte salve le competenze delle Regioni a statuto speciale e delle Province autonome di Trento e di Bolzano, che provvedono alle finalità di cui ai commi da 9 a 11 ai sensi dei rispettivi statuti speciali e delle relative norme di attuazione, nell'ambito dei rispettivi ordinamenti.”

Relazione

Si ritiene opportuno proporre di inserire nell'articolo 8 (Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale) la clausola di salvaguardia che fa salve le competenze attribuite alle Regioni a statuto speciale e alle province autonome dai rispettivi statuti e dalle norme di attuazione. Con particolare riferimento alle Province autonome, lo Statuto attribuisce alle medesime la competenza legislativa primaria in materia di “comunicazioni e trasporti di interesse provinciale, compresi la regolamentazione tecnica e l'esercizio degli impianti di funivia” (articolo 8, n. 18, dello Statuto speciale approvato con il D.P.R. 31 agosto 1972, n. 670) e la corrispondente potestà amministrativa (articolo 16 dello Statuto speciale approvato con il D.P.R. 31 agosto 1972, n. 670).

Il d.lgs. n. 174/2001, che inserisce l'articolo 1bis nel DPR n. 527/1987, trasferisce alle Province autonome ulteriori funzioni complessive riguardanti i servizi ferroviari. L'art 1bis, comma 1, del DPR n. 527/1987 attribuisce, infatti, alle Province autonome le funzioni di programmazione e di amministrazione dei servizi ferroviari della rete nazionale, che non costituiscono trasporto ferroviario



di interesse nazionale o internazionale, e i compiti ad esse correlati (quali: tariffazione, piani orario, infrastrutture, materiali ferroviari).

In aggiunta, la norma di attuazione d.lgs. 16 marzo 1992, n. 267, "Norme di attuazione dello statuto speciale per il Trentino-Alto Adige concernenti modifiche a norme di attuazione già emanate" sancisce all'articolo 8 che "le entrate provenienti da sanzioni amministrative pecuniarie irrogate per violazioni di norme emanate in materia di competenza della Regione e delle Province autonome di Trento e Bolzano affluiscono, per quanto non devolute ai verificatori, ai bilanci della Regione e delle Province stesse o degli enti locali titolari della corrispondente funzione amministrativa".

14. Clausola di salvaguardia generica

Dopo l'articolo 12, è inserito il seguente articolo 12 bis:

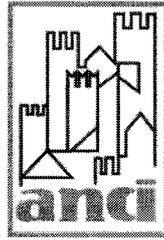
"Le disposizioni del presente decreto sono applicabili nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione."

Relazione

Si ritiene opportuno proporre di inserire dopo l'articolo 12 la generica clausola di salvaguardia delle competenze che fa salve le competenze attribuite alle regioni a statuto speciale e alle province autonome dai rispettivi statuti e dalle norme di attuazione.



27/7/2022



**Ddl di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante
"Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei
trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la
funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili"**

AS 2646

PROPOSTE DI EMENDAMENTI

Sommario

ENERGIA	3
1. Aziende TPL tra le Imprese energivore e a forte consumo di gas naturale.....	3
2. Disposizioni in materia di comunità energetiche rinnovabili.....	3
MOBILITA'	4
3. Mobilità urbana (Infrastrutture di ricarica elettrica)	4
4. Fondo Progettazione	4
5. Rinnovo Bus.....	5
6. Risorse ciclomobilità	5
7. Mobility management.....	5
8. Circolazione e sicurezza stradale.....	6
9. Obbligo di condivisione dei dati di mobilità	8



ENERGIA

1. Aziende TPL tra le Imprese energivore e a forte consumo di gas naturale

Aggiungere il seguente articolo:

All'articolo 4 del Decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 aggiungere il seguente comma 1 bis:

“Tra le imprese considerate dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017 di cui al comma 1 sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale”.

All'articolo 5 del Decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 aggiungere il seguente comma 2 bis:

“Tra le imprese considerate al comma 2, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n.541, sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale”.

Motivazione

Il caro energia, comprensivo della componente carburanti, sta avendo un impatto deflagrante sulla filiera dei trasporti ed anche del trasporto urbano pubblico locale, con incrementi pari a circa il 45-50% in più nel 2021 rispetto al 2019. E da inizio anno 2022, il trend di incremento di costo unitario di oltre il 40% continua ad aumentare.

Parimenti la componente fossile, tra cui anche il metano, pesa inesorabilmente sul comparto, che ha iniziato ad investire sulla transizione ecologica dei mezzi, ma che ha innanzi uno scenario complesso di infrastrutturazione e di modifica (in aumento) dei costi di gestione.

In tal senso riteniamo che vada estesa l'agevolazione legata al credito di imposta anche al comparto del TPL, strategico per la mobilità urbana e la sostenibilità.

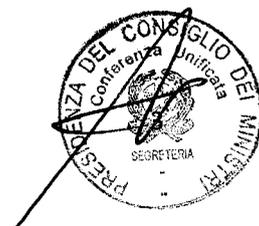
2. Disposizioni in materia di comunità energetiche rinnovabili

Al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, all'art. 31, comma 1, la lettera b) è così modificata:

“la comunità è un soggetto di diritto autonomo, in cui l'amministrazione comunale ha potere di indirizzo e pianificazione, e in cui l'esercizio dei poteri di controllo fa capo esclusivamente a persone fisiche, PMI, enti territoriali e autorità locali, ivi incluse le stesse amministrazioni comunali, gli enti di ricerca e formazione, gli enti religiosi, quelli del terzo settore e di protezione ambientale nonché le amministrazioni locali contenute nell'elenco delle amministrazioni pubbliche divulgato dall'Istituto Nazionale di Statistica (di seguito: ISTAT) secondo quanto previsto all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che sono situate nel territorio degli stessi Comuni in cui sono ubicati gli impianti per la condivisione di cui al comma 2, lettera a)”.

All'art. 33 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, aggiungere il seguente comma 3:
“Al fine di ottimizzare le configurazioni realizzate in attuazione del presente Capo, i gestori di servizi energetici e di gas comunicano annualmente ai Comuni i dati relativi ai consumi di energia e di gas di tutte le utenze allacciate relative al territorio di competenza di ciascuna amministrazione comunale”.

Motivazione



Alla luce del grande fermento sulle comunità energetiche, per valorizzare le ricadute socioeconomiche e garantire che la sostenibilità energetica nel tempo si accompagni a quella economica e territoriale complessiva, si ritiene che nello sviluppo delle CEL debba essere sempre inserito con ruolo programmatico e di controllo l'ente locale.

Quantomai strategico, al fine di pianificare, incentivare e attuare le migliori scelte energetiche per i propri territori, sia verso l'autoconsumo che verso la creazione di comunità energetiche rinnovabili e/o locali, che ciascun Comune conosca i dati di consumo energetico e di gas del proprio territorio.

MOBILITA'

3. Mobilità urbana (Infrastrutture di ricarica elettrica)

Aggiungere il seguente articolo:

1. All'articolo 57 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e modificato dall'art. 32-ter del DL 31 maggio 2021 n. 77, alla fine del comma 14 aggiungere le seguenti parole "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, laddove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine".

Motivazione

La norma, introdotta in sede di conversione in legge nel DL 77 all'art. 32 ter, inserisce una previsione molto critica, per l'impatto sui Comuni, in termini procedurali e di governo e pianificazione del territorio e degli spazi urbani. Semplificare con attività di edilizia libera va bene ma è possibile soltanto vincolando gli operatori alla presentazione non di una semplice istanza ma di un piano con una semplice mappa, che evita problemi successivi e non è complessa per gli operatori, al fine di consentire agli enti che hanno un piano (dedicato/ di settore o indicazioni nel PUMS vigente) di verificare la compatibilità con le proprie azioni e i propri fabbisogni, e ai Comuni che non hanno alcun piano di governare al meglio gli interventi. Ciò adesso anche per accelerare e facilitare l'attuazione della misura inserita nel PNRR.

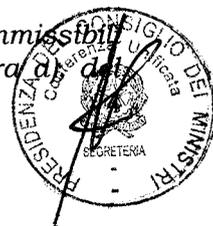
4. Fondo Progettazione

Aggiungere il seguente articolo:

1. All'articolo 202 del Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 aggiungere il comma 6 bis: "Le risorse di cui al presente articolo possono essere impiegate per l'acquisto di licenze e/o la realizzazione e gestione di sistemi di monitoraggio e piattaforme informatiche dedicate alla mobilità urbana, di mobility management e analisi dei flussi di mobilità".

Motivazione

Oggi nell'ambito della mobilità vi è la necessità di estendere le tipologie di spesa ammissibili dal Fondo Progettazione Opere Prioritarie, di cui all'articolo 202, comma 1, lettera



Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, all'acquisto di sistemi di monitoraggio, software, ecc al fine di potenziare i Comuni su fabbisogni ancora elevati come il Mobility Management e la costruzione di un sistema di analisi della domanda e dei flussi.

5. Rinnovo Bus

Aggiungere il seguente articolo:

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

Motivazione

E' necessario eliminare il cofinanziamento, e quindi le penali in caso di mancato cofinanziamento, dai fondi ripartiti fino al 2033 del Piano Nazionale Strategico della Mobilità sostenibile per il rinnovo delle flotte bus e le relative infrastrutture di ricarica.

6. Risorse ciclomobilità

Aggiungere il seguente articolo:

All'articolo 1, comma 48 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sia nel primo che nel secondo capoverso, le parole "50 per cento del" sono soppresse. Allo stesso articolo, alla fine del paragrafo aggiungere le seguenti parole: "compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti, l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere".

Motivazione

*L'attuale fondo per le infrastrutture ciclabili istituito dalla Legge 160/2019 comma 48 prevede il **cofinanziamento al 50% da parte dei Comuni beneficiari**. Occorre inoltre allargare gli interventi oltre la mera offerta infrastrutturale, alla sicurezza e alle azioni di traffic calming, oltre che alla dotazione di strutture a supporto della domanda e dell'utilizzo.*

7. Mobility management

Aggiungere il seguente articolo:

1. "Al fine di garantire il migliore raggiungimento dei target previsti nel PNRR relativamente alla mobilità sostenibile e l'utilizzo efficace delle risorse impegnate nel Piano, promuovendo una progressiva riduzione dell'uso individuale del traffico veicolare privato attraverso una più efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico di linea ed un più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività economiche, lavorative e didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e la mobilità sostenibili un fondo con una dotazione annuale di euro 25 milioni per gli anni dal 2022 al 2030, di cui 15 milioni per le spese in conto capitale e 10 milioni per spese di parte corrente destinato all'erogazione di contributi in favore:



a) delle imprese e delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 229, comma 4, del decreto - legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale redatto secondo le linee guida di cui all'art 3 , comma 5 del decreto del Ministro della transizione ecologica di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile n. 179 del 12 maggio 2021;

b) degli istituti scolastici di ogni ordine e grado che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente un piano degli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;

c) delle amministrazioni comunali per il rafforzamento delle azioni di mobility management. I contributi sono destinati al finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili e tenuto conto di quanto disposto al punto c), delle misure di mobilità sostenibile, inserite nei piani di spostamento casa lavoro e casa scuola.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi 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 il riconoscimento dei contributi per il tramite degli enti locali, nel cui territorio sono ubicati i soggetti beneficiari.

3. Il cinque per cento delle risorse di parte corrente rimane in capo al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili per le attività di monitoraggio dei progetti e degli obiettivi, la creazione di una rete di mobility manager, il supporto tecnico e il dispiegamento uniforme sul territorio, la comunicazione istituzionale”.

4. “Le risorse del fondo di cui all’art. 51 comma 9 della legge 23 luglio 2021, n. 106 non utilizzate nel 2021 possono essere utilizzate dai Comuni beneficiari per la medesima finalità anche nel 2022 e nel 2023”.

5. All’art. 7 comma 2 del Decreto Interministeriale n. 179/2021, alla fine del comma inserire le parole “, compreso il personale delle strutture in house e/o delle aziende partecipate pubbliche o delle agenzie di mobilità”.

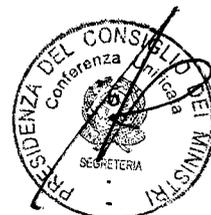
Motivazione

Istituzione di un fondo pluriennale dal 2022 al 2030, di cui parte corrente, a supporto del management della mobilità e dell’attuazione dei piani di mobilità casa scuola casa lavoro. In tal senso, si prevede anche che le risorse di cui al Fondo di 50 Milioni di cui alla legge 106 art. 51 destinati al Mobility Management non utilizzati nel 2021 possano essere utilizzati nel 2022 e nel 2023 (punto 4). Infine, al punto 5 si estende al personale delle strutture in house e/o delle aziende partecipate pubbliche o delle agenzie di mobilità la possibilità di avere attribuita dal Comune la nomina di mobility manager d’area.

8. Circolazione e sicurezza stradale

All’articolo 7, comma 1) aggiungere le seguenti lettere:

- l) all’articolo 7, comma 9-bis, le parole: «le zone di cui al comma 9» sono sostituite dalle seguenti: «le zone a traffico limitato di cui al comma 9, istituite per esclusive finalità di tutela ambientale,»;
- dopo la lettera a), è aggiunta la seguente: a-bis) all’articolo 42:



1) il comma 2 è sostituito dal seguente: « 2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta, a moderare il traffico e a rallentare la velocità dei veicoli. »;

2) dopo il comma 2, è inserito il seguente:

« 2-bis. Nei centri abitati, sulle strade classificate di tipo E, E-bis, F e F-bis, ove sia istituito un limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, per l'intera o solo per una parte della larghezza della corsia o della carreggiata possono essere adottati dispositivi di moderazione del traffico e rallentamento della velocità, realizzati in opera o prefabbricati e installati in forma estesa o in forma puntuale in corrispondenza di specifici punti critici, ivi compresi elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, dispositivi del tipo denominato "cuscini berlinesi", disassamenti, deviazioni e restringimenti artificiali della carreggiata, ampliamenti dei marciapiedi laterali in prossimità delle intersezioni e degli attraversamenti.»

Dopo l'articolo 7, è aggiunto il seguente:

"Art. 7-bis (Parcheggi per velocipedi negli edifici)

1. Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, in particolare ciclistica, assicurando la disponibilità di adeguati spazi di sosta per le biciclette anche negli edifici pubblici e privati, all'articolo 41-sexies della legge 17 agosto 1942, n. 1150, sono aggiunti, dopo l'ultimo comma, i seguenti:

«3. Negli interventi di ristrutturazione edilizia o di nuova costruzione di edifici, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettere d) ed e), del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, nonché negli interventi sugli spazi aperti annessi agli edifici, deve essere assicurata la realizzazione delle seguenti dotazioni minime di parcheggi destinati ai velocipedi:

a) per gli edifici ad uso residenziale: almeno un posto bici ogni 35 metri quadri di superficie utile in spazi coperti chiusi e almeno un posto bici ogni 100 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali;

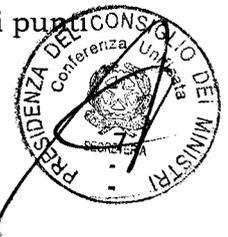
b) per gli edifici ad uso produttivo, commerciale, direzionale e ricettivo: un posto bici ogni tre addetti in spazi coperti chiusi o in rastrelliere su spazi pertinenziali per i lavoratori e almeno un posto bici ogni 300 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali per gli utenti e visitatori;

c) per gli edifici ad uso scolastico e universitario: in aggiunta a quanto previsto alla precedente lettera b), almeno un posto bici ogni tre alunni o studenti in rastrelliere su spazi pertinenziali.

4. Le dotazioni minime di parcheggi di cui al precedente comma sono previste dai regolamenti edilizi ovvero, in ogni caso, assicurate dai titoli abilitativi dei singoli interventi edilizi. I parcheggi devono essere facilmente raggiungibili dall'ingresso principale dell'edificio, sono ubicati al livello della strada dalla quale si accede all'edificio stesso oppure sono raggiungibili per mezzo di rampe o appositi collegamenti meccanici, e sono dotati di strutture, che sono definite rastrelliere, idonee a consentire il sostegno del telaio del velocipede e il suo fissaggio mediante sistemi meccanici di protezione contro il furto. Almeno il dieci per cento dei suddetti parcheggi comprende l'allaccio per la ricarica dei velocipedi a pedalata assistita nel caso di spazi coperti chiusi e la disponibilità di spazio sufficiente ad ospitare velocipedi di dimensioni superiori a quelle ordinarie. 4. In ogni caso, negli spazi pertinenziali degli edifici, esistenti o nuovi, è consentita, anche in assenza di appositi parcheggi, la sosta delle biciclette di coloro che abitano o lavorano negli edifici medesimi».

Motivazione

Gli emendamenti sono tesi a integrare e migliorare nel Codice della strada alcuni punti fondamentali a livello urbano:



- **ZTL** -> L'emendamento è teso a prevedere che la già vigente apertura ex lege delle ZTL alla circolazione dei veicoli ecologici riguardi solo le zone a traffico istituite per finalità di tutela ambientale, le uniche per cui ha senso prevedere una libertà di accesso per i veicoli a zero emissioni (ad esempio in una "Low Emission Zone" tipo Area B a Milano, non in una piazza storica o in una zona di particolare pregio disciplinata come ZTL). L'emendamento mira anche a restituire autonomia ai Comuni nella regolamentazione della circolazione a livello urbano.
- **Velocità urbana / traffic calming** -> L'emendamento si pone l'obiettivo di creare una robusta e stabile base normativa di rango primario per la realizzazione degli interventi di cosiddetto "traffic calming", ossia di moderazione del traffico e della velocità dei veicoli. Questi interventi, oggi privi di una base giuridica di livello adeguato, risultano infatti sempre più necessari, soprattutto nelle aree urbane, per garantire il rispetto effettivo delle "zone 30 km/h" e, in tal modo, la riduzione dell'incidentalità stradale.
Al riguardo va evidenziato, infatti, che il 73% degli incidenti ormai avviene su strade urbane e che la violazione dei limiti di velocità è una delle prime tre cause principali di scontri e investimenti stradali ed è di norma concausa o fattore di aggravamento degli effetti anche degli altri incidenti (ISTAT 2020).
- **Spazi dedicati alla sosta / parcheggi per velocipedi diffusi a livello urbano** - ad imitazione del regolamento edilizio di alcuni comuni, tra cui Bologna, si propone l'introduzione di regole per la predisposizione di aree/spazi e quindi servizi in corrispondenza di edifici privati e pubblici.

9. Obbligo di condivisione dei dati di mobilità

All'art. 8 aggiungere il seguente comma 14:

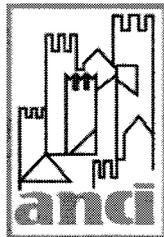
"Al fine di garantire il dispiegamento dell'investimento 1.4.6 dedicato al Mobility As A Service del Piano di Ripresa e Resilienza, e lo sviluppo di servizi innovativi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, ciascun gestore di servizio di trasporto pubblico locale, ivi compreso il trasporto ferroviario regionale e nazionale, deve mettere a disposizione degli enti territoriali competenti il servizio, e con cadenza mensile, i dati relativi ai flussi di passeggeri, suddivisi per ciascuna linea/corsa".

Motivazione

*Si chiede di inserire l'obbligo di condivisione dei dati di mobilità con gli enti locali competenti il servizio, sia rispetto l'offerta di servizi che rispetto la domanda, da parte di RFI e dei gestori il servizio ferroviario e da parte dei gestori del servizio TPL. **Tale previsione è dirimente per lo sviluppo efficace dei servizi MAAS a livello nazionale.***



27/7/2022



**Ddl di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante
“Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei
trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la
funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili”**

AS 2646

PROPOSTA DI SUBEMENDAMENTO

All'emendamento del Governo X1.1, all' art. 12-bis, aggiungere infine il seguente comma:

9. Al fine di garantire la realizzazione ed il rispetto dei tempi fissati dei progetti già finanziati in tutto o in parte con le risorse di cui al PNRR o PNC, ogni Autorità pubblica preposta al rilascio di autorizzazioni, pareri e nulla osta previsti dalla legislazione vigente si esprime entro e non oltre 30 giorni dalla richiesta, decorsi i quali si applica la disciplina del silenzio assenso, di cui all'art. 20 della legge 241/90. Nell'espressione di un eventuale diniego, l'Autorità preposta dovrà motivare adeguatamente il contemperamento dell'interesse prevalente che si intende tutelare con l'interesse pubblico al rispetto dei principi e dei tempi di attuazione del PNRR.

Motivazione

L'emendamento si rende necessario per accelerare il rilascio di autorizzazioni, pareri e nulla osta previsti dalla legislazione vigente da parte di tutte le Autorità pubbliche, rispetto a progetti già finanziati da PNRR e PNC che rischiano altrimenti di rimanere bloccati per dinieghi che non contemperano l'interesse pubblico al rispetto dei principi e dei tempi di attuazione del PNRR con l'interesse prevalente che si intende tutelare.