

**POSIZIONE SULLA CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-LEGGE 21 MAGGIO 2025, N. 73, RECANTE “MISURE URGENTI PER GARANTIRE LA CONTINUITÀ NELLA REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE STRATEGICHE E NELLA GESTIONE DI CONTRATTI PUBBLICI, IL CORRETTO FUNZIONAMENTO DEL SISTEMA DI TRASPORTI FERROVIARI E SU STRADA, L’ORDINATA GESTIONE DEL DEMANIO PORTUALE E MARITTIMO, NONCHÉ L’ATTUAZIONE DI INDIFFERIBILI ADEMPIMENTI CONNESSI AL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA E ALLA PARTECIPAZIONE ALL’UNIONE EUROPEA IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE E TRASPORTI”**

**Parere, ai sensi dell’articolo 2, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281**

***Punto 09) della Conferenza Stato Regioni***

**La Conferenza delle Regioni e Province autonome** esprime parere favorevole condizionato all’accoglimento delle proposte emendative di seguito riportate, precisando che con riferimento all’inserimento dell’art.16bis (Criteri di riparto del Fondo nazionale TPL) la proposta è stata approvata con il parere contrario delle Regioni Lazio, Lombardia e Marche.

Inoltre, con riferimento alle proposte emendative all’art. 12 del decreto-legge in esame (trasporto aereo), la Regione Sardegna chiede che, al fine di una opportuna valutazione della stessa e di un suo eventuale accoglimento in sede parlamentare, il Governo, anche attraverso future iniziative legislative, dia immediatamente seguito agli impegni assunti avviando, senza indugio e con il debito coinvolgimento della Regione, le necessarie interlocuzioni con la Commissione Europea.

**SI RIPORTANO DI SEGUITO LE PROPOSTE EMENDATIVE CONDIZIONANTI DELLE REGIONI:**

**1. Articolo 5 (*Disposizioni urgenti in materia di motorizzazione civile e di circolazione dei veicoli*) – Proposta additiva**

All’articolo 5, dopo il comma 3 aggiungere il seguente comma 3-bis:

*“3-bis. All’articolo 80, comma 8 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, dopo le parole “massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t” sono inserite le seguenti “e dei relativi rimorchi”.*

### Relazione illustrativa

Le revisioni ministeriali per i rimorchi con massa complessiva fino a 3.500 kg (categoria O1 e O2) sono state introdotte nel 2018 e gli uffici Motorizzazione Civile hanno svolto già più volte le revisioni dei rimorchi circolanti, sottoposti alla prima revisione dal 2018 al 2019.

Si ritiene che, per le prime revisioni, fosse utile farle svolgere agli UMC, in quanto c'era un tasso significativo di revisioni concluse con esito "ripetere" ovvero "sospeso dalla circolazione". Nel tempo, i rimorchi circolanti sono stati adeguati alle norme e già dalla seconda revisione i difetti contestati erano diminuiti molto. La revisione ministeriale contribuisce alla sicurezza stradale dei mezzi, ma continuare a farle fare tutte all'UMC comporta l'impegno di una notevole risorsa di personale e, per i clienti, il dover spostare i mezzi ogni 2 anni dalla loro residenza alla Motorizzazione, ovvero alle sedi dove si opera secondo quanto previsto dalla legge 1 dicembre 1986, n. 870, cioè presso officine dove il personale della motorizzazione civile si reca in missione per svolgere revisioni e collaudi fuori sede (trattasi di circa di 12 sedi totali). La delega di tali revisioni ai centri autorizzati renderebbe possibile farle fare nei distretti, sfruttando la struttura che è stata messa in piedi negli ultimi 25 anni (cioè, le 104 officine che sono autorizzate a fare le revisioni ministeriali in autonomia). I centri sono sorvegliati dalla Motorizzazione e già danno un buon contributo per i mezzi a motore con massa fino a 3.500 kg. Un rimorchio non è tecnologicamente più complesso di un veicolo a motore e quindi sembra tranquillamente delegabile, così da incentivare i cittadini e contribuire alla diminuzione del traffico; oltre a liberare risorse negli uffici pubblici. Tali risorse potrebbero essere impegnate in altri compiti istituzionali, o, in parte, potrebbero essere destinate anche allo svolgimento di revisioni a campione su una certa percentuale di rimorchi già revisionati dalle officine.

## **2. Articolo 10-bis (Disposizioni urgenti in materia di infrastrutture e trasporti) – Proposta additiva**

Dopo l'articolo 10, aggiungere il seguente:

*“10 bis. In caso di realizzazione di interventi di manutenzione ed ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, compresi gli interventi in corso, il quadro economico dei progetti deve prevedere compensazioni di eventuali disagi e disservizi alla mobilità.”*

### Relazione illustrativa

La *ratio* del presente emendamento è quella di consentire la compensazione dei disagi e dei disservizi subiti dagli utenti in caso di lavori all'infrastruttura ferroviaria.

Tale compensazione comprende, ad esempio, i costi aggiuntivi per autobus sostitutivi e per l'assistenza da prestare agli utenti, nonché eventuali altri oneri che dovessero derivare dal verificarsi del disagio.

Al fine di non gravare sui contratti di servizio, il quadro economico dei progetti di manutenzione ed ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria deve prevedere tali oneri.

### **3. Articolo 12 (*Disposizioni urgenti in materia di oneri di servizio pubblico nel settore del trasporto aereo*) – Proposte additive**

1. All'art. 12 comma 1, dopo le parole *“massimi tariffari praticabili dalle compagnie aeree”* inserire le seguenti *“per tutti i passeggeri qualora si tratti di una rotta essenziale nazionale tra un aeroporto del continente e uno insulare non altrimenti collegati da servizi ferroviari o marittimi con un tempo di percorrenza inferiore alle tre ore, o”* e dopo le parole *“o per determinate categorie di passeggeri”* inserire le seguenti *“qualora si tratti di altre rotte”*;
2. All'articolo 12 comma 1, dopo le parole *“regolamento (CE) N. 1008/2008 e”* inserire le seguenti: *“deve essere supportata da una relazione tecnica che”*.

#### Relazione illustrativa

L'articolo 1, commi 837 e 840, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge Finanziaria 2007) ha previsto che *“Alla regione Sardegna sono trasferite (...) le funzioni relative alla continuità territoriale”*. Con successivo Protocollo di intesa sottoscritto il 7/9/2010 tra il MIT, l'ENAC e la Regione Sardegna, quest'ultima si è assunta provvisoriamente l'onere delle risorse finanziarie necessarie per l'imposizione degli oneri di servizio pubblico per la continuità territoriale aerea da e per la Sardegna. Dunque, l'articolo 36 della legge n. 144/1999, che assegna al MIT la competenza di imporre con proprio decreto oneri di servizio pubblico sugli scali nazionali, va letto alla luce del citato *“passaggio di funzioni”* tra Stato e Regione in materia di continuità territoriale.

Il regolamento 1008/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio stabilisce, all'art. 16, paragrafo 1, che gli Oneri di Servizio Pubblico (OSP), possono essere imposti *“esclusivamente nella misura necessaria a garantire che su tale rotta siano prestati servizi aerei di linea minimi rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, tariffazione o capacità minima, cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale”*.

Il tenore letterale del menzionato art. 16 non contiene alcuna preclusione al fatto che l'amministrazione possa prevedere delle tariffe massime all'interno del regime di Oneri di Servizio Pubblico più idoneo a garantire i servizi aerei essenziali nel territorio di sua competenza.

Peraltro, dal combinato disposto dagli artt. 16, comma terzo, e 18, comma primo, risulta che la Commissione possa chiedere allo Stato membro documenti e relazioni che giustificano la imposizione di un OSP su una rotta e, specificamente, il fabbisogno di trasporto ogni qualvolta non ci siano servizi ferroviari esistenti con un tempo di percorrenza inferiore alle tre ore.

L'art. 12 in esame sembrerebbe avere lo scopo di rafforzare il testo dell'art. 16, riferendolo ad una casistica non contemplata, che però, a ben vedere, risulta già inclusa o quantomeno non esclusa, nel testo della norma europea. Tale formulazione, quindi, rischia di generare serie criticità interpretative, poiché sembra introdurre un'eccezione a un divieto o a un limite di portata generale non prescritto. Anche senza entrare poi nel merito della complessità derivante dalla genericità delle nozioni di *rischio sensibile*, *stagionalità*, *evento straordinario*, si vuole qui sottolineare che non è chiaro in quale rapporto di specificità si ponga il testo proposto con quello più generico e meno limitante di matrice europea.

Infine, giova ricordare che gli Orientamenti della Commissione, cui è demandata la corretta interpretazione del 1008 (Punto 40), precisano che “*Gli OSP possono prevedere prescrizioni relative alle tariffe massime se è ritenuto necessario, poiché altrimenti le tariffe potrebbero essere eccessive al contesto delle esigenze della regione interessata*” tanto che “*in casi specifici si potrebbe prevedere un OSP che si limita a fissare un prezzo massimo*”. In termini generali, i suddetti Orientamenti precisano che gli Stati membri hanno un certo margine di discrezionalità nell'applicazione degli OSP, discrezionalità, comunque, da esercitarsi sulla base di fattori oggettivi, relativi alle esigenze in materia di connettività conformemente al regolamento e, più in generale, al diritto dell'Unione.

Per ciò che riguarda più specificamente le condizioni della Regione Sardegna, la norma proposta appare limitante. In primo luogo, si osserva che la legge costituzionale 7 novembre 2022, n. 2, ha modificato l'art. 119 Cost., aggiungendo un nuovo comma che recita: «*La Repubblica riconosce le peculiarità delle Isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità*» ed è in tale ottica che la norma in parola deve essere articolata.

In particolare, la previsione di un tetto alle tariffe non può che atteggiarsi in termini differenti a seconda che la tratta in OSP sia alternativa a un trasporto via auto / autobus o ferroviario (a costi competitivi e stabili rispetto al volo aereo) oppure, come nel caso delle isole, non vi sia alcuna valida alternativa al trasporto aereo. A differenza delle tratte “continentali” ove l'incidenza delle dinamiche tariffarie stagionali o per eventi straordinari può essere ovviata con il ricorso ad altre alternative di trasporto, la condizione di insularità permane indipendentemente dalla stagionalità e comporta che gli OSP debbano essere garantiti tutto l'anno a

condizioni costanti per ciò che attiene la tariffazione, la frequenza e la continuità del servizio, poiché non esistono mezzi di trasporto alternativi.

In particolare, la Sardegna, essendo l'isola del Mediterraneo più distante dalla terra ferma, non ha - come noto - collegamento ferroviario con il continente e l'unica alternativa all'aereo è via mare con tratte di percorrenza ricomprese tra le 8 e le 15 ore (con riferimento i principali porti sardi, Cagliari, Olbia e Porto Torres, rispetto ai porti continentali di Civitavecchia, Livorno e Genova).

Pertanto, per le tratte aeree tra la Sardegna e il continente nazionale resta sempre insoddisfatta la condizione specifica della possibile alternativa di altre modalità di trasporto e in particolare di mezzi di trasporto ferroviari con tempi di percorrenza inferiori alle tre ore, di cui all'art. 16, comma terzo lett. b del Reg. Ue n.1008/2008. Nella sostanza si può affermare che la "necessarietà" della previsione di "tariffe massime" di cui tratta il Punto 40 dei citati Orientamenti europei sia, per effetto di una valutazione costituzionalmente orientata a livello nazionale, soddisfatta quando gli OSP del trasporto aereo sia volti a collegare un'isola in una rotta aerea "essenziale" le cui città di riferimento non siano altrimenti colmabili (via ferro o per via marittima) in un tempo uguale o inferiore alle tre ore al quale fa espresso riferimento l'art. 16 del reg. 1008/2008.

In conclusione, l'emendamento è volto:

- al primo comma a rendere la norma coerente sotto il profilo costituzionale, prevedendo la possibilità di imporre un tetto massimo alla tariffa degli OSP delle tratte aeree verso le isole il cui collegamento possa essere sostitutivo rispetto a quello ferroviario (o marittimo) non sostenibile entro le tre ore di viaggio e lasciando una previsione più restrittiva (a fronte di speculazioni dovute alla stagionalità o a altri eventi) quello per le altre tratte "continentali";
- al secondo comma, a semplificare il quadro normativo previsto, confermando la previsione della imposizione di un prezzo massimo in base a elementi oggettivi che ne giustifichino necessità e proporzionalità che, anziché nel testo che impone l'OSP (il quale deve essere squisitamente normativo) è opportuno siano contenuti all'interno di una relazione tecnica di supporto al testo normativo, esattamente come previsto dal contenuto dell'art. 18, comma primo, lett. a, b, c, d del Reg. 1008/2008.

**Per le ragioni sopra esposte, la Regione Sardegna condiziona l'espressione del parere favorevole all'accoglimento di tali proposte additive all'art. 12 in oggetto.**

#### **4. Nuovo articolo 14-bis (Sicurezza stradale) – Proposta additiva**

Dopo l'articolo 14, aggiungere il seguente:

*"14bis. All'art. 1, comma 6, del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, le parole: "il 31 dicembre 2024" sono sostituite dalle seguenti: "il 30 giugno 2026".*

### Relazione illustrativa

Ai sensi dell'articolo 1 comma 6 del d.lgs. 35/2011, le Regioni e le Province autonome sono tenute a adottare, entro il 31 dicembre 2024, una disciplina riguardante la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali di propria competenza. Il medesimo decreto, all'articolo 12 comma 6, prevede che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti coordini le attività delle Regioni e Province autonome al fine di uniformare le discipline regionali.

Il Tavolo tecnico istituito a tale scopo ha iniziato i lavori nel mese di maggio 2024 e, dopo poche riunioni, non è stato più convocato (l'ultimo incontro risale al dicembre 2024).

Nessun riscontro è stato dato alle richieste di proroga del termine, oggetto sia di una nota del 18/12/2024 del Presidente della Conferenza delle Regioni e Province autonome Massimiliano Fedriga, sia di una specifica proposta emendativa approvata dalla Conferenza in sede di parere sul disegno di legge di conversione del decreto-legge recante “*Disposizioni urgenti in materia di termini normativi*”, reso in sede di Conferenza Unificata in pari data.

Pertanto, in considerazione delle tempistiche legate all'*iter* approvativo di una norma regionale, alla necessità di preliminari interlocuzioni con gli enti locali del territorio, nonché al reperimento delle eventuali risorse necessarie, **in attesa che il Ministero riprenda le attività di coordinamento ai sensi del citato articolo 12, comma 6, si rinnova la richiesta di riformulazione del termine finale.**

### **5. Nuovo articolo 14-ter (Disposizione per la realizzazione di interventi ferroviari urgenti in Lombardia) – Proposta additiva**

Dopo l'art. 14-bis, aggiungere il seguente:

*“14ter. Dopo l'art. 4, comma 6 del D.L. 18 aprile 2019, n. 32 è aggiunto il seguente comma 6 bis:*

*Al fine di garantire il potenziamento della direttrice ferroviaria Milano – Mortara, nella tratta Albairate – Mortara, e di affrontare le criticità correlate alla necessità di chiudere, nei prossimi anni, al traffico ferroviario e stradale il Ponte “S. Michele” ubicato tra Paderno d'Adda e Calusco d'Adda e quasi arrivato alla fine della propria vita utile, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, l'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. è nominato Commissario straordinario incaricato di sovrintendere alla programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione degli interventi di potenziamento della direttrice Milano – Mortara,*

*nella tratta Albairate – Mortara, e del nuovo ponte stradale e ferroviario S. Michele”.*

#### Relazione illustrativa

Gli interventi di potenziamento della direttrice ferroviaria di RFI Milano – Mortara, nella tratta Albairate – Mortara e di realizzazione del nuovo ponte stradale e ferroviario S. Michele sono di fondamentale importanza per la mobilità della Lombardia. Le opere da realizzare sono significative e attualmente non totalmente coperte da finanziamento. Il commissariamento rappresenta una condizione fondamentale per accelerare l’iter degli interventi, consentendo, ad esempio, di perfezionare la fase autorizzatoria nelle more del reperimento dell’intera copertura finanziaria.

#### **6. Nuovo articolo 14-quater (Modifiche all’articolo 138 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285) – Proposta additiva**

Dopo l’art. 14-ter, aggiungere il seguente:

*“14-quater. All’articolo 138 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) sono apportate le seguenti modifiche:*

- a) al comma 11, dopo le parole “Valle d’Aosta” sono aggiunte le seguenti: “, della regione autonoma Friuli Venezia Giulia”;*
- b) al comma 11-bis, dopo le parole “Valle d’Aosta” sono aggiunte le seguenti: “, della regione autonoma Friuli Venezia Giulia”.*

#### Relazione illustrativa

L’art. 138 del d. lgs. n. 285/92, rubricato *“Veicoli e conducenti delle Forze armate”* stabilisce che le Forze Armate si occupano direttamente degli accertamenti tecnici, dell’immatricolazione militare, del rilascio dei documenti di circolazione e delle targhe per i loro veicoli. I commi 11 e 11-bis estendono tali disposizioni anche ai veicoli e ai conducenti di altri soggetti istituzionali, tra i quali la *“Protezione civile nazionale e la Protezione Civile della Regione Valle d’Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano”*.

Da tale fattispecie, quindi, risulta esclusa la Regione Autonoma Friuli Venezia che, sia per quanto riguarda l’immatricolazione dei veicoli della Protezione civile sia per l’abilitazione degli addetti alla guida di tali veicoli, adotta diversa procedura in capo alla Motorizzazione civile regionale. Tale differenziazione determina alcune difficoltà sia di natura tecnica, ad esempio la specificità dell’addestramento, dell’esame di idoneità e del rilascio della patente di servizio di suddetti mezzi nonché degli accertamenti tecnici, dell’immatricolazione e del rilascio dei documenti di circolazione e delle targhe di riconoscimento di tali veicoli, sia di natura oggettiva per la presenza di personale volontario in possesso di patenti civile

solitamente di solo tipo B. Questi ultimi sono costretti, per la natura del servizio, a conseguire una patente superiore di tipo civile per la guida di tali mezzi o nautica per la guida delle imbarcazioni, non essendo possibile il rilascio di una patente per tali mezzi o imbarcazione esclusivamente di servizio.

La modifica proposta, oltre a non presentare alcun onere a carico della finanza pubblica, determinerebbe sicuramente un miglioramento dell'efficacia operativa dei procedimenti *“de quo”* in quanto gli stessi sarebbero, previa conseguente regolamentazione secondaria, rilasciati direttamente dalla Protezione civile della Regione Friuli-Venezia Giulia anche nei confronti di organizzazioni associative regionali operanti nel settore del soccorso e della Protezione civile regionale.

## **7. Art. 13, comma 1, lett. d) – Proposta emendativa**

All'art. 13 comma 1 lett. d), dopo le parole *“n. 152 del 2006”* eliminare *“per i piani sottoposti a valutazione ambientale strategica in sede statale”* e dopo la parola *“ridotti”* sostituire le parole *“della metà”* con *“di un terzo. La documentazione necessaria ai fini dell'avvio della consultazione di cui all'art. 14 del decreto legislativo n. 152 del 2006 è trasmessa alle autorità competenti entro novanta giorni dal termine della fase di cui all'art. 13, co. 2 del medesimo decreto”*.

### Relazione illustrativa

1) Il richiamo alle modalità previste dal Dlgs 152/2006 per i piani sottoposti a valutazione ambientale strategica in sede statale appare ridondante, considerato che le disposizioni del Dlgs. 152/2006 in materia di VAS non fanno alcuna distinzione tra VAS nazionali e VAS regionali.

2) La riduzione della metà dei termini procedurali:

- A. appare troppo stringente e non rispondente alla necessità di assicurare un termine congruo agli SCA e al pubblico per formulare osservazioni, come prescritto dalla direttiva 2001/42/CE; si evidenzia che la direttiva 2011/92/UE (direttiva VIA) come attualmente vigente individua in 30 giorni la durata minima della consultazione del pubblico;
- B. non risolutiva rispetto alle esigenze di accelerazione, considerato che la durata di una procedura di VAS, intesa come intervallo temporale intercorrente tra l'istanza di cui all'art. 13 del Dlgs 152/2006 e il parere motivato di cui all'art. 15 del Dlgs 152/2006, è fortemente dipendente dal tempo che l'Autorità procedente impiega, a valle dello scoping di cui all'art. 13, co. 2 del Dlgs 152/2006, ad elaborare la versione definitiva del Piano/Programma, il Rapporto Ambientale e l'eventuale Studio di Incidenza ai fini della consultazione di cui all'art. 14 del Dlgs 152/2006;
- C. di dubbia applicazione, considerato che sia la fase di scoping di cui all'art. 13, co. 2 che le fasi di consultazione pubblica ai sensi dell'art. 14 del Dlgs 152/2006 e quella per l'emanazione del parere motivato sono di 45 giorni il cui dimezzamento porterebbe a 22,5 giorni.

## **8. Nuovo articolo 16-bis (Criteri di riparto del Fondo nazionale TPL) – Proposta additiva**

Al Capo VI “Disposizioni urgenti di spesa per garantire la continuità dei servizi pubblici nel settore dei trasporti”, aggiungere il seguente articolo:

“16-bis.

All’art. 27 del DL n. 50/2017 e ss.mm. sono apportate le seguenti modifiche:

- i) Al comma 2, le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:
  - a) *per una quota pari a euro 4.873.335.361,50 e fermo restando quanto previsto dall'articolo 27, comma 2-bis, del decreto-legge n. 50 del 2017, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 96 del 2017, secondo le percentuali utilizzate nel 2020;*
  - b) *per una quota pari al 50 per cento delle restanti risorse, al netto delle risorse di cui alla lettera d, tenendo conto dei costi standard di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, considerato il complesso dei servizi di trasporto pubblico locale eserciti sul territorio di ciascuna regione risultanti dalla banca dati dell'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300 della legge 21 dicembre 2007, n. 244 e tenendo conto, a partire dal 2024, dei costi di gestione dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale;*
  - c) *per una quota pari al 50 per cento delle restanti risorse, tenendo conto dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale.*
- ii) Il comma 2-quater è soppresso.
- iii) Al comma 6, la parola “*sentita la Conferenza Unificata*” è sostituita con le seguenti “*previa intesa della Conferenza Unificata*”.

### Relazione

La prima proposta di emendamento mira ad applicare i nuovi criteri di riparto non su tutto il Fondo ma solo sulla quota incrementale rispetto a quella ‘storica’, la quale è ripartita secondo le percentuali utilizzate per l'anno 2020. L’esigenza alla base di tale modifica è salvaguardare il livello dei servizi attualmente offerti da parte di alcune Regioni a fronte della riduzione di risorse che ne deriverà dal 2026 dall’applicazione della norma nella formulazione attuale, in assenza di un concomitante incremento del Fondo stesso.

In definitiva, tale modalità proposta tiene conto delle difficoltà di alcune Regioni di abbandonare del tutto il criterio della spesa storica, che garantisce la continuità dei servizi, e al contempo della necessità di individuare progressivamente nuove modalità depurate

dalle inefficienze e che tengano conto di incentivi all'innovazione e all'efficienza della spesa.

Il secondo emendamento consiste nella soppressione della proroga al regime attualmente vigente per i soli anni 2024-2026, che con il primo emendamento diventa la regola generale.

La terza proposta emendativa mira a ripristinare l'intesa della Conferenza Unificata sul decreto volto ad individuare gli indicatori per determinare i livelli adeguati di servizio, sostituita dal parere ai sensi dell'accordo politico del 2 dicembre 2024. Infatti, si ritiene che non ci sia stato il dovuto coinvolgimento delle Regioni nella predisposizione dello schema di decreto, che avrà un rilevante impatto sul riparto del Fondo Trasporti, nonostante il trasporto pubblico locale sia una materia a competenza esclusiva regionale.

**La Regione Umbria ha espresso parere negativo sul provvedimento in oggetto.** Con particolare riferimento alla proposta di riduzione dei tempi relativi alla Valutazione Ambientale Strategica, presentata con la motivazione di semplificazione e sburocratizzazione, la Regione Umbria ritiene che un indebolimento dei criteri della VAS rappresenti un rischio significativo per la tutela dell'ambiente, lo sviluppo sostenibile e la certezza del diritto, con conseguenze negative di lungo periodo che supererebbero ampiamente i presunti benefici immediati. Inoltre, la Regione Umbria rappresenta che la previsione per cui il Piano delle zone di accelerazione consisterebbe in un sottoinsieme delle aree idonee appare estremamente limitativa, in quanto si tratta di categorie atte a disciplinare i regimi amministrativi e non la fattibilità di impianti a scala di progetto. Conseguentemente, la Regione Umbria esprime parere negativo anche in merito alla proposta di emendamento, ritenendo che l'espressa identificazione del MASE quale autorità competente per la VAS dei piani relativi alle zone terrestri, identifica un modello inedito, in cui la VAS di un piano regionale viene attribuita alla competenza nazionale.

## **SI RIPORTANO DI SEGUITO LE ULTERIORI PROPOSTE EMENDATIVE:**

### **1. Articolo 2 (Disposizioni urgenti in materia di contratti pubblici e di contratti di protezione civile) – Proposta emendativa**

All'articolo 2, comma 1, la lettera c) è sostituita come di seguito:

*“c) all'articolo 140:*

*il comma 1 è sostituito con il seguente:*

*“In circostanze di somma urgenza che non consentono alcun indugio, al verificarsi di eventi di danno o di pericolo imprevisi o imprevedibili idonei a determinare un concreto pregiudizio alla pubblica e privata incolumità, ovvero nella ragionevole previsione dell'imminente verificarsi degli stessi, chi fra il RUP o altro tecnico dell'amministrazione competente si reca prima sul luogo può disporre la immediata esecuzione dei lavori entro il limite di quanto indispensabile per rimuovere lo stato di pregiudizio alla pubblica e privata incolumità e comunque nel limite della soglia europea. Ricorrendo i medesimi presupposti, il soggetto di cui al precedente periodo può disporre l'immediata acquisizione di servizi o forniture, ivi compresi servizi tecnici necessari per la realizzazione di lavori in somma urgenza, entro il limite di quanto indispensabile per rimuovere lo stato di pregiudizio alla pubblica e privata incolumità e, comunque, nel limite massimo di tre volte la soglia europea. Il soggetto che dispone, ai sensi del presente comma, l'immediata esecuzione di lavori o l'immediata acquisizione di servizi o forniture redige, contemporaneamente, un verbale in cui sono indicati la descrizione della circostanza di somma urgenza, le cause che l'hanno provocata e i lavori, i servizi e le forniture da porre in essere per rimuoverla”.*

#### Relazione illustrativa

L'obiettivo della proposta è di definire in modo chiaro e univoco nel primo comma il “limite” economico rispetto al quale poter disporre una somma urgenza ovvero, nella proposta: “entro il limite di quanto indispensabile per rimuovere lo stato di pregiudizio alla pubblica e privata incolumità” e comunque (come attualmente già è) entro il limite della soglia europea per i lavori e (come attualmente già) entro il limite di tre volte la soglia europea.

Si esplicita che tra i beni e i servizi sono compresi anche “i servizi tecnici necessari per la realizzazione di lavori in somma urgenza”. Quando si è costretti ad attivarne un numero significativo questo consentirebbe, in particolare ad esempio ai piccoli comuni che non hanno tecnici di affidare la direzione lavori e/o coordinatore sicurezza o altre attività tecniche indispensabili sul cantiere.

La riformulazione del comma 1 dell'art. 140 del d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36 consente la soppressione del comma 8 del medesimo art. 140 (si veda dopo).

Nella riformulazione il comma 8 non era più coerente con il comma 1 (erano riportati limiti diversi nei due commi, ad esempio, per i limiti economici di somme urgenze di beni e servizi).

## **2. Articolo 2 (Disposizioni urgenti in materia di contratti pubblici e di contratti di protezione civile) – Proposta emendativa**

L'art. 2, comma 1, lett. c), è modificato come di seguito:

*“all’articolo 140:*

### *1) dopo il comma 1 è inserito il seguente:*

*«1-bis. Costituisce circostanza di somma urgenza, ai fini del presente articolo, anche il verificarsi degli eventi di cui all’articolo 7 del codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, ovvero la ragionevole previsione dell’imminente verificarsi degli stessi, che richiede l’adozione di misure indilazionabili, nei limiti dello stretto necessario. La circostanza di somma urgenza, in tali casi, è ritenuta persistente finché non risultino eliminate le situazioni dannose o pericolose per la pubblica o privata incolumità derivanti dall’evento, e comunque entro il termine stabilito dalla eventuale declaratoria dello stato di emergenza di cui all’articolo 24 del codice di cui al decreto legislativo n. 1 del 2018; in tali circostanze ed entro i medesimi limiti temporali le stazioni appaltanti possono affidare appalti pubblici di lavori, servizi e forniture con le procedure previste dal presente articolo»;*

### Relazione illustrativa

Si propone di eliminare il termine di 15 giorni che risulta essere un vincolo nel caso di dichiarazione di stato di emergenza, che, per assurdo, non è previsto per SU “ordinarie” di cui al comma 1. La versione proposta, pertanto, prevede che nel caso in cui si verificano eventi di cui all’articolo 7 del codice della protezione civile la circostanza di somma urgenza è ritenuta persistente finché non risultino eliminate le situazioni dannose o pericolose per la pubblica o privata incolumità derivanti dall’evento (come per il comma 1) e comunque entro il termine stabilito dalla eventuale declaratorie di cui all’articolo 24 del codice che potrebbero identificare anche un arco temporale specifico.

## **3. Articolo 2, comma 1, lettera d)**

d) all’articolo 140-bis, sostituire il comma 2 con:

*“In via eccezionale, nella misura strettamente necessaria, l’affidamento degli interventi di cui all’articolo 140, comma 1 può essere autorizzato anche al di sopra dei limiti previsti, per un arco temporale limitato, e solo per singole specifiche fattispecie indilazionabili e nei limiti massimi di importo stabiliti nei provvedimenti di cui all’articolo 24 e 25, del codice di cui al decreto legislativo n. 1 del 2018.”*

### Relazione illustrativa

L'obiettivo della proposta è di definire che in via eccezionale, solo con i provvedimenti di cui all'articolo 24 e 25, del codice di cui al decreto legislativo n. 1 del 2018, si possa andare oltre le soglie del comma 1.

Il comma 3 è sostituito dal seguente (**emendamento sostitutivo**)

*“3. In occasione degli eventi emergenziali di cui all'articolo 7, comma 1, lettere b) e c), del codice di cui al decreto legislativo n. 1 del 2018, per i quali è stato dichiarato lo stato di emergenza regionale o nazionale ai sensi dell'articolo 24 del predetto codice, ovvero nella ragionevole previsione dell'imminente verificarsi degli stessi, anche in mancanza del provvedimento di cui all'articolo 23 del predetto codice, ferma restando la facoltà di prevedere ulteriori misure derogatorie consentite nell'ambito dei provvedimenti adottati ai sensi dell'articolo 25 del medesimo codice, gli appalti pubblici di lavori, forniture e servizi possono essere affidati in deroga alle seguenti disposizioni del presente codice:”*

### Relazione illustrativa

La riformulazione si propone di allineare l'incipit del presente comma a quello successivo dell'art. 140-bis comma 4 per superare il disallineamento tra stati di emergenza nazionali e regionali, qui non ricompresi. Questo oltre ad essere elemento di maggior linearità e chiarezza ridurrebbe anche il numero di richieste di stati di emergenza nazionali. Senza l'accoglimento della proposta si avrebbero disposizioni per gli eventi b) e c):

- nell'articolo 140 comma 1-bis (“il verificarsi degli eventi di cui all'articolo 7 del codice della protezione civile”, ovvero a); b) e c) del Codice di protezione civile);
- nell'articolo 140 bis comma 1 (“il verificarsi degli eventi di cui all'articolo 7 del codice della protezione civile” ovvero a); b) e c) del Codice di protezione civile);
- nell'articolo 140 bis comma 4 (deroghe per gli eventi b) e c) del Codice di protezione civile)

non si spiega la ragione per non ricomprendere anche all'articolo 140 bis comma 3 gli eventi di tipo b) posto che le eventuali deroghe sarebbero relative a elementi meramente semplificatori ed acceleratori e solo in questo comma, rispetto a tutti i precedenti citati, sarebbe escluso l'evento dichiarato di stato di crisi regionale.

Al comma 4 la lettera b) è sostituita dalla seguente (**emendamento sostitutivo**)

*“b) il termine temporale di cui all'articolo 140, comma 4, è stabilito in sessanta giorni;”*

### Relazione illustrativa

Risulta necessario aumentare il termine da 30 a 60 giorni perché talvolta stati di emergenza e ordinanze arrivano dopo i 30 giorni poi si aggiunge il comma e per le deroghe al 267/2000

Al comma 4 dopo la lettera c sono inserite le seguenti: **(emendamento additivo)**

*“d) la copertura della spesa di cui all’articolo 140, comma 4, può essere assicurata, in deroga alle disposizioni di cui agli articoli 191, comma 3, e 194 comma 1, lettera e), del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267.”*

#### Relazione illustrativa

Disposizione non prevista nell’articolo 140 e da inserire qui per rendere coerenti i tempi di regolarizzazione delle spese di somma urgenza da parte degli enti locali con la complessità dell’evento emergenziale.

*“e) il possesso dei requisiti di partecipazione può essere accertato con le modalità di cui all’articolo 140 comma 7 del presente codice;”*

#### Relazione illustrativa

Proponiamo di inserire anche qui la disposizione pur essendo, a differenza della lettera d) precedente, una disposizione effettivamente già prevista sebbene solo “di rimando” dall’articolo 140 bis comma 1. Se la lettera d) *“la copertura della spesa di cui all’articolo 140, comma 4, può essere assicurata, in deroga alle disposizioni di cui agli articoli 191, comma 3, e 194 comma 1, lettera e), del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267.”* Questa effettivamente potrebbe essere non indispensabile ma solo opportuna.

#### **Articolo 140, comma 2, del d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36 – Proposta additiva**

All’art. 140, comma 2, dopo le parole *“o da altro tecnico”* sono aggiunte le parole *“o dipendente”*.

#### Relazione illustrativa

Per servizi e forniture talvolta gli interventi non sono attivati da personale tecnico.

#### **Articolo 140, comma 4, del d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36 – Proposta additiva**

All’art. 140, comma 4, dopo le parole *“o altro tecnico”* sono aggiunte le parole *“o dipendente”*.

#### Relazione illustrativa

Per servizi e forniture talvolta gli interventi non sono attivati da personale tecnico.

#### **Articolo 140, comma 8, del d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36 – Proposta emendativa**

Il comma 8 dell’articolo 140 è soppresso.

#### **4. Articolo 6 (Disposizioni urgenti in materia di ordinamento portuale e demanio marittimo) – Proposta sostitutiva**

Sostituire il comma 2 con il seguente:

*“2. Al fine di individuare misure di sicurezza della balneazione omogenee su tutto il territorio nazionale e di ordinato governo del territorio, la stagione balneare è fissata dalla terza settimana di maggio alla terza settimana di settembre di ogni anno. In relazione alle condizioni ambientali e climatiche locali, le regioni possono anticipare e/o posticipare di una settimana l’inizio e/o il termine della stagione balneare, ferma restando la durata complessiva di cui al primo periodo.”*

#### **5. Articolo 6 (Disposizioni urgenti in materia di ordinamento portuale e demanio marittimo) – Proposta additiva**

Dopo il comma 2 aggiungere i seguenti commi 2-bis e 2-ter:

*“2-bis. Al di fuori della stagione balneare, come individuata dal comma 1, qualora, ai sensi delle disposizioni di norme regionali in materia di turismo e demanio marittimo, sia consentita l’apertura delle strutture balneari per la balneazione dovrà essere garantito il servizio di assistenza bagnanti. Qualora l’apertura della struttura balneare sia finalizzata unicamente allo svolgimento della sola attività elioterapica dovrà essere segnalata l’assenza del servizio di assistenza ai bagnanti con l’apposizione di idonea cartellonistica monitoria, secondo le indicazioni della competente Autorità marittima.”*

*“2-ter. Sono fatte salve le disposizioni di cui al decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 116, per le finalità ivi previste.”*

#### Relazione illustrativa

Con riferimento al comma 2 dell’articolo 6, sono emerse esigenze differenti tra le diverse Regioni rispetto all’apertura degli stabilimenti balneari. Le norme regionali vigenti fanno riferimento a consuetudini, calendari scolastici, flussi turistici e situazioni climatiche ed ambientali estremamente diversificate, considerata la varietà delle coste italiane. Pertanto, una rigida definizione dei periodi di obbligatorietà del servizio di salvamento si pone come potenziale danno all’economia legata al turismo balneare. Si auspica una revisione del comma, inserendo una maggiore flessibilità sia in apertura che in chiusura del periodo di presenza obbligatoria del servizio di salvamento, fatto salvo una durata temporale in cui la prestazione debba essere garantita, che potrebbe essere ragionevolmente ricompresa tra il 2 giugno (prima festività della stagione balneare) e la fine della prima settimana di settembre (in alcune regioni coincide con l’inizio dell’anno scolastico).

Preso atto che, ad oggi, tutte le regioni sono dotate di strumenti normativi propri che regolano le attività balneari anche al di fuori della stagione balneare, si auspica che tale autonomia possa

proseguire ed essere un supporto per una miglior fruizione dei litorali, come è stato finora.

#### **6. Articolo 13 (Disposizioni in materia di accelerazione degli investimenti nel settore delle energie rinnovabili) – Proposta additiva**

All'art. 13, comma 1, aggiungere:

*“lett. a0): Al primo periodo dell’art. 12 comma 5 del D. lgs. n. 190/2024 dopo la parola “Entro” sostituire le parole “il 21 febbraio 2026” con “il 31 ottobre 2026”.*

#### Relazione illustrativa

Visti i ritardi nell'individuazione delle aree idonee dovute alla mancanza dei criteri rilevati dal TAR Lazio si propone di posticipare il termine per la predisposizione del Piano di accelerazione delle aree idonee da parte delle Regioni.

### **7. Articolo 13 – Proposta emendativa**

All'art. 13, comma 1, lett. a), punto 1 dopo le parole *“dell’art. 20”* eliminare *“comma 8”*.

#### Relazione illustrativa

La modifica introdotta dall'art. 13 comma 1 lett. a) di fatto comporta che le Regioni per l'individuazione delle aree di accelerazione possano fare riferimento solo alle aree di cui al comma 8 del decreto legislativo 199/2021, pertanto, si propone di eliminare il riferimento al comma 8, richiamando tutte le fattispecie dell'art. 20 suddetto.

### **9. Articolo 13 – Proposta emendativa**

All'art. 13, comma 1, eliminare l'intera lett. b).

#### Relazione illustrativa

Il termine del 31 agosto 2025 non può essere rispettato, poiché il processo di pianificazione è estremamente complesso ed articolato e dovrà tenere conto delle aree idonee individuate dalle Regioni, per le quali in proposito si evidenzia che ad oggi dopo le sentenze del TAR mancano i criteri per l'individuazione delle stesse. In un'ottica di economia procedimentale non è pensabile fare un Piano delle aree di accelerazione da mandare a VAS che contenga solo le aree produttive ed approvare poi una modifica al Piano quando saranno individuate le aree idonee, rifacendo tutto il processo pianificatorio. Inoltre, pur riconoscendo il favor per le fonti rinnovabili le aree produttive dovrebbero essere destinate ad insediamenti produttivi e pertanto potrebbero non incidere significativamente sul raggiungimento degli obiettivi. Il potere sostitutivo del Governo potrà essere esercitato dopo la scadenza del termine per l'approvazione dei Piani di accelerazione.

### **10. Art. 13, comma 1, lett. c) – Proposta emendativa**

All'art. 13 comma 1 lett. c), all'inizio dell'ultimo periodo dopo la parola *“Entro”* sostituire la parola *“trenta”* con *“novanta”*.

#### Relazione illustrativa

La questione è particolarmente problematica poiché i dati messi a disposizione dalla piattaforma del GSE ad oggi non consentono il controllo richiesto. La base dati utilizzata infatti ha una scala non significativa per valutazioni tecniche di questo tipo ed in altri casi sono stati riscontrati problemi tecnici (es. sullo scaricamento degli shape files), pertanto, si propone di estenderlo a 90gg.

### **11. Art. 13, comma 8 – Proposta additiva**

Al comma 8, si aggiunga, in fine, il seguente periodo: *“La procedura di valutazione ambientale strategica di cui al primo periodo si svolge secondo le modalità previste dal medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006 per i piani sottoposti a valutazione ambientale strategica in sede statale, con applicazione dei termini procedurali ridotti della metà.”*.

Tale riduzione si applica anche per la VAS dei Piani di accelerazione regionali, nonché per i Piani che contengono l'individuazione delle zone di accelerazione.

#### Relazione illustrativa

Si richiede di prevedere in modo esplicito, una riduzione dei tempi di VAS anche per i piani regionali e di esplicitare la possibilità di ottenere una riduzione dei tempi di VAS anche nel caso in cui il Piano di individuazione delle aree di accelerazione sia inserito in un altro atto di pianificazione regionale (es. Piano energetico).

### **12. Proposta emendativa.**

Si richiede l'eliminazione dell'ultimo periodo del comma 5 art. 12 d.lgs 190/2024 *“Sono altresì incluse prioritariamente le aree ove sono già presenti impianti a fonti rinnovabili e di stoccaggio dell'energia elettrica.”*

#### Relazione illustrativa

In linea con il § 9.4 della Sentenza, dove si legge *“Così, ad esempio, non sono stati previsti criteri di valutazione tarati sulla tipologia di fonte rinnovabile e/o sulla taglia dell'impianto, non sono stati previsti criteri per valutare le situazioni di concentrazione di impianti FER nella medesima area ovvero di interazione con altri progetti o programmi, né sono stati previsti criteri per apprezzare adeguatamente specifiche aree, quali i siti Rete Natura 2000, le aree naturali protette, quelle caratterizzate da dissesto e/o rischio idrogeologico, ecc.”*. Questo rilevante dettato dovrebbe indurre, all'opposto, il legislatore a ripensare al comma 5 del D.Lgs, 190/2024, cassando proprio in sede di DL 73/2025 l'ultimo periodo che recita: *“Sono altresì incluse prioritariamente le aree ove sono già presenti impianti a fonti rinnovabili e di stoccaggio dell'energia elettrica”*. Viceversa, operando, si vanificherebbe l'attenzione che le Regioni dovranno avere in fase di

riapprovazione in Conferenza dei nuovi criteri, i quali dovrebbero proprio esprimere la possibilità di riduzione di idoneità in caso di territori già ampiamente sofferenti del carico impiantistico (è per la Liguria, ad esempio, il caso della Provincia di Savona su cui insiste già oggi il 95% degli aerogeneratori per il 74% dei GW prodotti in Liguria dall'energia eolica).

### **13. Nuovo Articolo nel decreto-legge n. 73/2025 – Proposta additiva**

*“Art. X (Norma di salvaguardia)*

*1. Le disposizioni di cui alla presente legge si applicano alle Province autonome di Trento e Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e norme di attuazione.”*

#### Relazione illustrativa

Alcune disposizioni contenute nel decreto-legge sono materia attribuita alle Province autonome di Trento e Bolzano e quindi l'emendamento fa salve le competenze delle Province autonome.

Roma, 10 luglio 2025