

Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e di ANSFISA.

VISTI gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

VISTO il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante: “*Nuovo codice della strada*”;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante: “*Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada*”;

VISTA la legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante: “*Riordino della legislazione in materia portuale*”, e successive modificazioni;

VISTO il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, recante “*Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche*”;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, recante: “*Regolamento di semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli*”;

VISTO il decreto-legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 2002, n. 178, recante “*Interventi urgenti in materia tributaria, di privatizzazioni, di contenimento della spesa farmaceutica e per il sostegno dell'economia anche nelle aree svantaggiate*”;

VISTA la legge 23 dicembre 2005, n. 266, recante “*Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2006)*”;

VISTO il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante: “*Norme in materia ambientale*”;

VISTO il decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, recante: “*Disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria*”;

VISTO il decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, recante “*Attuazione della direttiva 2004/54/CEE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea*”;

VISTA la legge 5 maggio 2009, n. 42, recante “*Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione*”;

VISTO il decreto legislativo 2 marzo 2011, n. 53, recante “*Attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri*”;

VISTO il decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, recante “*Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria*”;

VISTO decreto- legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n.135, recante “*Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario*” e, in particolare, l’articolo 16-bis;

VISTO il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante “*Codice dei contratti pubblici*”;

VISTO il decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, recante “*Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica*”;

VISTO il decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, recante “*Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo*”;

VISTO il decreto–legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, recante “*Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili*”;

VISTO il decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, recante “*Revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, in attuazione dell'articolo 1 della legge 7 ottobre 2015, n. 167*”;

VISTO il decreto – legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, recante “*Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze*”;

VISTO il decreto–legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 recante “*Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici*”;

VISTO il decreto legislativo 14 maggio 2019, n.50, recante: “*Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie*”;

VISTO il decreto-legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, recante “*Disposizioni urgenti per l'accelerazione e il completamento delle ricostruzioni in corso nei territori colpiti da eventi sismici*”;

VISTO il decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, recante “*Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica*”;

VISTO il decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, recante “*Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno*”

economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19”;

VISTO il decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, recante: *“Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19”;*

VISTO il decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, recante: *“Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia.”;*

VISTO il decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, recante *“Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti”;*

VISTO il decreto – legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2021, n. 108, recante *“Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure.”;*

CONSIDERATA la straordinaria necessità e urgenza di adottare disposizioni finalizzate a favorire la realizzazione di investimenti volti a migliorare la mobilità tra le diverse regioni e a ridurre il divario infrastrutturale esistente, a promuovere le attività di studio, di ricerca e di sviluppo nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità, innovazione tecnologica, organizzativa e dei materiali, assicurando, al contempo, nuove forme di intermodalità e di servizi di rete, nonché ad incrementare ulteriormente la sicurezza della circolazione e delle infrastrutture ferroviarie, autostradali, stradali e idriche, dei servizi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi e dei servizi ferroviari regionali;

CONSIDERATA, altresì, la straordinaria necessità ed urgenza di emanare disposizioni finalizzate a ridurre i tempi di realizzazione degli interventi relativi alla Presidenza italiana del G20;

VISTA la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del _____;

SULLA PROPOSTA del Presidente del Consiglio dei Ministri, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Ministro della giustizia, del Ministro del lavoro e delle politiche sociali e del Ministro dell'economia e delle finanze;

Emana
il seguente decreto-legge:

ART. 1

(Disposizioni urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Consiglio superiore dei Lavori pubblici)

1. Al fine di garantire la realizzazione degli interventi di titolarità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza di cui al Regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari

di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 luglio 2021, n. 101, in coerenza con i relativi cronoprogrammi, nonché di promuovere e incrementare le attività di studio, di ricerca e di sviluppo nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità, della innovazione tecnologica, organizzativa e dei materiali, assicurando, al contempo, nuove forme di intermodalità e di servizi di rete anche attraverso lo svolgimento di specifiche attività di natura formativa e nelle more della piena attuazione delle misure di cui all'articolo 52, comma 1-bis, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con corrispondente incremento della dotazione organica complessiva, il ruolo separato dei ricercatori e dei tecnologi, composto da cinque ricercatori, cinque tecnologi, cinque primi ricercatori, cinque primi tecnologi, da due dirigenti tecnologi e da due dirigenti di ricerca. Fino all'inserimento del predetto personale non dirigenziale nell'ulteriore area di cui al citato articolo 52 si applicano, anche ai fini della determinazione del trattamento retributivo, le previsioni del Contratto collettivo nazionale relativo al personale del Comparto Istruzione e Ricerca.

2. Nell'ambito dell'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito il Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità, di seguito CISMI, che opera alle dirette dipendenze del Ministro. Nello svolgimento della propria attività, il CISMI può stipulare apposite convenzioni con enti e istituti di ricerca specializzati, pubblici e privati, e cura i rapporti con organismi internazionali, europei e nazionali nelle materie di competenza. I finanziamenti che il CISMI riceve per effettuare attività di ricerca sono versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere successivamente riassegnati, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile e destinati all'espletamento delle attività di ricerca. Al CISMI è assegnato il personale di ricerca e tecnologo di cui al comma 1 e alla direzione è preposto un dirigente di ricerca.

3. Agli oneri derivanti dai commi 1 e 2, quantificati in euro 514.709, per l'anno 2021, in euro 1.544.126 per l'anno 2022, in euro 1.664.202 per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027 e in euro 1.788.953, a decorrere dall'anno 2028, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

4. Al fine di garantire la funzionalità del Consiglio superiore dei lavori pubblici di cui all'articolo 215 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, in relazione alle procedure afferenti a lavori pubblici finanziati, in tutto o in parte, con le risorse previste dal Regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, dal Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto – legge 6 maggio 2021, n. 59, ovvero cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo alimentato mediante il versamento all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione, da parte dei richiedenti il parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici relativamente ai progetti di fattibilità tecnica ed economica di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro, di una somma pari allo 0,5 per mille del valore delle opere da realizzare, fino a un importo massimo di 200.000 euro, a valere sulle risorse del relativo quadro economico delle opere da realizzare.

5. All'articolo 45 del decreto – legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

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

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

6. Agli oneri derivanti dal comma 5, quantificati in euro 35.000 per ciascuno degli anni dal 2022 fino al 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del Fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali», della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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

8. Al fine di assicurare la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in relazione alla realizzazione degli interventi di titolarità finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza di cui al Regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 luglio 2021, n. 101, e in considerazione delle specifiche professionalità, anche di natura tecnica, del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, tenuto conto della necessità di remunerare adeguatamente le attività di controllo svolte da detto personale, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con riferimento al personale dei ruoli del medesimo Ministero diverso da quello appartenente al ruolo dirigenziale, sono incrementati, nei limiti di cui al comma 10 ed in deroga ai limiti finanziari previsti dalla normativa vigente:

a) l'indennità di amministrazione di complessivi euro 2.482.840,71 per l'anno 2021 e euro 5.958.817,70 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione;

b) il fondo risorse decentrate del personale di cui all'articolo 76 del contratto collettivo nazionale di lavoro del comparto funzioni centrali 2016-2018 relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di euro 3.445.011, 31 per l'anno 2021 ed euro 8.268.027,15 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione.

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

a) nella misura di complessivi euro 254.473,08 per l'anno 2021 ed euro 610.735,40 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione, per il personale di livello dirigenziale generale;

b) nella misura di complessivi euro 1.054.208,17 per l'anno 2021 ed euro 2.530.099,62 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione, per il personale di livello dirigenziale non generale.

10. Agli oneri derivanti dai commi 7, 8 e 9, quantificati in complessivi euro 5.789.227 per l'anno 2021 ed in complessivi euro 17.403.680 a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma *“Fondi di riserva e speciali”* della missione *“Fondi da ripartire”* dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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

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

a) all'alinea, le parole: *“un rappresentante per ciascuna”* sono sostituite dalle seguenti: *“un rappresentante espressione”*;

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

13. All'articolo 2, comma 171, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, all'alinea, sono premesse le seguenti parole: *“Fermi i compiti, gli obblighi, e le responsabilità degli enti concessionari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza, nonché le funzioni di controllo delle amministrazioni concedenti, ”*;

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

ART. 2

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

1. All'articolo 49 del decreto – legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 5 è sostituito dal seguente:

“5. Intervenuto il trasferimento della partecipazione detenuta dallo Stato in ANAS S.p.A., sono soggetti a preventiva autorizzazione del Ministro dell'economia e delle finanze d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili:

a) qualsiasi deliberazione o atto avente ad oggetto il trasferimento di ANAS S.p.A. o operazione societaria straordinaria sul capitale della società ovvero lo scioglimento e la liquidazione della società;

b) qualsiasi modifica dello Statuto concernente la sede legale della Società o la composizione ovvero i compiti degli organi societari;

c) l'assunzione e la dimissione di partecipazioni societarie;”;

b) dopo il comma 5, è inserito il seguente: “5-bis. Il presidente e l'amministratore delegato di ANAS s.p.a. sono nominati con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, adottato di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, adottato di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è altresì nominata la maggioranza dei componenti del collegio sindacale della società ANAS s.p.a., tra cui il Presidente.”;

c) dopo il comma 6, è inserito il seguente: “6-bis. Ai sensi dell'articolo 6, comma 1, del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, ANAS s.p.a. adotta sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, ivi compresi le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati previsti dal comma 4, e per ciascuna attività.”.

2. Fermo quanto previsto dall'articolo 7, comma 2, del decreto–legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 2002, n. 178, ANAS s.p.a., previa autorizzazione del Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, può costituire ovvero acquisire partecipazioni in società a totale partecipazione pubblica, ai sensi del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, cui affidare le concessioni autostradali nei limiti e secondo le modalità di cui all'articolo 178, comma 8 – *ter*, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

3. Le società di cui all'articolo 36, comma 2, lettera b), n. 4, del decreto – legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, che non abbiano provveduto, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, ad avviare ovvero a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, sono sciolte e poste in liquidazione a decorrere dalla medesima data. Per lo svolgimento delle attività liquidatorie, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, è nominato un Commissario liquidatore. Con il decreto di nomina viene determinato il compenso spettante al Commissario liquidatore sulla base delle tabelle allegate al decreto di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14. Gli oneri relativi al pagamento di tale compenso sono a carico delle società di cui al primo periodo.

4. In relazione alle concessioni autostradali, al fine di promuovere l'innovazione tecnologica e la sostenibilità delle infrastrutture autostradali assicurando, al contempo, l'equilibrio economico – finanziario, in sede di gara, l'amministrazione aggiudicatrice, nel rispetto della disciplina regolatoria emanata dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, può stabilire che il contributo pubblico di cui all'articolo 165, comma 2, secondo periodo, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, può essere sostituito da risorse finanziarie messe a disposizione da un altro concessionario di infrastruttura autostradale, purché quest'ultima sia funzionalmente e territorialmente interconnessa a quella oggetto di aggiudicazione.

5. Nei casi di cui al comma 4:

a) il concessionario autostradale che mette a disposizione le risorse finanziarie:

1) sottoscrive la convenzione di concessione unitamente al concessionario, selezionato all'esito della procedura di evidenza pubblica;

2) è solidamente responsabile nei confronti dell'amministrazione concedente dell'esatto adempimento da parte del titolare della concessione dell'adempimento degli obblighi derivanti dalla convenzione di concessione;

3) incrementa, in misura corrispondente all'entità delle risorse messe a disposizione ed anche ai fini della determinazione del valore di subentro, l'importo degli investimenti effettuati in relazione all'infrastruttura ad esso affidata, fermi restando gli obblighi di investimenti definiti nella convenzione di concessione relativa alla medesima infrastruttura;

b) il concessionario autostradale beneficiario delle risorse finanziarie riduce, in misura corrispondente all'entità delle risorse messe a disposizione ed anche ai fini della determinazione del valore di subentro, l'importo degli investimenti effettuati in relazione all'infrastruttura ad esso affidata. Gli investimenti effettuati dal concessionario si intendono eseguiti anche nell'interesse del concessionario che mette a disposizione le risorse finanziarie;

c) le prestazioni rese dal concessionario di cui alla lettera a) nei confronti del concessionario di cui alla lettera b) assumono rilevanza ai fini dell'imposta sul valore aggiunto.

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

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

8. Al fine di evitare incrementi tariffari concernenti la concessione autostradale A24-A25, non sostenibili per l'utenza, preservando, nel contempo, nel periodo di durata della concessione le condizioni di equilibrio del piano economico finanziario di concessione predisposto in coerenza con le attività di gestione ordinaria affidate al concessionario dall'articolo 206, comma 6, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, mediante la rinegoziazione di cui all'articolo 1, comma 183, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, si procede anche alla rimodulazione del corrispettivo dovuto al concedente in base alla convenzione unica stipulata il 18 novembre 2009 nei seguenti termini:

a) il concessionario provvede al versamento di ciascuna delle rate del corrispettivo di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della citata convenzione, relative agli anni 2019 e 2020, nonché fino al termine della concessione, entro le scadenze contrattualmente previste, nella misura di euro 20.000.000, comprensiva degli interessi di dilazione; il versamento delle rate relative agli anni 2019 e 2020 è effettuato entro il 31 ottobre 2021;

b) il restante importo di euro 35.860.000, relativo a ciascuna delle rate del corrispettivo di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera c) della citata convenzione, dovute per gli anni 2019 e 2020 e fino al termine della concessione, è utilizzato dal concessionario per neutralizzare gli incrementi tariffari previsti per l'anno 2019 e fino al termine della concessione, nonché per ridurre, fino

all'azzeramento, l'entità del pedaggio applicato, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente disposizione e fino al termine della concessione, nella tratta ricompresa nella fascia urbana del comune di Roma;

c) entro il 31 dicembre di ciascun anno, il concessionario trasmette ad ANAS S.p.a. ed al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili una relazione recante l'indicazione delle somme impiegate per le finalità di cui alla lettera b).

9. Gli importi di cui al comma 8, lettera b), maggiorati degli interessi legali, concorrono a determinare, unitamente alle somme di cui all'articolo 52-*quinquies* del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e a quelle di cui all'articolo 9-*tricies semel* del decreto-legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, il prezzo posto a base della procedura di gara, da espletare al termine della vigente concessione per l'affidamento delle autostrade A24 e A25, e sono corrisposti dal concessionario subentrante direttamente ad ANAS S.p.a., in deroga alle previsioni di cui alla convenzione unica stipulata il 18 novembre 2009 e ai citati articoli 52-*quinquies* del decreto-legge n. 50 del 2017 e 9-*tricies semel* del decreto-legge n. 123 del 2019.

10. Qualora all'esito della procedura di gara di cui al comma 9 non sia stato individuato un nuovo concessionario ovvero non siano state presentate offerte di importo almeno pari alle somme indicate nel medesimo comma 9, ANAS S.p.a., in attuazione dell'articolo 36, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, assume la gestione delle autostrade A24 e A25, incassando tutte le entrate relative al loro utilizzo, fino al completo recupero di dette somme e, comunque, per un periodo non superiore a dieci anni. Con decreto adottato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono disciplinate l'oggetto e le modalità di svolgimento della gestione provvisoria assegnata ad ANAS S.p.a.

11. Agli oneri in termini di fabbisogno, derivanti dai commi da 8 a 10, pari a 35,86 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2030, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo per la compensazione degli effetti finanziaria non previsti a legislazione vigente conseguente all'attuazione di contributi pluriennali di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189.

12. Al fine di accelerare la realizzazione delle infrastrutture autostradali e l'effettuazione degli interventi di manutenzione straordinaria, nonché di promuovere l'innovazione tecnologica e la sostenibilità delle medesime infrastrutture, l'affidamento delle concessioni relative alle tratte autostradali di cui all'articolo 13-*bis* del decreto – legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172 può avvenire anche facendo ricorso alle procedure di cui all'articolo 183 del medesimo decreto legislativo, da concludersi entro e non oltre la data del 31 dicembre 2022, ovvero mediante affidamento, secondo le modalità di cui all'articolo 178, comma 8-ter del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, in favore di società, di nuova costituzione o già esistenti, controllate dalle regioni e degli enti locali, di cui alla lettera b) del comma 1 del citato articolo 13-bis, anche partecipate da capitali privati, qualora la partecipazione dei capitali privati sia necessaria per realizzare le finalità di cui al presente comma e sempreché detta partecipazione avvenga in forme che non comportino controllo o potere di veto, né l'esercizio di un'influenza determinante sulla società controllata. In caso di affidamento della concessione secondo le modalità di cui all'articolo 183 del decreto legislativo n. 50 del 2016, la società Autobrennero Spa, fermo restando quanto previsto dall'articolo 13- bis, comma 2, terzo, quarto e quinto periodo, del decreto – legge n. 148 del 2017, provvede al trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse accantonate in regime di esenzione fiscale alla data di entrata in vigore della presente disposizione nel fondo di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, mediante versamenti rateizzati di pari importo, da effettuare entro l'anno 2028. La società Autobrennero Spa provvede al versamento della prima rata entro il 15 dicembre

2021 e delle successive rate entro il 15 dicembre di ciascun anno. Nelle more della procedura di affidamento della concessione secondo le modalità di cui al secondo periodo, la società Autobrennero Spa provvede, altresì, al versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro i termini di cui ai commi 3 e 4 dell'articolo 13 – *bis* del decreto – legge n. 148 del 2017, come modificati dal presente decreto, di una somma corrispondente agli importi previsti dal medesimo comma 3 in relazione agli anni 2018, 2019, 2020 e 2021, a titolo di anticipazione delle somme dovute da detta società in forza della delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica del 1° agosto 2019, pubblicata in Gazzetta Ufficiale 30 ottobre 2019, n. 255. In caso di affidamento della concessione, secondo le modalità di cui all'articolo 178, comma 8-ter del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, si applicano le previsioni di cui ai commi 2, 3 e 4 dell'articolo 13 – *bis* del decreto – legge n. 148 del 16 ottobre 2017, come modificati dal presente decreto.

12. Al fine di accelerare la realizzazione delle infrastrutture autostradali e l'effettuazione degli interventi di manutenzione straordinaria, nonché di promuovere l'innovazione tecnologica e la sostenibilità delle medesime infrastrutture, l'affidamento delle concessioni relative alle tratte autostradali di cui all'articolo 13-bis del decreto – legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, all'articolo 31– *undecies* del decreto – legge 28 ottobre 2020, n. 137, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: *“Le condotte poste in essere in attuazione della presente disposizione, nei termini e secondo le modalità dalla stessa previste, non possono dare luogo a responsabilità civile o amministrativa della società o degli organi societari in quanto indispensabili per l'attuazione dei protocolli di intesa di cui al citato articolo 13-bis”* (IPOTESI ALTERNATIVA).

13. Per le medesime finalità di cui al comma 12, all'articolo 13–*bis*, comma 4, del decreto – legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, sono apportate le seguenti modificazioni: le parole *“entro il 31 luglio 2021”* sono sostituite dalle seguenti: *“entro il 31 ottobre 2021”* e le parole *“entro il 30 giugno 2021”* sono sostituite dalle seguenti: *“entro il 30 novembre 2021”*.

14. Al fine di fronteggiare la situazione di grave crisi derivante dalle complesse problematiche del traffico e della mobilità lungo la rete stradale e autostradale della Regione Liguria, interessata da lavori di messa in sicurezza, adeguamento e ammodernamento, il Presidente *pro – tempore* della Regione Liguria è nominato Commissario straordinario per l'attuazione degli interventi volti a contrastare detta situazione di emergenza. La durata dell'incarico del Commissario straordinario è di sei mesi e può essere prorogata per ulteriori sei mesi con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

15. Il Commissario straordinario di cui al comma 14 provvede con ordinanza a porre in essere gli interventi e le iniziative finalizzati alla salvaguardia degli interessi generali di tutela della pubblica incolumità e della sicurezza dei trasporti, nonché a garantire, d'intesa con i gestori, il traffico commerciale e turistico lungo la rete stradale e autostradale della Regione Liguria, relativamente a criticità conseguenti all'effettuazione di lavori di messa in sicurezza, adeguamento e ammodernamento della rete stradale o autostradale.

16. Per le finalità di cui al comma 15, il Commissario straordinario predispone, sentiti i titolari e dei gestori della rete stradale e autostradale della Regione Liguria, un programma di misure finalizzato a garantire la fruibilità delle infrastrutture medesime, prevedendo, in particolare, che la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza, nonché di manutenzione ordinaria e straordinaria, in corso o programmati, avvenga con tempi e modalità che consentano di ridurre al minimo i disagi per l'utenza e di assicurare comunque adeguata viabilità alternativa in caso di blocco prolungato del traffico. Detto programma è predisposto entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione ed è aggiornato con cadenza almeno quindicinale, sentiti i gestori.

17. I titolari e i gestori della rete stradale e autostradale della Regione Liguria provvedono, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, all'attuazione del programma di cui al comma 16 e delle ordinanze commissariali, nonché delle specifiche direttive ed indicazioni impartite dal medesimo Commissario. Le misure adottate sono recepite negli atti convenzionali che regolano i rapporti degli operatori.

18. Per le finalità di cui al comma 15, il Commissario straordinario:

a) è dotato dei poteri di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto – legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55;

b) può adottare, in deroga all'articolo 6, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, un calendario straordinario recante i giorni di divieto di transito sulle strade ed autostrade della Regione Liguria dei veicoli e dei complessi di veicoli per il trasporto di cose aventi massa complessiva superiore a 7,5 t, dei veicoli eccezionali e di quelli adibiti a trasporti eccezionali, nonché dei veicoli che trasportano merci pericolose ai sensi dell'articolo 168, commi 1, 3 e 4 del medesimo decreto legislativo n. 285 del 1992;

c) avvalendosi dei Compartimenti della Polizia Stradale e dei Comandi provinciali dei Vigili del Fuoco, territorialmente competenti, può individuare con propria ordinanza i giorni e le fasce orarie, nonché le modalità con cui è consentito il transito lungo la rete stradale ed autostradale della Regione Liguria, dei veicoli adibiti al trasporto di sostanze pericolose ai sensi dell'articolo 168, commi 1, 3 e 4 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992, dei veicoli eccezionali e di quelli adibiti a trasporti eccezionali. I proprietari di detti mezzi sono tenuti a comunicare al Centro operativo autostradale di Genova il transito dei suddetti veicoli almeno con quattro ore di anticipo rispetto all'orario previsto. Qualora trattasi di trasporto eccezionale soggetto ad autorizzazione dell'ente proprietario della strada, la comunicazione è corredata da copia del provvedimento di autorizzazione rilasciata dall'ente.

19. I provvedimenti di natura regolatoria adottati dal Commissario straordinario, ad esclusione di quelli gestionali e di quelli previsti dalle lettere b) e c) del comma 18, sono sottoposti al controllo preventivo della Corte dei conti e pubblicati nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana. I termini di cui all'articolo 27, comma 1, della legge 24 novembre 2000, n. 340, sono dimezzati. In ogni caso, durante lo svolgimento della fase del controllo, il Commissario può, con motivazione espressa, dichiarare i predetti provvedimenti provvisoriamente efficaci, esecutori ed esecutivi, a norma degli articoli 21-bis, 21-ter e 21-quater, della legge 7 agosto 1990, n. 241.

20. Al Commissario straordinario di cui al comma 14 non spetta alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso di spese. Fermo quanto previsto dal comma 17, il Commissario straordinario si avvale, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, delle strutture centrali e periferiche della Regione Liguria e del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché di società da essi controllate.

ART. 3

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

1. Al fine di accelerare il «Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, European Rail Traffic Management System, di seguito ERTMS» e di garantire un efficace coordinamento tra la dismissione del sistema di segnalamento nazionale (classe B) e l'attrezzaggio dei sottosistemi di bordo dei veicoli con il sistema ERTMS, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di 60 milioni di euro, per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, per finanziare i costi

di implementazione del sotto sistema ERTMS di bordo dei veicoli, secondo le disposizioni di cui ai commi 2 e 3. Tali risorse non sono destinate al finanziamento dei costi di sviluppo, certificazione, omologazione ed eventuali riomologazioni su reti estere dei cosiddetti «veicoli tipo», fermi macchina o sostituzione operativa dei mezzi di trazione.

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

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro sessanta giorni dalla dichiarazione di compatibilità con le norme sul mercato unico della Commissione europea, sono definite le modalità attuative di erogazione del contributo alle imprese ferroviarie o ai proprietari dei veicoli per gli interventi sui veicoli di cui al comma 2, nei limiti della effettiva disponibilità del fondo. Nell'ambito delle dotazioni del fondo, il suddetto decreto definisce i costi sostenuti che possono essere considerati ammissibili e la relativa percentuale massima di finanziamento riconoscibile per ciascun veicolo oggetto di intervento. Il decreto definisce inoltre le condizioni per beneficiare del contributo nella misura massima in relazione ad una percorrenza minima svolta sulla rete ferroviaria interconnessa insistente sul territorio nazionale nei tre anni successivi agli interventi di cui al comma 2, le modalità del riconoscimento in misura proporzionalmente ridotta per percorrenze inferiori, nonché i criteri di priorità di accoglimento delle istanze in coerenza con le tempistiche previste nel piano nazionale di sviluppo del sistema ERTMS di terra.

4. Per le finalità di cui al comma 1, l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 86, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, è ridotta di 60 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026.

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

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

7. Nel territorio italiano, l'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario di cui al comma 12 avviene in conformità alle previsioni di cui all'articolo 2, comma 4, e all'articolo 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 per le reti ferroviarie funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario.

8. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, il Comune di Tirano e il gestore della linea ferroviaria di cui al comma 6 definiscono, ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, il disciplinare di esercizio relativo alla parte del tracciato che, in ambito urbano, si interseca con il traffico veicolare e con i passaggi pedonali. Agli eventuali oneri derivanti dal disciplinare di esercizio di cui al primo periodo, il Comune di Tirano provvede con le risorse disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

ART. 4

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

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

a) all'articolo 2, comma 1, lettera f), le parole: “, con esclusione delle operazioni e dei servizi portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84” sono soppresse;

b) all'articolo 14:

1) la rubrica è sostituita dalla seguente: “*Segnalazione di apparenti anomalie*”;

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

3) al comma 4, le parole: “*dei piloti*” sono sostituite dalla seguente: “*ricevuta*”;

c) all'articolo 16, comma 4, le parole: “*la compagnia*” sono sostituite dalle seguenti: “*i soggetti responsabili in base all'ordinamento dello Stato di bandiera*”;

d) all'articolo 18, la rubrica è sostituita dalla seguente: “*Linee guida e procedure di sicurezza della navigazione e marittima*”;

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

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

2. Al fine di assicurare una programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Sardegna e della regione Sicilia, al punto 7) dell'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84 dopo le parole: «*Portoscuso-Portovesme*» sono inserite le seguenti: «, *Porto di Arbatax*» e al punto 8) del medesimo allegato A dopo le parole: «*Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani*» sono inserite le seguenti: «*Porto Rifugio e Porto Isola di Gela*».

3. Al fine di migliorare e rendere più sostenibile la mobilità di passeggeri e merci tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina, nonché la continuità territoriale da e per la Sicilia, all'Autorità di Sistema portuale dello Stretto sono assegnate risorse pari a 2 milioni di euro per il 2021, a 30 milioni di euro per il 2022 e a 5 milioni di euro per il 2023 finalizzate alla realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari per aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettiamento nello Stretto di Messina, nonché i servizi ai pendolari. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a 2 milioni di euro per il 2021, a 30 milioni di euro per il 2022 e a 5 milioni di euro per il 2023 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte

capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I relativi interventi sono monitorati dalla predetta Autorità portuale ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, classificando gli interventi sotto la voce "Interventi portuali infrastrutturali DL MIMS 2021".

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

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

a) al comma 1, lettera a), le parole: «*dovuti in relazione all'anno 2020*» sono sostituite dalle seguenti: «*dovuti in relazione agli anni 2020 e 2021*», dopo le parole: «*allo scopo anche utilizzando*» sono inserite le seguenti: «*, limitatamente all'anno 2020,*» e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «*per i canoni dovuti fino alla data del 31 luglio 2021, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito, nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il 31 luglio 2021, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019;*»;

b) al comma 8, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «*Le eventuali risorse residue di cui alla lettera a) del comma 7, non assegnate con il decreto di cui al primo periodo, sono destinate alle imprese titolari di concessioni demaniali di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché alle imprese concessionarie per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, a titolo di indennizzo per le ridotte prestazioni rese da dette società conseguenti alla riduzione dei volumi di traffico dal 1° gennaio 2021 al 31 luglio 2021, rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno 2019. Con uno o più decreti del Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili, adottati entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione al presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità di applicazione e di fruizione di cui al presente comma*»;

c) al comma 10 -bis, secondo periodo, è aggiunto in fine il seguente periodo: «*e che sarebbero stati destinati al finanziamento delle infrastrutture non intese ad essere sfruttate ai fini commerciali*»;

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

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

7. Alle navi e traghetti impiegati per i collegamenti marittimi da e per l'arcipelago delle Isole Tremiti si applica la medesima disciplina prevista dall'articolo 9 – quater del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, per le navi e i traghetti impiegati per i collegamenti marittimi nello Stretto di Messina.

ART. 5

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

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

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

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

- 1) *dei veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, dei vigili del fuoco e dei servizi di soccorso;*
- 2) *dei veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità, munite del contrassegno di cui all'articolo 381, comma 2, del regolamento;*
- 3) *dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni, munite di contrassegno speciale, denominato "permesso rosa" di cui all'articolo 381-bis, comma 2, del regolamento;*
- 4) *dei veicoli elettrici;*
- 5) *dei veicoli per il carico e lo scarico delle merci nelle ore stabilite;*
- 6) *a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea;*
- 7) *dei veicoli adibiti al trasporto scolastico nelle ore stabilite;*

b) all'articolo 61:

- 1) al comma 2, le parole: "16,50 m" sono sostituite dalle seguenti: "18 m";
- 2) dopo il comma 2 è inserito il seguente: "2-bis *Gli autosnodati e i filosnodati destinati a sistemi di trasporto rapido di massa possono raggiungere la lunghezza massima di 24 m su itinerari autorizzati in sede riservata dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili.*";

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

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

e) all'articolo 158:

1) al comma 2:

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

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

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

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

f) all'articolo 188:

- 1) *al comma 4, le parole: “una somma da € 87 a € 344” sono sostituite dalle seguenti: “una somma da euro 168 ad euro 672”;*
- 2) *al comma 5, le parole: “una somma da € 42 a € 173” sono sostituite dalle seguenti: “una somma da euro 87 ad euro 344”;*

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

«Art. 188-bis.

(Sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni)

1. *Per la sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni gli enti proprietari della strada possono allestire spazi per la sosta, mediante la segnaletica necessaria, per consentire ed agevolare la mobilità di tali soggetti secondo le modalità stabilite nel regolamento.*
2. *Per usufruire delle strutture di cui al comma 1, le donne in stato di gravidanza o i genitori con un bambino di età non superiore a due anni sono autorizzati dal comune di residenza, nei casi e con le modalità, relativi al rilascio del permesso rosa, stabiliti dal regolamento.*
3. *Chiunque usufruisce delle strutture di cui al comma 1, senza avere l'autorizzazione prescritta dal comma 2 o ne faccia uso improprio, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 344.*
4. *Chiunque, pur avendone diritto, usa delle strutture di cui al comma 1 non osservando le condizioni ed i limiti indicati nell'autorizzazione prescritta dal comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 a euro 173.».*

2. All'articolo 1, comma 819, della legge 30 dicembre 2020 n. 178, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: “30 giugno 2021” sono sostituite dalle seguenti: “15 ottobre 2021”;

b) le parole da “provvedono a istituire” fino alla fine del periodo sono sostituite dalle seguenti: “provvedono a istituire spazi riservati destinati alla sosta gratuita dei veicoli adibiti al servizio delle donne in stato di gravidanza ovvero a prevedere la gratuità della sosta dei veicoli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria muniti di contrassegno speciale, nelle aree di sosta o di parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati.”

3. Ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 98 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, l'autorizzazione alla circolazione di prova può essere utilizzata per la circolazione su strada dei veicoli non immatricolati e di quelli già muniti della carta di circolazione di cui agli articoli 93, 110 e 114 o del certificato di circolazione di cui all'articolo 97, anche in deroga agli obblighi previsti dall'articolo 80 del citato decreto legislativo, qualora detti veicoli circolino su strada per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento. Ai fini della circolazione di cui al primo periodo, resta comunque fermo l'obbligo di copertura assicurativa, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di responsabilità civile verso terzi.

4. Con decreto del Presidente della Repubblica, adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, si provvede all'aggiornamento del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, anche al fine di stabilire le condizioni e il numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili ad ogni titolare.

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

a) all'articolo 14, comma 1, dopo le parole: “*di guida*” sono inserite le seguenti: “*da parte dei conducenti che effettuano trasporti*”;

b) all'articolo 22:

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

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

3) al comma 6:

3.1 all'alinea, le parole: “*diverso dall'Italia*” sono soppresse;

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

4) al comma 7:

4.1 all'alinea, le parole: “*diverso dall'Italia*” sono sostituite dalle seguenti: “*ivi compreso l'Italia*”;

4.2. alla lettera b), le parole: “*l'Italia*” sono sostituite dalle seguenti: “*un altro Stato membro*”.

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

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

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

4-decies. Gli importi e le modalità di versamento dei diritti di cui al comma 4-nonies sono determinati secondo le modalità previste dal decreto di cui all'articolo 5, comma 7, del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 40. Le relative somme sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ad apposito capitolo istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e destinate al finanziamento delle spese di funzionamento delle commissioni esaminatrici di cui al comma 4-nonies e delle indennità da corrispondere ai componenti delle medesime commissioni.

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

ART. 6

(Disposizioni urgenti per la funzionalità di ANSFISA)

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

a) al comma 4:

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

2) alla lettera g), dopo le parole: *“le ispezioni di sicurezza”* sono inserite le seguenti: *“con le modalità”*;

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

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

c) al comma 5, le parole: *“comma 4, lettere a) e c)”* sono sostituite dalle seguenti: *“comma 4, lettere a) e g)”*;

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

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

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

g) all'articolo 12, comma 3, lettera a), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: *“e dal personale dell'A.N.A.S.”* sono aggiunte le seguenti: *“nonché dal personale, con compiti ispettivi o di vigilanza sulle infrastrutture stradali o autostradali, dell'Agenzia Nazionale per la*

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

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

3. Gli Uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con la relativa dotazione organica e con i relativi posti di funzione di livello dirigenziale non generale, sono trasferite all’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, a decorrere dalla data di adozione del decreto di cui al terzo periodo del presente comma. Conseguentemente la dotazione organica del personale dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è rideterminata in 189 posizioni di livello dirigenziale non generale. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità, di concerto con il Ministro dell’economia e finanza, adottato entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, si provvede alla puntuale individuazione delle risorse umane, finanziarie e strumentali da trasferire ai sensi del presente comma. Le risorse umane trasferite includono il personale di ruolo dirigenziale e non dirigenziale, nonché il personale a tempo determinato con incarico dirigenziale ai sensi dell’articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che risulta in servizio alla data di entrata in vigore della presente disposizione presso gli Uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Al personale non dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma si applica il trattamento economico, compreso quello accessorio, previsto nell’amministrazione di destinazione e viene corrisposto un assegno *ad personam* riassorbibile pari all’eventuale differenza fra le voci fisse e continuative del trattamento economico dell’amministrazione di provenienza, ove superiore, e quelle riconosciute presso l’amministrazione di destinazione. Al personale dirigenziale trasferito ai sensi del presente articolo continuano ad applicarsi i contratti individuali di lavoro stipulati ai sensi dell’articolo 19, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, vigenti alla data di entrata in vigore della presente disposizione nelle more dell’entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 2. Fino alla data di adozione del decreto del Ministro dell’economia e delle finanze di cui al comma 4, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla corresponsione del trattamento economico spettante al personale trasferito. A partire dalla medesima data, le risorse finanziarie afferenti al trattamento economico del personale, compresa la quota del Fondo risorse decentrate, sono allocate sui pertinenti capitoli iscritti nello stato di previsione della spesa dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Tale importo considera i costi del trattamento economico corrisposto al personale trasferito e tiene conto delle voci retributive fisse e continuative, del costo dei buoni pasto, della remunerazione del lavoro straordinario e del trattamento economico di cui al Fondo risorse decentrate.

4. Entro sessanta giorni dalla data di adozione del decreto di cui al terzo periodo del comma 3, il Ministro dell’economia e delle finanze provvede, con proprio decreto, ad effettuare le occorrenti variazioni di bilancio, in termini di residui, di competenza e di cassa, tra gli stati di previsione interessati, ivi comprese l’istituzione, la modifica e la soppressione di missioni e programmi. A decorrere dalla data di adozione del decreto del Ministro dell’economia e delle finanze di cui al

primo periodo transitano all’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali i rapporti giuridici attivi e passivi relativi alle funzioni trasferite.

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

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

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

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

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

Art. 7

(Disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo)

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

Art. 8

(Disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale)

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

“1. Al fine di assicurare il recupero del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, anche infra-regionali, nonché di garantire analoghi livelli essenziali di infrastrutturazione e dei servizi a essi connessi, entro e non oltre il 31 dicembre 2021 il Ministero

delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le amministrazioni competenti e le strutture tecniche del Ministro per il sud e la coesione territoriale, effettua, limitatamente alle infrastrutture statali la ricognizione del numero e della classificazione funzionale delle strutture sanitarie, assistenziali e scolastiche, nonché del numero e dell'estensione, con indicazione della relativa classificazione funzionale, delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali e aeroportuali. In relazione alle infrastrutture di cui al primo periodo non di competenza statale, la ricognizione è effettuata dagli enti territoriali, nonché dagli altri soggetti pubblici e privati competenti, entro e non oltre la data del 31 dicembre 2021. La ricognizione effettuata dagli enti territoriali è comunicata dalle singole Regioni e dalle Province autonome, entro e non oltre la data del 30 gennaio 2022, alla Conferenza unificata e al Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri.

1-bis. All'esito della ricognizione di cui al comma 1, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, sentito il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, i Ministri per gli affari regionali e le autonomie, dell'economia e delle finanze, e per il Sud e la coesione territoriale, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, da adottarsi entro il 31 maggio 2022, sono stabiliti i criteri di priorità e le azioni da perseguire per il recupero del divario infrastrutturale e di sviluppo risultante dalla ricognizione predetta, in ragione delle carenze della dotazione infrastrutturale di ciascun territorio, dell'estensione delle superfici territoriali, della specificità insulare, delle zone di montagna e delle aree interne, dei territori del Mezzogiorno, nonché alla densità della popolazione e delle unità produttive. Con il decreto di cui al primo periodo si individuano, altresì, i Ministeri competenti e la quota di finanziamento con ripartizione annuale, tenuto conto di quanto già previsto dal PNRR e dal Piano complementare di cui al decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, a valere sulle risorse del fondo di cui al comma 1-ter.

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

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

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

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

ART. 9 (VALUTAZIONE PCM)

(Commissario straordinario per la realizzazione degli interventi infrastrutturali connessi alla Presidenza Italiana del G20)

PROPOSTA MIMS

1. Ai sensi dell'articolo 11 della legge 23 agosto 1988, n. 400, il prefetto *pro tempore* di Roma è nominato, dalla data di entrata in vigore del presente decreto e fino al 31 dicembre 2021, Commissario straordinario del Governo per la realizzazione degli interventi infrastrutturali connessi alla Presidenza Italiana del gruppo dei Paesi più industrializzati.
2. Il Commissario straordinario provvede in particolare alla definizione, progettazione, realizzazione e adeguamento delle infrastrutture, necessarie e strumentali allo svolgimento degli eventi connessi alla Presidenza italiana del gruppo dei Paesi più industrializzati, con i poteri di cui all'articolo 4, commi da 2 a 4, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55.
3. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente articolo, al Commissario straordinario non spetta alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso di spese.
4. Per il supporto tecnico e le attività connesse alla realizzazione degli interventi di cui al comma 2, il Commissario si può avvalere, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle Regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, i cui oneri sono posti a carico, nel limite massimo dell'0.5 per cento, dei quadri economici degli interventi da realizzare.
5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, quantificati in euro _____ per l'anno 2021, si provvede...

ART. 10 (PROPOSTA GARANTE PRIVACY)

1. Al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 e successive modificazioni sono apportate le seguenti modifiche:
 - a) all'articolo 153, comma 6, dopo le parole: "Al presidente" sono inserite le seguenti: "e ai componenti" e il secondo periodo è soppresso;
 - b) all'articolo 156, comma 3, lett. d), le parole: "l'80 per cento del trattamento" sono sostituite dalle seguenti: "il trattamento".

Agli oneri derivanti dal comma 1, pari in euro 4.700.000,00 a decorrere dal 2021 si provvede a valere

ART. 11

Disposizioni per il rilancio della progettazione territoriale (PROPOSTA MINISTRO SUD)

Dopo l'art. 6 -ter del decreto legge 20 Giugno 2017, n. 91, convertito dalla legge [3 agosto 2017, n. 123](#), è inserito il seguente:

“Articolo 6-quater Disposizioni per il rilancio della progettazione territoriale”

1. Per rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei Comuni delle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia nonché in quelli ricompresi nella mappatura aree interne, in vista dell'avvio del ciclo di programmazione 2021/2027 dei fondi strutturali e del Fondo sviluppo e coesione e della partecipazione ai bandi attuativi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) è istituito il Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale, di seguito denominato Fondo, con la dotazione di 16.581.510 euro per il 2021 e di 120 milioni di euro per il 2022, a valere sul Fondo sviluppo e coesione di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 31 dicembre 2020, n. 178.

2. Al Fondo possono accedere tutti i Comuni o le Unioni di Comuni con popolazione inferiore a 30.000 abitanti, ivi compresi quelli caratterizzati da deficit strutturali, pre-dissesto e dissesto.

3. Le risorse del Fondo sono assegnate ai singoli enti beneficiari con decreto dell'Autorità politica delegata per il sud e la coesione territoriale, sulla base di classi demografiche definite dal medesimo decreto, da adottarsi entro giorni 30 dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge. Le risorse sono impegnate mediante la messa a bando, entro e non oltre 6 mesi dall'assegnazione delle risorse, anche per il tramite di società in house, di premi per l'acquisizione di proposte progettuali, secondo le procedure di evidenza pubblica di cui al Capo IV, Titolo VI del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Decorso il predetto termine di 6 mesi, le risorse residue sono restituite al Fondo, con le modalità e le garanzie stabilite nel decreto di cui al primo periodo.

4. L'Autorità responsabile della gestione del Fondo è l'Agenzia per la coesione territoriale. L'Agenzia, nell'ambito delle proprie competenze, elabora apposite linee guida per il celere ed efficace accesso al Fondo, nonché per il suo utilizzo agli altri fini previsti dal presente articolo e definisce ogni altra misura utile ad ottenere il miglior impiego delle risorse, anche ai fini della gestione dell'Albo di cui al comma 9 e del Portale di cui al comma 13.

5. Nella valutazione delle proposte progettuali di cui al comma 3, gli enti beneficiari verificano che esse siano coerenti o complementari rispetto agli obiettivi posti dall'articolo 3 del regolamento (UE) 2021/241 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza. Le proposte devono essere utili a realizzare almeno uno dei seguenti obiettivi: la transizione verde dell'economia locale, la trasformazione digitale dei servizi, la crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, che assicuri lo sviluppo armonico dei territori, anche dal punto di vista infrastrutturale, la coesione economica, l'occupazione, la produttività, la competitività, la ricerca, l'innovazione sociale, la cura della salute e la resilienza economica, sociale e istituzionale a livello locale, nonché il miglioramento dei servizi per l'infanzia e di quelli tesi a fornire occasione di crescita professionale ai giovani. Le proposte devono, altresì, privilegiare la vocazione dei territori, individuare soluzioni compatibili con gli strumenti urbanistici regolatori generali o devono comunque essere agevolmente e celermente realizzabili, anche con modeste varianti, e comportare soluzioni a basso impatto ambientale, di recupero e valorizzazione del patrimonio esistente, di contrasto all'abusivismo, in ogni caso limitando il consumo di suolo. Le proposte devono contenere una stima dei costi e dei tempi per la realizzazione dell'intervento. Nel caso di lavori, il livello progettuale richiesto è quello del progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'art. 23 del D.Lgs. 18/04/2016, n. 50.

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

7. Per lo sviluppo delle progettazioni che hanno a oggetto i lavori, l'ente beneficiario, ove non si avvalga di procedure di appalto integrato, affida al vincitore la realizzazione dei successivi livelli di progettazione, con procedura negoziata senza bando, sempre che il soggetto sia in possesso dei

requisiti di capacità tecnico-professionale ed economica previsti nel bando in rapporto ai livelli progettuali da sviluppare.

8. L’Agenzia per la coesione territoriale, in collaborazione con l’ANAC, predispone, entro 30 giorni dall’entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, un bando tipo da utilizzare per i concorsi di cui al presente articolo.

9. Presso l’Agenzia è istituito un albo di commissari, nell’ambito del quale gli enti beneficiari attingono per la nomina delle Commissioni valutatrici delle proposte progettuali, composte da non più di tre componenti. Con il decreto di cui al comma 3 sono stabiliti i requisiti per l’iscrizione all’albo, i gettoni di presenza spettanti ai singoli commissari e le relative modalità di pagamento.

10. Le proposte progettuali acquisite dagli enti beneficiari ai sensi del comma 6 sono considerate direttamente candidabili alla selezione delle operazioni previste dai programmi operativi regionali e nazionali di gestione del Fondi strutturali e dai Piani di sviluppo e coesione finanziati dal FSC, nell’ambito del ciclo di programmazione 2021/2027, sempre che siano coerenti con gli assi prioritari, le priorità d’investimento e gli obiettivi specifici di riferimento fissati dai programmi e dai piani predetti.

11. Nella fase di esecuzione dell’intervento realizzato sulla base delle proposte di cui al comma 10, nonché nei rapporti con l’autorità di gestione dei Programmi operativi regionali e Nazionali e dei Piani di sviluppo e coesione, gli enti beneficiari si avvalgono, ai fini della rendicontazione, dell’assistenza dell’Agenzia per la coesione territoriale. L’Agenzia, ove necessari di risorse professionali non disponibili nelle proprie dotazioni organiche, può reclutarle mediante contratti di collaborazione professionale, con oneri a carico del Fondo, nei limiti di una specifica dotazione non superiore al 4% dell’ammontare dell’intero Fondo.

12. L’Agenzia per la coesione territoriale definisce le procedure di monitoraggio, rendicontazione e controllo relative alle misure di cui al presente articolo in conformità con i principi e le disposizioni del ciclo di programmazione 2021 – 2027.

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

Art. 12

(Estensione della misura agevolativa “Resto al sud” ai Comuni delle Isole minori del Centro-Nord Italia) (PROPOSTA MINISTRO SUD)

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

Art. 13

(Cabina di regia edilizia scolastica) (PROPOSTA MINISTRO SUD)

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

Art. 14

Misure urgenti in materia ambientale (Bagnoli) (PROPOSTA MINISTRO SUD)

1. In deroga all’art. 33, comma 5, del decreto legge 12 settembre 2014 n. 133, [convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164](#), il Commissario straordinario di Governo

incaricato degli interventi relativi alle aree comprese nel comprensorio Bagnoli-Coroglio è individuato nel Sindaco di Napoli. L'incarico è a titolo gratuito. Con decreto del Presidente della Repubblica, da adottarsi entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite le modalità di svolgimento e le procedure necessarie a garantire il subentro nella precedente gestione commissariale anche con riferimento alle risorse umane, finanziarie e strumentali.

2. Il medesimo decreto definisce la struttura di supporto per l'esercizio delle funzioni commissariali, posta alle dirette dipendenze del Commissario straordinario, composta da un contingente massimo di personale pari a dieci unità di livello non dirigenziale appartenenti ai ruoli delle amministrazioni pubbliche di cui all'[articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165](#), e due unità di livello dirigenziale non generale in possesso delle necessarie competenze tecniche e amministrative e dei requisiti di professionalità richiesti dal Commissario straordinario per l'espletamento delle proprie funzioni, con esclusione del personale docente, educativo e amministrativo, tecnico e ausiliario delle istituzioni scolastiche.

3. Il suddetto personale è posto, ai sensi dell'[articolo 17, comma 14, della legge 15 maggio 1997, n. 127](#), in posizione di comando, distacco, fuori ruolo o altro analogo istituto previsto dai rispettivi ordinamenti, conservando lo stato giuridico e il trattamento economico fondamentale dell'amministrazione di appartenenza, che resta a carico della medesima. Al personale di livello non dirigenziale della struttura è riconosciuto il trattamento economico accessorio, ivi compresa l'indennità di amministrazione, del personale non dirigenziale del comparto della Presidenza del Consiglio dei ministri. Ai dirigenti è riconosciuta la retribuzione di posizione in misura equivalente ai valori economici massimi attribuiti ai dirigenti di livello non generale della Presidenza del Consiglio dei ministri, nonché un'indennità sostitutiva della retribuzione di risultato, determinata con provvedimento del Commissario straordinario, di importo non superiore al 50 per cento della retribuzione di posizione. La struttura cessa alla scadenza dell'incarico del Commissario straordinario.

4. Il Commissario e i Soggetti attuatori, oltre a quanto previsto dal comma 4 dell'art. 33, operano in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea.

5. Gli interventi relativi alle aree ricadenti nel comprensorio Bagnoli-Coroglio sono ricompresi tra quelli per il quali si applicano le procedure speciali previste dagli articoli 17, 18 e 44 del decreto legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2021, n. 108. Pertanto l'allegato IV del decreto legge 31 maggio 2021, n. 77 è modificato inserendo gli interventi relativi alle aree ricadenti nel comprensorio Bagnoli-Coroglio.

6. Il Soggetto attuatore, di cui all'art. 33, comma 12, del d.l. n. 133/2014, oltre al cronoprogramma previsto dall'art. 242-bis del decreto legislativo n. 152/2006, redige e trasmette al Commissario, entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, un cronoprogramma relativo alle attività di realizzazione di infrastrutture e di rigenerazione urbana, che è approvato con proprio provvedimento dal Commissario entro i successivi 15 giorni.

7. Il Commissario, in caso di inadempimento di quanto previsto al comma 6, nonché in caso di mancato rispetto del cronoprogramma, dispone con proprio provvedimento, la riduzione dei compensi spettanti, nell'ambito delle Convenzioni vigenti, al Soggetto attuatore sino al massimo del 50%. In caso di reiterati e gravi inadempimenti, il Commissario propone al Presidente del Consiglio dei Ministri la revoca dell'incarico di Soggetto attuatore. Con il decreto di revoca è disposta la restituzione delle risorse non impiegate. Possono essere altresì disciplinate le modalità

dell'eventuale trasferimento delle aree e degli immobili di proprietà del Soggetto attuatore, ai sensi dell'art. 33, comma 12, decreto legge n. 133/2014, in favore del Comune di Napoli.

8. Per le attività urgenti di progettazione degli interventi, per le procedure di affidamento dei lavori, per le attività di direzione dei lavori e di collaudo, nonché per ogni altra attività di carattere tecnico-amministrativo connessa alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione di lavori, servizi e forniture, il Commissario straordinario può avvalersi, delle strutture e degli uffici tecnici e amministrativi del Comune di Napoli, dei Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, di ANAS S.p.A., delle Autorità di distretto, nonché della collaborazione delle strutture e degli uffici della Regione Campania. Ove necessario può avvalersi delle strutture operative e i soggetti concorrenti di cui all'art. 4, comma 2, del codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1.

9. Il Commissario può altresì avvalersi, in relazione a specifici interventi, di ulteriori Soggetti attuatori, quali concessionari di servizi pubblici e società a partecipazione pubblica o a controllo pubblico, o altri organismi, mediante la stipula di apposite Convenzioni. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Commissario si provvede, ad oneri invariati, alla conseguente regolazione dei rapporti finanziari con il Soggetto attuatore di cui all'art. 33, comma 12.

10. Per la realizzazione degli interventi di cui al presente articolo e all'art. 33 è autorizzata l'apertura di apposita contabilità speciale intestata al Commissario straordinario, sulla quale confluiscono le risorse pubbliche all'uopo destinate. 11. Agli oneri relativi alle spese di personale e di funzionamento della struttura si provvede, nel limite di 124.455 euro per l'anno 2021 e di 497.820 euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'[articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190](#).

12. Nel corso delle riunioni della Cabina di Regia di cui all'art. 33 comma 13 possono essere audite le associazioni, i comitati e gli altri soggetti rappresentativi di interessi diffusi, a livello nazionale o locale, connessi con le tematiche trattate.

13. Per quanto non espressamente disciplinato dal presente articolo, continuano a trovare applicazione le previsioni di cui all'art. 33 del d.l. n. 133/2014.

Art. 15

(Estensione di disposizioni di semplificazione al fine di accelerare

l'attività di ricostruzione nei territori colpiti dagli eventi sismici relativi all'isola di Ischia, all'Area etnea e alla Regione Molise)

1. All'articolo 18 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, dopo il comma 2, è aggiunto, il seguente: "2-bis. Al commissario straordinario si applicano le disposizioni di cui all'articolo 11, comma 2, primo e secondo periodo, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130."

2. Al decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 7, dopo il comma 2, è inserito il seguente: "2.1. "Ai commissari si applicano le disposizioni di cui all'articolo 11, comma 2, primo e secondo periodo, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130."";

b) all'articolo 10, il comma 8 è abrogato;

c) all'articolo 12, dopo il comma 1 è inserito il seguente: "1-bis. Agli interventi edilizi sugli edifici privati localizzati nei comuni della Città metropolitana di Catania di cui all'allegato 1, realizzati prima degli eventi sismici del 26 dicembre 2018 e per le domande di sanatoria edilizia, non definite

alla data di entrata in vigore della presente disposizione, con riferimento ai soli interventi di ricostruzione o riparazione degli immobili distrutti o danneggiati dagli eventi sismici verificatisi il 26 dicembre 2018, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 1-sexies del decreto legge 29 maggio 2018, n. 55, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 luglio 2018, n. 89.

ART. 16

(Entrata in vigore)

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

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