

Disposizioni urgenti per la realizzazione degli investimenti finalizzati alla riduzione del divario infrastrutturale, alla decarbonizzazione dei trasporti ed al rafforzamento del patrimonio di edilizia residenziale pubblica, nonché in materia di sicurezza delle infrastrutture e della circolazione.

VISTI gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

VISTA la legge 16 dicembre 1923, n. 3195, recante “*Approvazione della Convenzione italo svizzera concernente la ferrovia elettrica a scartamento ridotto Locarno-Domodossola*”;

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

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

VISTA la legge 18 giugno 1998, n. 194, recante “*Interventi nel settore dei trasporti*”;

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 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*”;

VISTA la legge 24 dicembre 2007, n. 244, recante: “*Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato -legge finanziaria 2008*”;

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 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-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 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.* “;

VISTA la legge 27 dicembre 2017, n. 205, recante *“Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020”*;

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 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 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, recante *“Disposizioni urgenti per l'organizzazione e lo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026 e delle finali ATP Torino 2021 - 2025, nonché in materia di divieto di attività parassitarie.”*;

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, recante: *“Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti”*;

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

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

VISTA la legge 27 dicembre 2017, n. 205 recante *“Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020”*;

CONSIDERATA la necessità ed urgenza di individuare procedure per l'utilizzazione del fondo complementare previsto dal decreto- legge 6 maggio 2021, n. 59 per gli interventi di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

CONSIDERATA la straordinaria necessità ed urgenza di adottare disposizioni finalizzate a consentire, in coerenza con le previsioni di cui al decreto – legge n. 59 del 2021 e del relativo cronoprogramma, la realizzazione di investimenti finalizzati a favorire la mobilità tra le diverse regioni, la riduzione del divario infrastrutturale e il rafforzamento del patrimonio di edilizia residenziale pubblica, nonché a favorire gli investimenti infrastrutturali e la sicurezza della circolazione;

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 e del Ministro dell'economia e delle finanze;

Emana

il seguente decreto-legge:

ART. 1

(Disposizioni urgenti in materia di utilizzazione del fondo complementare per gli interventi di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili)

1. All'articolo 1, comma 2, lettera c), del decreto - legge 6 maggio 2021, n. 59, sono apportate le seguenti modificazioni:
 - a) al punto 3, le parole: *“Rafforzamento delle linee regionali – linee regionali gestite dal Regioni e Municipalità”* sono sostituite dalle seguenti: *“Rafforzamento delle linee ferroviarie regionali”*;
 - b) al punto 4, le parole: *“Rinnovo del materiale rotabile”* sono sostituite dalle seguenti: *“Rinnovo del materiale rotabile e infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci”*;
 - c) al punto 5, le parole: *“Strade sicure – Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel (A24-A25)”* sono sostituite dalle seguenti: *“Strade sicure – Messa in sicurezza e implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel (A24-A25)”*;
 - d) al punto 6, le parole: *“ponti, viadotti e tunnel (ANAS)”* sono sostituite dalle seguenti: *“ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale”*;
 - e) al punto 12, dopo le parole: *“delle strade”* sono inserite le seguenti: *“, inclusa la manutenzione straordinaria anche rispetto a fenomeni di dissesto idrogeologico o a situazioni di limitazione della circolazione.”*.
2. Al fine di favorire la realizzazione di investimenti in materia di mobilità in tutto il territorio nazionale nonché di ridurre il divario infrastrutturale tra le diverse regioni, le risorse di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), n. 1 e n. 3, del decreto - legge 6 maggio 2021, n. 59, sono destinate alle regioni Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna, rispettivamente, in misura almeno pari al 50 per cento e all'80 per cento.
3. Le risorse di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), n. 2, del decreto 6 maggio 2021, n. 59 sono destinate:
 - a) nella misura di 18 milioni di euro per l'anno 2021, di 17,2 milioni di euro per l'anno

2022, di 56,5 milioni di euro per l'anno 2023, di 157,6 milioni di euro per l'anno 2024, di 142 milioni di euro per l'anno 2025 e di 108,7 milioni di euro per l'anno 2026, all'erogazione, fino a concorrenza delle risorse disponibili, di un contributo di importo non superiore al 50 per cento dei costi necessari per il rinnovo ovvero l'ammodernamento delle navi, anche in fase di costruzione delle stesse. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono definiti la tipologia e i parametri tecnici degli interventi ammessi a finanziamento, in coerenza con gli obiettivi di carattere ambientale e di riduzione delle emissioni, l'entità del contributo riconoscibile per ciascuna delle tipologie di intervento, nonché le modalità e le condizioni di erogazione dello stesso;

- b) nella misura di 20 milioni per l'anno 2021, di 30 milioni per l'anno 2022 e di 30 milioni per l'anno 2023, al rinnovo ovvero all'acquisto, da parte di Rete Ferroviaria Italiana Spa, di unità navali impiegate nel traghettamento nello stretto di Messina per i servizi ferroviari di collegamento passeggeri e merci ovvero nel traghettamento veloce dei passeggeri. Tali risorse si intendono immediatamente disponibili alla data di entrata in vigore del presente decreto, ai fini dell'assunzione di impegni giuridicamente vincolanti;
- c) nella misura di 7 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, di 42,3 milioni di euro per l'anno 2023, di 64,4 milioni di euro per l'anno 2024, di 58 milioni di euro per l'anno 2025 e di 41,3 milioni di euro per l'anno 2026, al finanziamento, in misura non superiore al 50 per cento del relativo costo, di interventi destinati alla realizzazione di impianti di liquefazione di gas naturale sul territorio nazionale necessari alla decarbonizzazione dei trasporti e in particolare del settore marittimo, nonché di punti di rifornimento di GNL e Bio-GNL in ambito portuale con le relative capacità di stoccaggio e l'acquisto delle unità navali necessarie a sostenere le attività di bunkeraggio a partire dai terminali di rigassificazione nazionali. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono definiti la tipologia e i parametri tecnici degli interventi ammessi a finanziamento, l'entità del contributo massimo riconoscibile per ciascuna delle tipologie di intervento, nonché le modalità e le condizioni di erogazione del contributo.

- 4. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile è autorizzato a destinare le risorse eventualmente non utilizzate per una delle finalità di cui alle lettere a), b) e c) del comma 3, per il finanziamento di interventi comunque rientranti tra quelli previsti dal medesimo comma 3.
- 5. Le risorse di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), n. 4 del decreto – legge 6 maggio 2021, n. 59, sono finalizzate all'erogazione di contributi in favore delle imprese del settore ferroviario merci e della logistica che svolgono le proprie attività sul territorio nazionale. I contributi sono destinati al finanziamento, in misura non superiore al 50 per cento, dell'acquisto di nuovi carri, locomotive e mezzi di movimentazione per il trasporto merci ferroviarie anche nei terminal intermodali, nonché al finanziamento, nella misura del 100 per cento, degli interventi destinati all'efficientamento ecosostenibile di raccordi ferroviari di Rete ferroviaria italiana s.p.a.. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sono stabilite le modalità di assegnazione del contributo di cui al presente comma.
- 6. Le risorse di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), n. 12, del decreto - legge 6 maggio 2021,

n. 59, sono destinate, al fine di assicurare l'efficacia e la sostenibilità nel tempo della strategia nazionale per lo sviluppo delle aree interne del Paese, con particolare riferimento alla promozione e al miglioramento dell'accessibilità delle aree interne, al finanziamento di interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria della rete viaria delle medesime aree anche rispetto a fenomeni di dissesto idrogeologico o a situazioni di limitazione della circolazione. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con Ministro per il sud e la coesione territoriale, previa intesa in sede di Conferenza Stato-città ed autonomie locali, si provvede alla ripartizione ed al trasferimento delle risorse tra le Aree Interne, sulla base dei seguenti criteri: a) entità della popolazione residente;

b) lunghezza delle strade principali;

c) esistenza di rischi derivanti dalla classificazione sismica dei territori e dall'accelerazione sismica;

d) esistenza di situazioni di dissesto idrogeologico e relativa entità.

7. Ai fini dell'assegnazione delle risorse di cui al comma 6, si tiene conto, in modo prevalente, dei criteri di cui alle lettere a) e b) del medesimo comma 6.

8. Al fine di favorire l'incremento del patrimonio di edilizia residenziale pubblica di proprietà di Regioni, Comuni e degli ex Istituti autonomi case popolari, comunque denominati, costituiti anche in forma societaria, e degli enti di edilizia residenziale pubblica aventi le stesse finalità degli ex Istituti autonomi case popolari, nonché per la riqualificazione e la razionalizzazione del patrimonio esistente e il riutilizzo e la riconversione a edilizia residenziale pubblica di immobili pubblici in disuso, sfitti o abbandonati, le risorse di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), n. 13 del decreto - legge 6 maggio 2021, n. 59, sono destinate al finanziamento di un Programma di interventi di riqualificazione della edilizia residenziale pubblica, avente ad oggetto la realizzazione, anche in forma congiunta di:

a) interventi diretti alla verifica e alla valutazione della sicurezza sismica e statica di edifici di edilizia residenziale pubblica e realizzazione di progetti di miglioramento o di adeguamento;

b) interventi di efficientamento energetico di alloggi, ovvero di edifici di edilizia residenziale pubblica, ivi comprese le relative progettazioni;

c) progetti di razionalizzazione degli spazi di edilizia residenziale pubblica, ivi compresi gli interventi di frazionamento e ridimensionamento degli alloggi;

d) progetti di riqualificazione degli spazi pubblici connessi agli interventi di cui alle lettere a) e b), ivi compresi i progetti di miglioramento e valorizzazione delle aree verdi, dell'ambito urbano di pertinenza degli immobili oggetto di intervento;

e) acquisto e ristrutturazione di immobili da destinare alla sistemazione temporanea degli assegnatari i cui alloggi di edilizia residenziale pubblica oggetto degli interventi di cui alle lettere a), b), e c);

f) locazione di alloggi da destinare temporaneamente agli assegnatari di alloggi di edilizia residenziale pubblica oggetto degli interventi di cui alle lettere a), b), e c).

9. Gli interventi finanziati con le risorse di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), n. 13 del decreto - legge 6 maggio 2021, n. 59 non possono essere ammessi alle detrazioni previste dall'articolo 119 del decreto - legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

10. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentito il Dipartimento Casa Italia della Presidenza del Consiglio dei ministri e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281:

- a) sono individuati gli indicatori di riparto su base regionale delle risorse di cui al comma 6, tenuto conto del numero di alloggi di edilizia residenziale pubblica presenti in ciascuna regione, dell'entità della popolazione residente nella regione nonché dell'entità della popolazione regionale residente in zona sismica 1 e 2;
- b) sono stabilite le modalità di ammissione a finanziamento degli interventi, con priorità per gli interventi effettuati in zona sismica 1 e 2, per quelli che prevedono azioni congiunte sia di miglioramento di classe sismica sia di efficientamento energetico, nonché per quelli in relazione ai quali sia già disponibile almeno il progetto di fattibilità tecnico – economica di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;
- c) sono disciplinate le modalità di erogazione dei finanziamenti, nonché di monitoraggio degli stessi attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

11. Al fine di incrementare il patrimonio di edilizia residenziale pubblica, le risorse del Programma di recupero di immobili e alloggi di edilizia residenziale pubblica di cui all'articolo 4 del decreto-legge 28 marzo 2014, n. 47, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 2014, n. 80, sono altresì destinate a:

- a) interventi di ristrutturazione e riqualificazione di alloggi e immobili già destinati a edilizia residenziale pubblica;
- b) interventi finalizzati al riutilizzo, al completamento o alla riconversione a edilizia residenziale sociale di immobili pubblici e privati in disuso, sfitti o abbandonati, liberi da qualunque vincolo.

ART. 2

(Disposizioni urgenti per il settore ferroviario)

1. Al fine di consentire una rapida realizzazione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, finanziati, in tutto o in parte, a valere sulle 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, nonché al Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, le risorse destinate ai medesimi interventi si considerano immediatamente disponibili per il gestore ai fini dell'assunzione di impegni giuridicamente vincolanti e detti interventi, in deroga alle previsioni di cui all'articolo 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238, costituiscono parte integrante del contratto di programma 2022-2026– parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete Ferroviaria Italiana S.p.a..

2. Per le medesime finalità di cui al comma 1, l'aggiornamento per gli anni 2020 e 2021 del contratto di programma 2017-2021 – parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. si considera approvato con il parere favorevole espresso dal Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile e gli stanziamenti ivi previsti si considerano immediatamente disponibili per Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ai fini dell'assunzione di impegni giuridicamente vincolanti.

3. L'efficacia della disposizione di cui al comma 1, i cui oneri sono a carico delle risorse previste per l'attuazione di progetti compresi nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, resta subordinata alla definitiva approvazione del Piano da parte del Consiglio dell'Unione europea.

4. All'articolo 47, comma 11-*quiquies*, 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 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.

ART. 3

(Disposizioni urgenti per interventi nel settore idrico)

1. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) il comma 516 è sostituito dal seguente: *"516. Per la programmazione e la realizzazione degli interventi necessari alla mitigazione dei danni connessi al fenomeno della siccità e per promuovere il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche, anche al fine di aumentare la resilienza dei sistemi idrici ai cambiamenti climatici e ridurre le dispersioni di risorse idriche, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, con il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, con il Ministro dei beni e delle attività culturali e con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico, ridenominata ai sensi del comma 528, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 dicembre 2022, è adottato il Piano nazionale di interventi nel settore idrico per la pianificazione degli interventi infrastrutturali necessari a garantire la sicurezza dell'approvvigionamento idrico, prioritariamente a scopo potabile e irriguo. Il Piano nazionale è aggiornato ogni tre anni, con le modalità di cui al primo periodo, tenuto conto dello stato di avanzamento degli interventi, come risultante dal monitoraggio di cui al comma 524. Il Piano nazionale è attuato attraverso successivi stralci che tengono conto dello stato di avanzamento degli interventi e della disponibilità delle risorse economiche nonché di eventuali modifiche rese necessarie nel corso dell'implementazione degli stralci medesimi, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentiti il Ministro della transizione ecologica, il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, il Ministro dei beni e delle attività culturali, il Ministro dell'economia e delle finanze e l'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata";*
- b) dopo il comma 516, è inserito il seguente: *"516-bis. Entro il 31 dicembre 2021, con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentiti il Ministro della transizione ecologica, il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, il Ministro dei beni e delle attività culturali, il Ministro dell'economia e delle finanze e l'Autorità di Regolazione per Energia Reti Ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata, sono definite le modalità e i criteri di formazione ed aggiornamento del Piano nazionale e della sua attuazione per successivi stralci come previsto nel comma 516, tenuto conto dei Piani di gestione*

delle acque dei bacini idrografici predisposti dalle Autorità di distretto, ai sensi del decreto legislativo n. 152 del 2006, ed in particolare:

- a) ai fini della definizione del Piano nazionale di cui al comma 516, le modalità con cui le Autorità di bacino distrettuali e gli altri enti territoriali coinvolti trasferiscono al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili le informazioni e i documenti necessari alla definizione del Piano medesimo ed i relativi criteri di priorità;
- b) i criteri di assegnazione delle risorse degli stralci, sulla base di indicatori di valutazione degli interventi, nonché le modalità di revoca dei finanziamenti nei casi di inadempienza o di dichiarazioni mendaci;
- c) le modalità di implementazione e di rendicontazione degli interventi ammessi al finanziamento negli stralci.”;

c) i commi 517 e 518 sono soppressi;

d) al comma 519, le parole: “di cui alle sezioni “acquedotti” e “invasi” del Piano Nazionale” sono sostituite dalle seguenti: “di cui al Piano Nazionale”;

e) al comma 520, primo periodo, le parole: “degli interventi della sezione “acquedotti”” sono sostituite dalle seguenti: “degli interventi relativi agli acquedotti ed alle opere di adduzione” e sono aggiunte in fine le seguenti: “anche ai fini dell’esercizio dei poteri sostitutivi di cui al comma 525”;

f) il comma 525 è sostituito dal seguente: “525. Fermo quanto previsto dagli articoli 9 e 10 del decreto – legge 31 maggio 2021, n. 77 e dal Titolo II del medesimo decreto in relazione agli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza ovvero del Piano nazionale complementare di all’articolo 1 del decreto legge 6 maggio 2021, n. 59, nonché dal comma 520, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili segnala i casi di inerzia e di inadempimento degli impegni previsti, da parte degli enti di gestione e degli altri soggetti responsabili nonché, in caso di assenza del soggetto legittimato, propone gli interventi correttivi da adottare per il ripristino, comunicandoli alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Il Presidente del Consiglio dei ministri, previa diffida ad adempiere entro un congruo termine, e comunque non oltre il termine di centoventi giorni, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili nomina, ai sensi dell’articolo 4 del decreto – legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, un Commissario straordinario che esercita i necessari poteri sostitutivi di programmazione e realizzazione degli interventi, e definisce le modalità, anche contabili, di intervento. Il Commissario straordinario di governo opera in via sostitutiva anche per la realizzazione degli interventi previsti nel Piano in mancanza del gestore legittimato ad operare. Gli oneri per i compensi dei Commissari straordinari sono definiti dal decreto di nomina e posti a carico delle risorse destinate agli interventi. I compensi dei Commissari sono stabiliti in misura non superiore a quella indicata all’articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111.”.

2. 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,”.

3. 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. 4

(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 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, 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, innovazione tecnologica, organizzativa e dei materiali, assicurando, al contempo, nuove forme di intermodalità e di servizi di rete anche attraverso lo svolgimento di specifiche attività di natura formativa, è 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. Al personale appartenente al separato ruolo dei ricercatori e dei tecnologi 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 ed 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 - centro di responsabilità amministrativa «*Centro per l’innovazione e la sostenibilità in materia di mobilità e infrastrutture,*» 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 dalla presente disposizione, quantificati in euro 1.250.000, per l’anno 2021, e in euro 2.500.000, a decorrere dall’anno 2022, 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. All'articolo 113, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, dopo il primo periodo è inserito il seguente: *“Fino all'entrata in vigore del regolamento di cui al primo periodo, si applicano, per quanto compatibili, le disposizioni contenute nei regolamenti vigenti all'entrata in vigore del presente codice.”*.

5. Al fine di garantire la funzionalità del Consiglio superiore dei Lavori pubblici di cui all'articolo 215 del codice dei contratti pubblici di cui al 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, nonché dal Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto – legge 6 maggio 2021, n. 59, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo alimentato mediante il versamento, da parte dei richiedenti il parere previsto dall'articolo 48, comma 6, del decreto – legge 31 maggio 2021, n. 77, 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.

ART. 5

(Disposizioni urgenti per le Olimpiadi di Cortina 2026)

1. All'articolo 3, del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, sono apportate le seguenti modificazioni: a) al comma 2:

1) al primo periodo, dopo le parole: *“Lo scopo statutario è”* sono inserite le seguenti: *“la progettazione nonché “ e dopo le parole: “bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022”* sono inserite le seguenti: *“nonché delle opere, anche connesse e di contesto relative agli impianti sportivi olimpici, sulla base di un piano degli interventi predisposto dalla società, di intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e delle mobilità sostenibili con le Regioni interessate, ed approvato con decreto del Presidente Consiglio dei Ministri o dell'Autorità politica delegata allo sport adottato entro il 31 ottobre 2021”*;

2) al terzo periodo, le parole: *“commissari straordinari dotati dei poteri e delle funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32”* sono sostituite dalle seguenti: *“commissari straordinari dotati dei poteri e delle funzioni di cui all'articolo 4 del decreto legge 18 aprile 2019, n. 32”*;

b) al comma 2-bis, le parole: *“sono attribuiti i poteri e le facoltà previsti dall'articolo 61, commi 5 e 8, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50”* sono sostituite dalle seguenti: *“sono attribuiti i poteri e le facoltà previsti dall'articolo 61, commi 4, 5, 7 e 8, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50”*;

c) dopo il comma 2-bis è inserito il seguente: *“2-ter. Per la realizzazione degli interventi ricompresi nei piani approvati ai sensi del presente articolo, che insistono sulle zone di protezione speciale e sui siti di importanza comunitaria, si applicano i criteri e la disciplina previsti dalla direttiva 92/43/CEE del Consiglio del 21 maggio 1992.”*;

d) al comma 9, il terzo periodo è sostituito dal seguente: *“Si applicano, in ogni caso, le disposizioni di cui all'articolo 23-bis del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.”*;

e) dopo il comma 12-bis, è inserito il seguente *“12-ter. Alle controversie relative all'approvazione dei piani approvati ai sensi del presente articolo, alle procedure di*

espropriazione, a esclusione di quelle relative alla determinazione delle indennità espropriative, alle procedure di progettazione, approvazione e realizzazione degli interventi individuati negli stessi piani, si applica l'articolo 125 del codice del processo amministrativo, di cui all'allegato 1 del decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104; dette controversie sono devolute alla competenza funzionale inderogabile del Tribunale amministrativo regionale del Lazio, sede di Roma.”.

ART. 6

(Disposizioni urgenti per il settore marittimo)

1. Al fine di semplificare le procedure per il conseguimento o rinnovo delle patenti nautiche, lo svolgimento delle relative visite mediche di idoneità psichica e fisica sono effettuate:
 - a) presso le strutture pubbliche di cui all'articolo 36, comma 3, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146;
 - b) presso i gabinetti medici dove si accertano i requisiti di idoneità per le patenti di guida, nonché presso le scuole guida, le scuole nautiche, i consorzi per l'attività di scuola nautica e le sedi dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, che rispettino idonei requisiti igienico sanitari e siano accessibili e fruibili dalle persone con disabilità, a condizione che le visite siano svolte da medici in possesso del codice identificativo per il rilascio delle patenti guida, ai sensi del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 31 gennaio 2011, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana 16 febbraio 2011, n.38.
2. All'articolo 59, comma 1, del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, la lettera i) è sostituita dalla seguente: *“i) disciplina dei requisiti soggettivi, fisici, psichici e morali per il conseguimento, la convalida e la revisione delle patenti nautiche, anche a favore di persone con disabilità fisica, psichica o sensoriale, ovvero con disturbi specifici dell'apprendimento (DSA), nonché delle modalità di accertamento e di certificazione dei predetti requisiti;”*.
3. 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 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: *“Analogha 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”*».

4. Al fine di assicurare una programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Sardegna, 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».

5. Al decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 88, il comma 1 è sostituito dal seguente: *“1. Al fine di mitigare gli effetti negativi derivanti dalla diffusione del virus COVID-19 e di salvaguardare i livelli occupazionali delle imprese esercenti attività crocieristica e di cabotaggio marittimo, nonché per consentire la prosecuzione delle attività essenziali marittime, la continuità territoriale, la salvaguardia dei livelli occupazionali, la competitività ed efficienza del trasporto locale ed insulare via mare, le imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi con stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo e che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, sono esonerate dal versamento dei contributi previdenziali ed assistenziali dovuti per legge per il personale marittimo avente i requisiti di cui all'articolo 119 del codice della navigazione ed imbarcato sulle unità navali suddette.”*;

b) all'articolo 89, comma 2, 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”*.

ART. 7

(Disposizioni urgenti in materia di infrastrutture autostradali)

1. Al fine di favorire gli investimenti in materia stradale ed autostradale, nonché di migliorare la viabilità e il trasporto di persone e di merci su strada:

a) all'articolo 2, comma 290, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: *“Alla società può essere affidata l'attività di realizzazione e gestione, ivi comprese quelle di manutenzione ordinaria e straordinaria, di ulteriori tratte autostradali ricadenti nel territorio della regione Veneto, nonché nel territorio delle regioni limitrofe nei limiti e secondo le modalità previste dall'articolo 178, comma 8 – ter, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50”*;

b) all'articolo 35, comma 1-ter, del decreto-legge 30 dicembre 2019 n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: *“Al fine di consentire la celere realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in palazzi, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato entro il 31 dicembre 2021, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, può essere nominato un Commissario straordinario, cui sono attribuiti i poteri e le funzioni di cui all'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, convertito con modificazioni dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Con il medesimo decreto è stabilito il compenso del Commissario in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, i cui oneri sono posti a carico del quadro economico dell'intervento di cui al primo periodo.”*;

c) all'articolo 206, comma 7-bis, del decreto -legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole: *“30 giugno 2021”* sono sostituite dalle seguenti: *“31 dicembre 2021”*.

2. Al fine di evitare incrementi tariffari concernenti la concessione autostradale A-24-A25, non sostenibili per l'utenza, preservando, nel contempo, l'attuazione dei programmi di manutenzione dell'infrastruttura nonché le condizioni di equilibrio del piano economico finanziario di concessione nel periodo di durata della concessione stessa, 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, 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 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 dei trasporti una relazione recante l'indicazione delle somme impiegate per le finalità di cui alla lettera b).

3. Gli importi di cui al comma 2, 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 alla scadenza della vigente concessione per l'affidamento delle autostrade A24 e A25, e sono corrisposte 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.

4. Qualora all'esito della procedura di gara di cui al comma 2 non sia stato individuato un nuovo concessionario ovvero non siano state presentate offerte di importo almeno pari alle somme indicate nel medesimo comma 2, 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.

ART. 8

(Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale)

1. Al fine di assicurare continuità del servizio pubblico di trasporto di interesse nazionale costituito dalla ferrovia internazionale Domodossola –Locarno, come disciplinato dalla convenzione internazionale resa esecutiva dalla legge 16 dicembre 1923, n. 3195, all'articolo 3, comma 9, della legge 18 giugno 1998, n. 194, le parole: “31 agosto 2021” sono sostituite dalle

seguenti: “31 agosto 2031”. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede con le risorse disponibili a legislazione vigente preordinate a tale scopo.

2. Al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, ultimo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole: “30 giugno 2021” sono sostituite dalle seguenti: “31 dicembre 2021”.

3. Al fine di garantire la continuità e la regolarità dei servizi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi e dei servizi ferroviari regionali, le aziende esercenti e quelle che hanno la gestione delle infrastrutture dedicate trasmettono all'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, con le modalità di cui all'articolo 16-bis, comma 7, del decreto- legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n.135, i dati relativi alle manutenzioni programmate dei sottosistemi ed i livelli manutentivi dei sistemi di trasporto utilizzati nonché, per ciascun sottosistema, le date entro cui è prevista l'effettuazione dell'attività manutentiva.

4. Il mancato svolgimento dell'attività di manutenzione ovvero il mancato rispetto dei tempi indicati al comma 3 determina l'applicazione, secondo i principi, i criteri e le modalità di cui alla legge 24 novembre 1981, n. 689, di una sanzione amministrativa a carico dell'azienda esercente, con un importo minimo di 20.000 euro ed un importo massimo di 100.000 euro.

5. In caso di mancata effettuazione dell'attività manutentiva programmata, fermo quanto previsto dal comma 4, l'ente committente il servizio di trasporto pubblico esegue gli occorrenti interventi di manutenzione con oneri a carico esclusivo dell'azienda inadempiente.

6. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti:

- a) i sottosistemi e i livelli manutentivi per i quali è obbligatoria la trasmissione dei dati di cui al comma 3;
- b) il procedimento e la modulistica per l'acquisizione e l'aggiornamento dei dati;
- c) le modalità di implementazione della banca dati istituita presso l'Osservatorio nazionale sulle politiche, individuando altresì l'entità delle entrate derivanti dall'applicazione delle sanzioni di cui al comma 5 utilizzabili per detta implementazione.

7. 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.

8. Nel territorio italiano, l'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario di cui al comma 7 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.

9. 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 7 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.

ART. 9

(Disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli)

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

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 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 in condivisione a condizione che la riserva non costituisca una limitazione dell'uso pubblico delle aree a vantaggio dei privati;*
- 5) dei veicoli elettrici;*
- 6) dei veicoli per il carico e lo scarico delle merci nelle ore stabilite;*
- 7) a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea;*
- 8) dei veicoli adibiti al trasporto scolastico nelle ore stabilite;*
- 9) ad altre categorie di veicoli e di utenti per finalità pubbliche e collettive, a condizione che la riserva non costituisca una limitazione dell'uso pubblico delle aree a vantaggio dei privati;»;*

b) all'articolo 61, 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, 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 con un bambino di età non superiore a due anni munite di permesso rosa;»*

1.3. dopo la lettera o-bis) sono aggiunte le seguenti:

«o-ter) negli spazi riservati alla sosta dei veicoli in condivisione;

o-quater.) negli spazi riservati ai sensi dell'articolo 7, comma 1, lettera d), numero 9.»;

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) dopo il comma 3 è inserito il seguente: *«3-bis. I veicoli al servizio di persone con disabilità autorizzate a norma del comma 2 non sono tenuti alla corresponsione di alcuna somma nel caso di occupazione di spazi in aree di sosta o di parcheggio a pagamento.»;*

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

3) 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 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 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 esse, secondo quanto stabilito nel regolamento.*

2. *Per usufruire delle strutture di cui al comma 1, le donne in stato di gravidanza o con un bambino di età non superiore a due anni sono autorizzate 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 usa delle strutture di cui al comma 1, pur avendone diritto, ma 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. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato di concerto con il Ministro della salute, sono stabiliti:

- a) i programmi, le modalità di svolgimento e la durata dei corsi di formazione di cui all'articolo 116, comma 9, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;
- b) il costo massimo individuale, a carico dell'utente, per lo svolgimento dei citati corsi di formazione;
- c) i criteri per l'individuazione dei soggetti, ivi compresi gli enti del Terzo settore di cui all'articolo 4, del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117, autorizzati all'erogazione dei corsi di formazione e al rilascio delle relative attestazioni di frequenza.

3. Al decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 1:

- 1) la rubrica è sostituita dalla seguente: *“Autorizzazione alla circolazione di prova e relativa copertura assicurativa per la responsabilità civile verso terzi”*;
- 2) al comma 1, l'alinfa è sostituito dal seguente: *“1. I veicoli che circolano su strada per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento, sono muniti della autorizzazione alla circolazione di prova corredata di copertura assicurativa, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di responsabilità civile verso terzi. L'autorizzazione è rilasciata esclusivamente ai seguenti soggetti:”*;
- 3) dopo il comma 2 è inserito il seguente: *“2-bis. Per le finalità di cui al comma 1, l'autorizzazione alla circolazione di prova può essere utilizzata per la circolazione su strada dei veicoli non ancora immatricolati, in deroga alle disposizioni contenute negli articoli 93, 97, 110 e 114 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e dei veicoli muniti della carta o del certificato di circolazione, anche in deroga agli obblighi previsti dall'articolo 80 del medesimo decreto legislativo.”*.

4. 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.”.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sentiti il Ministro dell'interno e il Ministro delegato per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale, si provvede all'aggiornamento delle modalità attuative e degli strumenti operativi per le soluzioni per la trasformazione digitale della rete stradale nazionale (Smart Road), di cui all'articolo 1, comma 72, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, fissando i requisiti funzionali minimi a cui devono attenersi gli operatori di settore ed i concessionari di reti stradali e autostradali. Con il medesimo decreto di cui al primo periodo, si provvede altresì all'adeguamento della disciplina delle sperimentazioni su strada pubblica di sistemi di guida automatica e connessa nonché alla disciplina delle sperimentazioni di mezzi innovativi di trasporto su strada pubblica a guida autonoma e connessa, non omologati o non omologabili secondo l'attuale normativa di settore. A tal fine, presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è istituito, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, l'Osservatorio tecnico di supporto per le Smart Road e per i veicoli e mezzi innovativi di trasporto su strada a guida connessa e automatica, con il compito di analizzare e promuovere l'adozione di strumenti metodologici ed operativi per monitorare, con idonee analisi preventive e successive, gli impatti del processo di digitalizzazione delle infrastrutture viarie e della sperimentazione su strada di veicoli a guida autonoma, di esprimere pareri in merito alle richieste di autorizzazione per la sperimentazione di veicoli a guida autonoma, di verificare l'avanzamento del processo di trasformazione digitale verso le Smart Road, nonché di effettuare studi e formulare proposte per l'aggiornamento della disciplina tecnica in materia di veicoli a guida autonoma.

6. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato di concerto con il Ministro dell'interno e con il Ministro delegato per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale, è definita la composizione e disciplinato il funzionamento dell'Osservatorio di cui al comma 5. Per la partecipazione alle attività dell'Osservatorio non sono riconosciuti compensi, gettoni, emolumenti, indennità o rimborsi di spese comunque denominati.

ART. 10

(Disposizioni urgenti in materia di revisione dei prezzi dei materiali nei contratti pubblici)

1. Per fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi di alcuni materiali da costruzione verificatisi nell'anno 2021, per i contratti in corso di esecuzione alla data di entrata in vigore della presente disposizione, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasporti rileva entro il 31 gennaio 2022, con proprio decreto, le variazioni percentuali su base semestrale, in aumento o in diminuzione, superiori all'otto per cento, relative all'anno 2021, dei singoli prezzi dei materiali da costruzione più significativi.

2. Per i materiali da costruzione di cui al comma 1, si fa luogo a compensazioni, in aumento o in diminuzione, nei limiti di cui ai commi 3, 4, 5, 6 e 7, anche in deroga a quanto previsto dall'articolo 133, commi 4, 5, 6 e 6-bis del medesimo decreto legislativo e, per i contratti regolati dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, in deroga alle previsioni di cui all'articolo 106, comma 1, lettera a), del medesimo decreto legislativo.

3. La compensazione è determinata applicando alle quantità dei singoli materiali impiegati nelle lavorazioni eseguite e contabilizzate dal direttore dei lavori nell'anno 2021 le variazioni in aumento o in diminuzione dei relativi prezzi rilevate dal decreto ministeriale di cui al comma 1 con riferimento alla data dell'offerta, eccedenti l'otto per cento se riferite esclusivamente all'anno 2021 ed eccedenti il dieci per cento complessivo se riferite a più anni.
4. Per variazioni in aumento, a pena di decadenza, l'appaltatore presenta alla stazione appaltante l'istanza di compensazione entro trenta giorni dalla data di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del decreto ministeriale di cui al comma 1. Per variazioni in diminuzione, la procedura è avviata d'ufficio dalla stazione appaltante, entro trenta giorni dalla predetta data; il responsabile del procedimento accerta con proprio provvedimento il credito della stazione appaltante e procede ad eventuali recuperi.
5. Per gli adeguamenti dei prezzi in aumento, qualora il collaudatore, in caso di collaudo in corso d'opera, ovvero il responsabile del procedimento, riscontri, rispetto al cronoprogramma, un ritardo nell'andamento dei lavori addebitabile all'impresa esecutrice, l'applicazione delle disposizioni di cui ai commi 2, 3 e 4 è subordinata alla costituzione, da parte dell'appaltatore, di garanzia fideiussoria bancaria o assicurativa pari all'importo dell'adeguamento. La garanzia è escussa nel caso di mancata restituzione delle somme indebitamente corrisposte, laddove l'imputabilità del ritardo all'impresa risulti definitivamente accertata dal collaudatore ovvero dal responsabile del procedimento.
6. Per le lavorazioni eseguite e contabilizzate negli anni precedenti l'anno 2021, restano ferme le variazioni rilevate dai decreti ministeriali adottati ai sensi dell'articolo 133, comma 6, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni e dell'articolo 216, comma 27 – *ter*, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.
7. Alle compensazioni ciascuna stazione appaltante provvede nei limiti delle risorse appositamente accantonate per imprevisti nel quadro economico di ogni intervento, fatte salve le somme relative agli impegni contrattuali già assunti, nonché le eventuali ulteriori somme a disposizione della stazione appaltante per lo stesso intervento e stanziare annualmente. Possono altresì essere utilizzate le somme derivanti da ribassi d'asta, qualora non ne sia prevista una diversa destinazione sulla base delle norme vigenti, nonché le somme disponibili relative ad altri interventi ultimati di competenza della medesima stazione appaltante nei limiti della residua spesa autorizzata e purché disponibile alla data di entrata in vigore della presente disposizione.

ART. 11

(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.