LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

LEGGE 9 novembre 2021, n. **156**.

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

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

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

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

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 9 novembre 2021

MATTARELLA

DRAGHI, *Presidente del Consiglio dei ministri*

Visto, *il Guardasigilli:* CARTABIA

ALLEGATO

MODIFICAZIONI APPORTATE IN SEDE DI CONVERSIONE AL DECRETO-LEGGE 10 SETTEMBRE 2021, N. 121

All'articolo 1:

al comma 1:

alla lettera *a)* sono premesse le seguenti:

«0a) all'articolo 1, il comma 1 è sostituito dal seguente:

"1. La sicurezza e la tutela della salute delle persone nonché la tutela dell'ambiente, nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato";

0b) all'articolo 3, comma 1, numero 53-*bis*), la parola: "debole" è sostituita dalla seguente: "vulnerabile" e le parole: "disabili in carrozzella" sono sostituite dalle seguenti: "persone con disabilità"; conseguentemente, nel codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: "debole" e "deboli", ovunque ricorrono, sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti: "vulnerabile" e "vulnerabili";

0c) all'articolo 6, comma 4, lettera *b)*, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", con particolare riguardo a quelle che attraversano siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'educazione, la scienza e la cultura (UNESCO)"»;

dopo la lettera *a)* sono inserite le seguenti:

«a-*bis*) all'articolo 10, comma 2, la lettera *b)* è sostituita dalla seguente:

"b) il trasporto eseguito con veicoli eccezionali di una cosa indivisibile, definita al comma 4, che per le sue dimensioni e per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dagli articoli 61 e 62, ovvero che per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dall'articolo 62. Nel caso di blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati compositi e apparecchiature industriali complesse per l'edilizia nonché di prodotti siderurgici *coils* e laminati grezzi, il trasporto può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati, comunque in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal complesso di veicoli. Qualora siano superati i limiti di cui all'articolo 62, ma nel rispetto dell'articolo 61, il carico può essere completato, con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, nell'osservanza dell'articolo 164 e della massa eccezionale a disposizione, fatta eccezione per gli elementi prefabbricati compositi e le apparecchiature industriali complesse per l'edilizia per i quali si applica sempre il limite delle sei unità. In entrambi i casi, purché almeno un carico delle cose indicate richieda l'impiego di veicoli eccezionali, la predetta massa complessiva non può essere superiore a 38 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a quattro o più assi, a 72 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a cinque assi e a 86 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a sei o più assi. I richiamati limiti di massa possono essere superati nel solo caso in cui sia trasportato un unico pezzo indivisibile";

a-*ter*) all'articolo 15:

1) al comma 3, le parole: ", *h)* ed i)" sono sostituite dalle seguenti: "e h)";

2) al comma 3-*bis*, le parole: "da euro 108 ad euro 433" sono sostituite dalle seguenti: "da euro 216 ad euro 866";

3) dopo il comma 3-*bis* è inserito il seguente:

"3-*ter*. Chiunque viola il divieto di cui al comma 1, lettera *i)*, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 52 ad euro 204";

a-*quater*) all'articolo 23:

1) dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

"4-*bis*. È vietata sulle strade e sui veicoli qualsiasi forma di pubblicità il cui contenuto proponga messaggi sessisti o violenti o stereotipi di genere offensivi o messaggi lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo religioso o dell'appartenenza etnica oppure discriminatori con riferimento all'orientamento sessuale, all'identità di genere o alle abilità fisiche e psichiche.

4-*ter*. Con decreto dell'autorità di Governo delegata per le pari opportunità, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e con il Ministro della giustizia, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni del comma 4-*bis*.

4-*quater*. L'osservanza delle disposizioni del comma 4-*bis* è condizione per il rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 4; in caso di violazione, l'autorizzazione rilasciata è immediatamente revocata";

2) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

"7-*bis*. In deroga al divieto di cui al comma 1, terzo periodo, al centro delle rotatorie nelle quali vi è un'area verde, la cui manutenzione è affidata a titolo gratuito a società private o ad altri enti, è consentita l'installazione di un cartello indicante il nome dell'impresa o ente affidatari del servizio di manutenzione del verde, fissato al suolo e di dimensioni non superiori a 40 cm per lato. Per l'installazione del cartello di cui al presente comma si applicano in ogni caso le disposizioni del comma 4";

3) al comma 13-*bis*, primo periodo, le parole: "dal comma 1" sono sostituite dalle seguenti: "dai commi 1, 4-*bis* e 7-bis" e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "; in caso di violazione del comma 4-*bis*, il termine è ridotto a cinque giorni e, nei casi più gravi, l'ente proprietario può disporre l'immediata rimozione del mezzo pubblicitario";

a-*quinquies*) all'articolo 25:

1) al comma 1-*bis*, dopo le parole: "le strutture che realizzano l'opera d'arte principale del sottopasso o sovrappasso, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, sono di titolarità" sono inserite le seguenti: ", ai fini della loro realizzazione e manutenzione anche straordinaria,";

2) il comma 1-*quater* è sostituito dal seguente:

"1-*quater*. Fermo restando quanto previsto dai commi 1-*bis* e 1-*ter* in relazione agli enti titolari delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, gli enti proprietari e i gestori delle strade interessate dall'attraversamento a livello sfalsato provvedono a disciplinare mediante appositi atti convenzionali le modalità e gli oneri di realizzazione e manutenzione delle predette strutture";

a-*sexies*) all'articolo 40, comma 11, le parole: "che hanno iniziato l'attraversamento" sono sostituite dalle seguenti: "che si accingono ad attraversare la strada o che hanno iniziato l'attraversamento";

a-*septies*) all'articolo 50, comma 2, le parole: "3 m" sono sostituite dalle seguenti: "3,5 m";

a-*octies*) all'articolo 52, comma 1, lettera *a)*, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", o avente potenza non superiore a 4.000 watt, se ad alimentazione elettrica";

a-*novies*) all'articolo 60:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente:

"1. Sono considerati appartenenti alla categoria dei veicoli con caratteristiche atipiche i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole d'epoca, nonché i motoveicoli, gli autoveicoli e le macchine agricole di interesse storico e collezionistico";

2) al comma 2, le parole: "Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli e gli autoveicoli" sono sostituite dalle seguenti: "Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole";

3) la rubrica è sostituita dalla seguente: "Motoveicoli, ciclomotori, autoveicoli e macchine agricole d'epoca e di interesse storico e collezionistico iscritti negli appositi registri"»;

alla lettera *b)*, numero 1), le parole: «18 m» sono sostituite dalle seguenti: «18,75 m, ferma restando l'idoneità certificata dei rimorchi, o delle unità di carico ivi caricate, al trasporto intermodale strada-rotaia e strada-mare e»;

dopo la lettera *b)* sono inserite le seguenti:

«b-*bis*) all'articolo 62, comma 3, il secondo periodo è sostituito dal seguente: "Qualora si tratti di autobus o filobus a due assi, la massa complessiva a pieno carico non deve eccedere 19,5 t";

b-*ter*) all'articolo 68, il comma 2 è sostituito dal seguente:

"2. I dispositivi di segnalazione di cui alla lettera *c)* del comma 1 devono essere funzionanti da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità, durante la marcia sia nei centri abitati che fuori dai centri abitati"»;

dopo la lettera *c)* sono inserite le seguenti:

«c-*bis*) all'articolo 80 è aggiunto, in fine, il seguente comma:

"17-*bis*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da emanare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di riqualificazione delle bombole approvate in conformità al regolamento n. 110 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE R 110) e sono individuati i soggetti preposti alla riqualificazione, al fine di semplificare l'esecuzione della riqualificazione stessa";



c-*ter*) all'articolo 86:

1) al comma 1, dopo la parola: "autovetture" sono inserite le seguenti: ", motocicli e velocipedi";

2) la rubrica è sostituita dalla seguente: "Servizio di piazza con autovetture, motocicli e velocipedi con conducente o taxi";

c-*quater*) all'articolo 100, comma 10, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: "I motoveicoli impegnati in competizioni motoristiche fuori strada che prevedono trasferimenti su strada possono esporre, limitatamente ai giorni e ai percorsi di gara, in luogo della targa di cui al comma 2, una targa sostitutiva costituita da un pannello auto-costruito che riproduce i dati di immatricolazione del veicolo. Il pannello deve avere fondo giallo, cifre e lettere nere e caratteristiche dimensionali identiche a quelle della targa che sostituisce ed è collocato in modo da garantire la visibilità e la posizione richieste dal regolamento per le targhe di immatricolazione. Sono autorizzati all'utilizzo della targa sostitutiva i partecipanti concorrenti muniti di regolare licenza sportiva della Federazione motociclistica italiana, esclusivamente per la durata della manifestazione e lungo il percorso indicato nel regolamento della manifestazione stessa";

c-*quinquies*) all'articolo 105, comma 1, le parole: "16,50 m" sono sostituite dalle seguenti: "18,75 m. I convogli che per specifiche necessità funzionali superano, da soli o compreso il loro carico, il limite di lunghezza di 18,75 m possono essere ammessi alla circolazione come trasporti eccezionali; a tali convogli si applicano le norme previste dall'articolo 104, comma 8";

c-*sexies*) all'articolo 110:

1) al comma 2 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "e commercianti di macchine agricole e, limitatamente alle macchine agricole indicate dall'articolo 57, comma 2, lettera *a)*, numeri 1) e 2), aventi massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile non superiore a 6 t, e ai rimorchi agricoli di cui all'articolo 57, comma 2, lettera *b)*, numero 2), aventi massa complessiva non superiore a 6 t, a nome di colui che si dichiara proprietario";

2) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

"2-*bis*. Al fine di promuovere lo sviluppo delle reti di imprese di cui all'articolo 3 del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, e all'articolo 6-*bis*, comma 2, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116, alle reti costituite da imprenditori agricoli, singoli o associati, di cui all'articolo 2135 del codice civile, finalizzate anche all'acquisto di macchine agricole, è consentita l'immatricolazione ai sensi del comma 2 del presente articolo a nome della rete di imprese, identificata dal codice fiscale, richiesto dalle imprese partecipanti, e dal contratto di rete, redatto e iscritto ai sensi del citato articolo 3 del decreto-legge n. 5 del 2009, da cui risultino la sede, la denominazione e il programma della rete, previa individuazione di un'impresa della rete incaricata di svolgere le funzioni amministrative attribuite dalla legge al proprietario del veicolo"»;

alla lettera *d)*, dopo le parole: «A1, A2 o A, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso» sono inserite le seguenti: «anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123» e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123. Con decreto del Ministro della salute sono stabilite le modalità con cui anche gli istituti dedicati all'educazione stradale possono erogare la formazione sulle nozioni di primo soccorso prevista per i soggetti che intendono conseguire i certificati di abilitazione professionale di cui al secondo e al terzo periodo»;

dopo la lettera *d)* sono inserite le seguenti:

«d-*bis*) all'articolo 117, comma 2-*bis*, dopo il terzo periodo è inserito il seguente: "Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano, inoltre, se a fianco del conducente si trova, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore";

d-*ter*) all'articolo 121, comma 11, secondo periodo, le parole: "per una volta soltanto" sono sostituite dalle seguenti: "per non più di due volte";

d-*quater*) all'articolo 122:

1) il comma 3 è sostituito dal seguente:

"3. Agli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A, quando utilizzano veicoli nei quali non può prendere posto, a fianco del conducente, altra persona in funzione di istruttore, non si applicano le disposizioni del comma 2";

2) il comma 5 è abrogato;

3) al comma 6, le parole: "sei mesi" sono sostituite dalle seguenti: "dodici mesi";

4) il comma 8 è sostituito dal seguente:

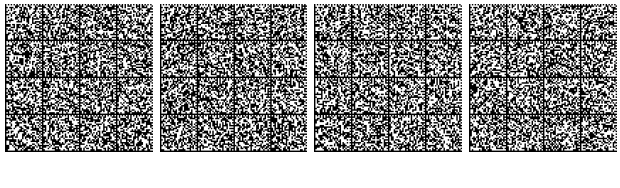
"8. Chiunque, essendo autorizzato per l'esercitazione, guida senza avere a fianco, ove previsto, in funzione di istruttore, persona provvista di patente valida ai sensi del comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731. Alla violazione consegue la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per tre mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI";

d-*quinquies*) all'articolo 126-*bis*, il comma 3 è sostituito dal seguente:

"3. Ogni variazione di punteggio è comunicata tramite il portale dell'automobilista con le modalità indicate dal Dipartimento per la mobilità sostenibile – Direzione generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili";

d-*sexies*) all'articolo 138, dopo il comma 11 è inserito il seguente:

"11-*bis*. I veicoli in dotazione alla Protezione civile nazionale, alla protezione civile della Regione Valle d'Aosta e delle Province autonome di Trento e di Bolzano, agli enti locali e agli enti del Terzo settore, comunque immatricolati, utilizzati per fini istituzionali e servizi di pubblica utilità, possono essere dotati di rimorchio desti-



nato al trasporto di cose, di larghezza massima superiore alla larghezza del veicolo trainante, fermi restando i limiti di cui agli articoli 61 e 62";

d-*septies*) all'articolo 142, comma 12-*quater*, dopo il primo periodo sono inseriti i seguenti: "Ciascun ente locale pubblica la relazione di cui al primo periodo in apposita sezione del proprio sito *internet* istituzionale entro trenta giorni dalla trasmissione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e al Ministero dell'interno. A decorrere dal 1° luglio 2022, il Ministero dell'interno, entro sessanta giorni dalla ricezione, pubblica in apposita sezione del proprio sito *internet* istituzionale le relazioni pervenute ai sensi del primo periodo" e, al secondo periodo, le parole: "di cui al periodo precedente" sono sostituite dalle seguenti: "di cui al primo periodo";

d-*octies*) all'articolo 147:

1) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

"3-*bis*. Il mancato rispetto di quanto stabilito dal comma 3 può essere rilevato anche tramite appositi dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni, conformi alle caratteristiche specificate dall'articolo 192 del regolamento";

2) dopo il comma 6 è aggiunto il seguente:

"6-*bis*. I dispositivi di cui al comma 3-*bis* possono essere installati anche dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria a sue spese"»;

alla lettera *e)*, al numero 1) è premesso il seguente:

«01) al comma 1, la lettera h-*bis*) è sostituita dalle seguenti:

"h-*bis*) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici;

h-*ter*) negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici. Tale divieto è previsto anche per i veicoli elettrici che non effettuano l'operazione di ricarica o che permangono nello spazio di ricarica oltre un'ora dopo il completamento della fase di ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23,00 alle ore 7,00, a eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *e)*, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257"»;

dopo la lettera *e)* sono inserite le seguenti:

«e-*bis*) all'articolo 171, comma 2, secondo periodo, la parola: "minore" è soppressa e dopo la parola: "risponde" è inserita la seguente: "anche";

e-*ter*) all'articolo 173, comma 2, dopo le parole: "apparecchi radiotelefonici" sono inserite le seguenti: ", *smartphone*, *computer* portatili, *notebook*, *tablet* e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante";

e-*quater*) all'articolo 175, comma 2, la lettera *a)* è sostituita dalla seguente:

"a) velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 150 centimetri cubici se a motore termico, ovvero di potenza inferiore a 11 kW se a motore elettrico, e motocarrozzette di cilindrata inferiore a 250 centimetri cubici se a motore termico";

e-*quinquies*) all'articolo 177, comma 1, dopo il primo periodo sono inseriti i seguenti: "L'uso dei predetti dispositivi è consentito altresì ai conducenti dei motoveicoli impiegati in interventi di emergenza sanitaria e, comunque, solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono definite le tipologie di motoveicoli di cui al secondo periodo e le relative caratteristiche tecniche e sono individuati i servizi urgenti di istituto per i quali possono essere impiegati i dispositivi";

e-*sexies*) all'articolo 180, comma 8, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "L'invito a presentarsi per esibire i documenti di cui al presente articolo non si applica nel caso in cui l'esistenza e la validità della documentazione richiesta possano essere accertate tramite consultazione di banche di dati o archivi pubblici o gestiti da amministrazioni dello Stato accessibili da parte degli organi di polizia stradale, ad eccezione delle ipotesi in cui l'accesso a tali banche di dati o archivi pubblici non sia tecnicamente possibile al momento della contestazione"»;

alla lettera *f)*, al numero 1) è premesso il seguente:

«01) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

"3-*bis*. Ai veicoli al servizio di persone con disabilità, titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati"»;

alla lettera *g)*, capoverso Art. 188-*bis*, comma 3, le parole: «o ne faccia uso improprio,» sono sostituite dalle seguenti: «, o ne fa uso improprio»;

dopo la lettera *g)* sono aggiunte le seguenti:

«g-*bis*) all'articolo 191, il comma 1 è sostituito dal seguente:

"1. Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali o si trovano nelle loro immediate prossimità. I conducenti che svoltano per inoltrarsi in un'altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sull'attraversamento medesimo o si trovano nelle sue immediate prossimità, quando a essi non sia vietato il passaggio. Resta fermo per i pedoni il divieto di cui all'articolo 190, comma 4";

g-*ter*) all'articolo 196, comma 1, secondo periodo, le parole: "risponde solidalmente il locatario e" sono sostituite dalle seguenti: "il locatario, in vece del proprietario, risponde solidalmente con l'autore della violazione o, per i ciclomotori, con l'intestatario del contrassegno di identificazione;";

g-*quater*) all'articolo 203:

1) al comma 1, primo periodo, dopo le parole: "con raccomandata con ricevuta di ritorno" sono aggiunte le seguenti: "o per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall'articolo 65 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82";

2) al comma 1-*bis*, primo periodo, dopo le parole: "con raccomandata con avviso di ricevimento" sono aggiunte le seguenti: "o trasmesso per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall'articolo 65 del codice di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82";

g-*quinquies*) all'articolo 213:

1) al comma 3, terzo periodo, la parola: "trasmissione" è sostituita dalla seguente: "ricezione" e dopo le parole: "del provvedimento" sono aggiunte le seguenti: "adottato dal prefetto";

2) al comma 5:

2.1) al sesto periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "; la medesima comunicazione reca altresì l'avviso che, se l'avente diritto non assumerà la custodia del veicolo nei successivi cinque giorni, previo pagamento dei relativi oneri di recupero e custodia, il veicolo sarà alienato anche ai soli fini della sua rottamazione";

2.2) sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: "Nel caso di veicoli sequestrati in assenza dell'autore della violazione, per i quali non sia stato possibile rintracciare contestualmente il proprietario o altro obbligato in solido, e affidati a uno dei soggetti di cui all'articolo 214-*bis*, il verbale di contestazione, unitamente a quello di sequestro recante l'avviso ad assumerne la custodia, è notificato senza ritardo dall'organo di polizia che ha eseguito il sequestro. Contestualmente, il medesimo organo di polizia provvede altresì a dare comunicazione del deposito del veicolo presso il soggetto di cui all'articolo 214-*bis* mediante pubblicazione di apposito avviso nell'albo pretorio del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione. Qualora, per comprovate difficoltà oggettive, non sia stato possibile eseguire la notifica e il veicolo risulti ancora affidato a uno dei soggetti di cui all'articolo 214-*bis*, la notifica si ha per eseguita nel trentesimo giorno successivo a quello di pubblicazione della comunicazione di deposito del veicolo nell'albo pretorio del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione";

3) al comma 7, quinto periodo, la parola: "distrutto" è sostituita dalla seguente: "alienato";

4) dopo il comma 10 è aggiunto il seguente:

"10-*bis*. Il provvedimento con il quale è disposto il sequestro del veicolo è comunicato dall'organo di polizia procedente ai competenti uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile di cui al comma 10 per l'annotazione al PRA. In caso di dissequestro, il medesimo organo di polizia provvede alla comunicazione per la cancellazione dell'annotazione nell'Archivio nazionale dei veicoli e al PRA";

g-*sexies*) all'articolo 214, comma 5, secondo periodo, la parola: "sequestro" è sostituita dalle seguenti: "fermo amministrativo";

g-*septies*) all'articolo 215-*bis*:

1) al comma 1, secondo periodo, le parole: ", in cui, per ciascun veicolo, sono riportati altresì i dati identificativi del proprietario risultanti al pubblico registro automobilistico" sono soppresse;

2) al comma 4, le parole: "comunicazione, tra gli uffici interessati, dei dati necessari all'espletamento delle procedure di cui al" sono sostituite dalle seguenti: "attuazione delle disposizioni del";

3) alla rubrica, la parola: "rimossi," è soppressa;

g-*octies*) alla tabella dei punteggi previsti all'art. 126-*bis*:

1) al capoverso "Art. 158", alla voce "Comma 2", le parole: "lettere *d)*, *g)* e h)" sono sostituite dalle seguenti: "lettere *d)* e h)" ed è aggiunta, in fine, la seguente voce: "Comma 2, lettera *g)* – 4";

2) il capoverso "Art. 188" è sostituito dal seguente: "Art. 188–Comma 4 – 6 – Comma 5 – 3"»;

dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

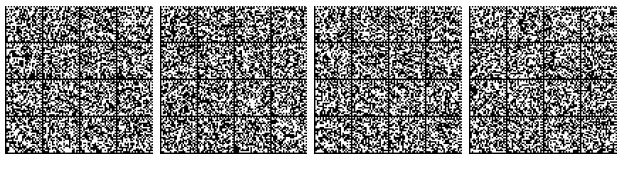
«1-*bis*. Al fine di ridurre i tempi di sottoscrizione degli atti convenzionali previsti dall'articolo 25, commi 1-*quater* e 1-*quinquies*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è approvato, in relazione agli attraversamenti tra le strade di tipo A o di tipo B statali e le strade di classificazione inferiore ai sensi dell'articolo 2 del medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, l'elenco delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, con l'indicazione dei relativi enti titolari, ai sensi e per gli effetti dei commi 1-*bis* e 1-*ter* del medesimo articolo 25.

1-*ter*. Il comma 3-*bis* dell'articolo 188 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dal comma 1, lettera *f)*, numero 01), del presente articolo, si applica a decorrere dal 1° gennaio 2022. Nell'eventualità in cui dall'attuazione del comma 1, lettera *f)*, derivino minori entrate per il bilancio degli enti locali, attestate dall'organo competente, gli enti stessi provvedono a rivedere le tariffe per la sosta o il parcheggio nelle aree a pagamento, al solo ed esclusivo fine di compensare le predette minori entrate»;

al comma 2, lettera *b)*, dopo le parole: «dei trasporti» è inserito il seguente segno d'interpunzione: «,»;

dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-*bis*. Sono classificate d'interesse storico o collezionistico ai sensi dell'articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, le macchine agricole la cui data di costruzione è precedente di almeno quaranta anni a quella della richiesta di riconoscimento nella categoria in questione. Le caratteristiche tecniche devono comprendere almeno tutte quelle necessarie per la verifica di idoneità alla circolazione del motoveicolo o dell'autoveicolo ai sensi dei commi 5 e 6 del citato articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Governo provvede ad apportare al citato articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 le modifiche necessarie al fine di adeguarlo a quanto disposto dal presente comma»;



al comma 3, terzo periodo, la parola: «ricorrono» è sostituita dalla seguente: «ricorrano»;

dopo il comma 4 è inserito il seguente:

«4-*bis*. Al fine di semplificare le attività degli uffici della motorizzazione civile, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con proprio decreto da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è autorizzato a modificare l'allegato A al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 8 gennaio 2021, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 37 del 13 febbraio 2021, inserendo tra le modifiche ai veicoli per le quali l'aggiornamento della carta di circolazione non è subordinato a visita e prova ai sensi dell'articolo 78, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, anche quelle riguardanti i sistemi ruota previsti dal regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 gennaio 2013, n. 20»;

al comma 5, lettera *b)*, il numero 3.2. è soppresso;

dopo il comma 5 sono inseriti i seguenti:

«5-*bis*. Dal 1° gennaio al 30 giugno 2022, ai giovani fino al trentacinquesimo anno d'età e ai soggetti che percepiscono il reddito di cittadinanza ovvero ammortizzatori sociali, a qualsiasi titolo e comunque denominati, è concesso, nei limiti delle risorse di cui al presente comma, un contributo, a titolo di rimborso delle spese sostenute e documentate per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi di cui al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, di importo pari a 1.000 euro e comunque non superiore al 50 per cento dell'importo di tali spese. Ai fini della concessione del contributo di cui al primo periodo, i richiedenti devono dimostrare di avere stipulato, entro tre mesi dal conseguimento della patente o dell'abilitazione professionale, un contratto di lavoro in qualità di conducente con un operatore economico del settore dell'autotrasporto di merci per conto di terzi, per un periodo di almeno sei mesi. Per le finalità di cui al presente comma è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per l'anno 2022.

5-*ter*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono indicati i termini e le modalità di presentazione delle domande per la concessione del contributo di cui al comma 5-*bis*, nonché le modalità di erogazione dello stesso.

5-*quater*. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 5-*bis*, pari a 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

5-*quinquies*. In deroga a quanto disposto dall'articolo 54, comma 1, lettera *d)*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sugli autocarri è possibile la presenza a bordo, oltre che delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose trasportate, anche di un soggetto neo-assunto, in possesso dei titoli professionali previsti per l'esercizio della professione, per un periodo di addestramento di durata massima di tre mesi.

5-*sexies*. Al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 1, la lettera *a)* è sostituita dalla seguente:

"a) servizi automobilistici interregionali di competenza statale, di seguito denominati 'servizi di linea': i servizi di trasporto di persone effettuati su strada mediante autobus, ad offerta indifferenziata, e aventi itinerari, orari e frequenze prestabiliti che si svolgono in modo continuativo o periodico su un percorso la cui lunghezza sia pari o superiore a 250 chilometri e che collegano almeno due regioni, restando ferma, per tali servizi di linea, la possibilità per i passeggeri di concludere il viaggio all'interno della stessa regione nella quale detto itinerario di viaggio è iniziato e, per le tratte all'interno della medesima regione e oggetto di contratto di servizio, la possibilità di servire relazioni di traffico limitate ai capoluoghi di provincia, nonché i servizi integrativi di cui al regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, convertito dalla legge 24 marzo 1932, n. 386, aventi le predette caratteristiche";

b) all'articolo 3:

1) al comma 1, le parole: "rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti," sono sostituite dalle seguenti: "rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza, relativamente al percorso e alle aree di fermata del servizio di linea proposto e";

2) al comma 2:

2.1) la lettera *g)* è sostituita dalla seguente:

"g) proporre un servizio di linea nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza, sul percorso e sulle aree di fermata del servizio di linea proposto";

2.2) la lettera *m)* è abrogata;

3) al comma 3, le parole: ", *g)* e m)" sono sostituite dalle seguenti: "e g)";

c) all'articolo 5, comma 2, la lettera *c)* è sostituita dalla seguente:

"c) tenere a bordo dell'autobus adibito al servizio la copia dell'autorizzazione rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, certificata conforme da quest'ultimo oppure in formato digitale originato dall'applicazione informatica gestita dal medesimo Ministero, come disciplinato dal decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato in attuazione dell'articolo 4, comma 1. La documentazione, redatta nella forma specificata nel citato decreto ministeriale, dalla quale risulti che il conducente abbia un regolare rapporto di lavoro secondo la normativa vigente, deve essere tenuta a bordo del veicolo".

5-*septies*. Le disposizioni di cui al comma 5-*sexies*, lettera *a)*, si applicano a decorrere dal 31 marzo 2022.

5-*octies*. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, provvede a modificare il regolamento di cui

al decreto del Ministro dei trasporti 1° dicembre 2006, n. 316, anche al fine di semplificare il procedimento autorizzatorio, con particolare riferimento alla riduzione dei termini del medesimo procedimento e alla sua conclusione anche secondo le modalità di cui all'articolo 20 della legge 7 agosto 1990, n. 241»;

al comma 6:

ai capoversi 4-*nonies* e 4-*decies*, la parola: «4-*nonies*», ovunque ricorre, è sostituita dalla seguente: «4-*novies*»;

al capoverso 4-*undecies*, primo periodo, le parole: «In relazione all'anno» sono sostituite dalle seguenti: «Per l'anno»;

dopo il comma 6 sono aggiunti i seguenti:

«6-*bis*. All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Il Fondo finanzia altresì il 50 per cento del costo complessivo degli interventi posti in essere da comuni e unioni di comuni relativi a:

a) messa in sicurezza della mobilità ciclistica urbana, comprese l'istituzione di zone a velocità limitata, inferiore o uguale a 30 km/h, e l'installazione della relativa segnaletica;

b) realizzazione di stalli o aree di sosta per i velocipedi;

c) realizzazione della casa avanzata e delle corsie ciclabili di cui all'articolo 3, comma 1, numeri 7-*bis*), 12-*bis*) e 12-*ter*), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285".

6-*ter*. All'articolo 200-*bis* 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, le parole: "in favore delle persone fisicamente impedite o comunque a mobilità ridotta, con patologie accertate, anche se accompagnate, ovvero appartenenti a nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall'emergenza epidemiologica da virus COVID-19 o in stato di bisogno" sono sostituite dalle seguenti: "in favore delle persone fisicamente impedite, a mobilità ridotta anche se accompagnate, ovvero persone con invalidità o affette da malattie che necessitano di cure continuative, ovvero appartenenti a nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 o in stato di bisogno, ovvero di donne in gravidanza, ovvero di persone di età pari o superiore a sessantacinque anni";

b) dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

"4-*bis*. Nei limiti delle risorse ad essi assegnate, i comuni possono prevedere il superamento del limite del 50 per cento della spesa sostenuta per persone in condizioni di particolare fragilità, anche economica, appartenenti alle categorie di cui al comma 1.

4-*ter*. Nell'ambito e nei limiti delle risorse loro assegnate, i comuni possono utilizzare una quota pari al 5 per cento delle medesime risorse anche per finanziare le spese necessarie per promuovere ed attivare la misura di cui al presente articolo".

6-*quater*. Al fine di sostenere le attività di trasformazione digitale dei servizi di motorizzazione resi a cittadini e imprese dagli uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché di garantire elevati livelli di sicurezza cibernetica in relazione al trattamento dei dati, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, un apposito fondo con una dotazione pari a 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6-*quinquies*. All'articolo 22, comma 6, lettera *b)*, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, il secondo periodo è soppresso.

6-*sexies*. In fase di progettazione ed esecuzione di infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario devono essere previste infrastrutture complementari atte a consentire il passaggio in sicurezza di fauna selvatica nelle aree in cui è maggiore la sua presenza nel territorio.

6-*septies*. Le disposizioni del comma 6-*sexies* si applicano alle infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario la cui attività di progettazione è avviata successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

6-*octies*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, sono definite le specifiche tecniche destinate ai gestori e finalizzate ad assicurare modalità standardizzate ai fini della progettazione di cui al comma 6-*sexies*.

6-*novies*. Dall'attuazione delle disposizioni dei commi 6-*sexies*, 6-*septies* e 6-*octies* non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

6-*decies*. All'articolo 18 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, il comma 3-*bis* è abrogato».

Dopo l'articolo 1 sono inseriti i seguenti:

«Art. 1-*bis (Semplificazioni nelle agevolazioni sui veicoli per le persone con disabilità)*. — 1. Per il riconoscimento delle agevolazioni previste dall'articolo 8 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, con riferimento all'acquisto di veicoli, i soggetti con ridotte o impedite capacità motorie permanenti, abilitati alla guida, presentano una copia semplice della patente posseduta, ove essa contenga l'indicazione di adattamenti, anche di serie, per il veicolo agevolabile da condurre, prescritti dalle commissioni mediche locali di cui all'articolo 119, comma 4, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. Con decreto di natura non regolamentare, il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, provvede a modificare il decreto del Ministro delle finanze 16 maggio 1986, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 113 del 17 maggio 1986, per adeguarlo a quanto disposto dal comma 1.

Art. 1-*ter (Disposizioni per garantire la sicurezza della circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica)*. — 1. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, i commi da 75 a 75-*septies* sono sostituiti dai seguenti:

"75. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possiedono i seguenti requisiti:

a) le caratteristiche costruttive di cui all'allegato 1 annesso al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 162 del 12 luglio 2019;

b) assenza di posti a sedere;

c) motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW;

d) segnalatore acustico;

e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di cui al comma 75-*quaterdecies*;

f) la marcatura 'CE' prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006.

75-*bis*. A decorrere dal 1° luglio 2022, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica commercializzati in Italia devono essere dotati di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote. Per i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica già in circolazione prima di tale data, è fatto obbligo di adeguarsi entro il 1° gennaio 2024.

75-*ter*. Fermo restando quanto previsto dai commi da 75 a 75-*vicies bis*, i servizi di noleggio dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, anche in modalità *free-floating*, possono essere attivati esclusivamente con apposita deliberazione della Giunta comunale, nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi in circolazione:

a) l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso;

b) le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati;

c) le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città.

75-*quater*. È vietata la circolazione ai monopattini a motore con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75.

75-*quinquies*. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, per quanto non previsto dai commi da 75 a 75-*vicies* ter, sono equiparati ai velocipedi.

75-*sexies*. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, e di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare su strada pubblica solo se provvisti anteriormente di luce bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa, entrambe accese e ben funzionanti. I monopattini elettrici sono altresì dotati posteriormente di catadiottri rossi.

75-*septies*. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, il conducente del monopattino a propulsione prevalentemente elettrica deve circolare indossando il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-*ter* dell'articolo 162 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

75-*octies*. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età.

75-*novies*. I conducenti di età inferiore a diciotto anni hanno l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.

75-*decies*. È vietato trasportare altre persone, oggetti o animali, di trainare veicoli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo.

75-*undecies*. È vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sui marciapiedi. Sui marciapiedi è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. È altresì vietato circolare contromano, salvo che nelle strade con doppio senso ciclabile.

75-*duodecies*. I conducenti dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio sempre con entrambe le mani, salvo che sia necessario segnalare la manovra di svolta sui mezzi privi di indicatori di direzione.

75-*terdecies*. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare esclusivamente su strade urbane con limite di velocità di 50 km/h, nelle aree pedonali, su percorsi pedonali e ciclabili, su corsie ciclabili, su strade a priorità ciclabile, su piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata ovvero dovunque sia consentita la circolazione dei velocipedi.

75-*quaterdecies*. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono superare il limite di velocità di 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali. Non possono superare il limite di 20 km/h in tutti gli altri casi di circolazione di cui al comma 75-*terdecies*.

75-*quinquiesdecies*. È vietato sostare sul marciapiede, salvo che nelle aree individuate dai comuni. I comuni possono individuare tali aree, garantendo adeguata capillarità, privilegiando la scelta di localizzazioni alternative ai marciapiedi. Tali aree possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito *internet* istituzionale del comune. Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati a velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.

75-*sexiesdecies*. Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici, al fine di prevenire la pratica diffusa del parcheggio irregolare dei loro mezzi, devono altresì prevedere l'obbligo di acquisizione della fotografia, al termine di ogni noleggio, dalla quale si desuma chiaramente la posizione dello stesso nella pubblica via.

75-*septiesdecies*. Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici sono tenuti ad organizzare, in accordo con i comuni nei quali operano, adeguate campagne informative sull'uso corretto del monopattino elettrico e ad inserire nelle applicazioni digitali per il noleggio le regole fondamentali, impiegando tutti gli strumenti tecnologici utili a favorire il rispetto delle regole.

75-*duodevicies*. Chiunque viola le disposizioni di cui ai commi da 75-*sexies* a 75-*quaterdecies* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 50 a euro 250.

75-*undevicies*. Chiunque circola con un monopattino a motore avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 75 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400.

75-*vicies*. Alla violazione delle disposizioni di cui al comma 75-*quater* consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del monopattino, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, quando il monopattino ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 1 kW.

75-*vicies semel*. Nei casi di violazione della disposizione di cui al comma 75-*quinquiesdecies* si applica la sanzione di cui all'articolo 158, comma 5, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, prevista per i ciclomotori e i motoveicoli.

75-*vicies bis*. Ai fini delle sanzioni di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-*vicies semel* si applicano le disposizioni del titolo VI del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Si considerano in circolazione i veicoli o i dispositivi di mobilità personale che sono condotti nelle aree e negli spazi individuati dal medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.

75-*vicies ter*. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in collaborazione con il Ministero dell'interno e con il Ministero dello sviluppo economico, avvia apposita istruttoria finalizzata alla verifica della necessità dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile per i danni a terzi derivanti dalla circolazione dei monopattini elettrici. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmette alle competenti Commissioni parlamentari una relazione sugli esiti dell'attività istruttoria di cui al primo periodo entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione"».

All'articolo 2:

al comma 1, dopo le parole: «legge 28 febbraio 2020, n. 8, le parole» sono inserite le seguenti: «: "relative all'anno 2020 e all'anno 2021" sono sostituite dalle seguenti: "relative agli anni 2020 e 2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio" e le parole:»;

dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

«1-*bis*. 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 alla tratta autostradale di cui all'articolo 13-*bis*, comma 2, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, può avvenire, in deroga alle disposizioni del comma 1 del medesimo articolo 13-*bis*, anche facendo ricorso alle procedure previste dall'articolo 183 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, da concludere entro il 31 dicembre 2022. In caso di avvio della procedura di affidamento della concessione secondo le modalità di cui al primo periodo e nelle more del suo svolgimento, la società Autobrennero Spa, fermo restando quanto previsto dal citato articolo 13-*bis*, comma 2, del decreto-legge n. 148 del 2017, provvede, altresì, al versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro i termini di cui ai commi 3 e 4 del medesimo articolo 13-*bis*, di una somma corrispondente agli importi previsti dallo stesso comma 3 in relazione agli anni 2018, 2019, 2020 e 2021, a titolo di acconto delle somme dovute dalla medesima società in forza della delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) 1° agosto 2019, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 255 del 30 ottobre 2019. In caso di affidamento della concessione a un operatore economico diverso dalla società Autobrennero Spa e qualora le somme effettivamente dovute da tale società in forza della citata delibera del CIPE 1° agosto 2019 risultino inferiori a quelle corrisposte ai sensi del secondo periodo del presente comma, il concessionario subentrante provvede a versare l'importo differenziale direttamente alla società Autobrennero Spa mediante riduzione delle somme dovute al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di concedente, a titolo di prezzo della concessione.

1-*ter*. Per le medesime finalità di cui al comma 1-*bis* del presente articolo, all'articolo 13-*bis* del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, il primo e il secondo periodo sono sostituiti dai seguenti: "La società Autobrennero Spa provvede al trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse accantonate in regime di esenzione fiscale fino 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 ciascuno degli anni successivi";

b) al comma 4, le parole: "entro il 31 luglio 2021" sono sostituite dalle seguenti: "entro il 15 dicembre 2021" e le parole: "entro il 30 giugno 2021" sono sostituite dalle seguenti: "entro il 21 dicembre 2021"»;

dopo il comma 2 sono inseriti i seguenti:

«2-*bis*. All'articolo 9-*tricies semel*, comma 1, del decreto-legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, le parole: "31 ottobre 2021", ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: "31 dicembre 2021".

2-*ter*. Al fine di ridurre i tempi di realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, di cui all'articolo 35, comma 1-*ter*, quarto periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, nelle more della definizione del procedimento di revisione della concessione di cui al terzo periodo del medesimo articolo 35, comma 1-*ter*, è autorizzato l'acquisto da parte della società ANAS Spa dei progetti elaborati dalla società Autostrada tirrenica S.p.a. relativi al predetto intervento viario, previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Per le finalità di cui al primo periodo, la società ANAS S.p.a. provvede ad acquisire preventivamente il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si pronuncia entro trenta giorni dalla data di ricezione della richiesta, in relazione alle eventuali integrazioni o modifiche da apportare ai predetti progetti, nonché all'entità del corrispettivo da riconoscere secondo i criteri di cui al primo periodo.

2-*quater*. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 2-*ter*, pari a 36,5 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede, quanto a 35,8 milioni di euro per l'anno 2021, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e, quanto a 700.000 euro per l'anno 2021, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1016, della legge 27 dicembre 2006, n. 296. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

2-*quinquies*. Al fine di favorire il superamento della grave crisi derivante dalle complesse problematiche del traffico e della mobilità lungo la rete stradale e autostradale della regione Liguria, nelle more della definizione del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la società ANAS S.p.a. relativo al periodo 2021-2025, è assegnato alla società ANAS S.p.a. un contributo di 3 milioni di euro per l'anno 2022 e di 5 milioni di euro per l'anno 2023 da destinare alla redazione della progettazione di fattibilità tecnico-economica relativa all'adeguamento e alla messa in sicurezza della strada statale 1 via Aurelia nel tratto compreso tra il comune di Sanremo e il comune di Ventimiglia. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

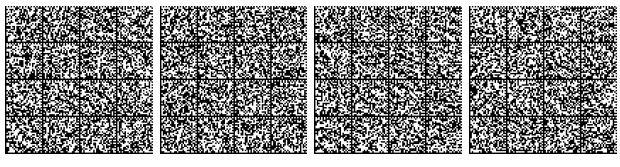
2-*sexies*. Per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti *in house* ai sensi dell'articolo 5 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, è autorizzata la costituzione di una nuova società, interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

2-*septies*. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con riferimento alla società di cui al comma 2-*sexies*, sono definiti l'atto costitutivo e lo statuto sociale, sono nominati gli organi sociali per il primo periodo di durata in carica, anche in deroga alle disposizioni del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, sono stabilite le remunerazioni degli stessi organi ai sensi dell'articolo 2389, primo comma, del codice civile e sono definiti i criteri, in riferimento al mercato, per la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche da parte del consiglio di amministrazione ai sensi dell'articolo 2389, terzo comma, del codice civile, in deroga all'articolo 23-*bis* del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Le successive modifiche allo statuto e le successive nomine dei componenti degli organi sociali sono deliberate a norma del codice civile.

2-*octies*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definiti i contenuti e le modalità di esercizio del controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sulla società di cui al comma 2-*sexies*.

2-*novies*. La società di cui al comma 2-*sexies* può, nei limiti delle risorse disponibili, stipulare, anche in deroga alla disciplina del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, a eccezione delle norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, apposite convenzioni, anche a titolo oneroso, con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale nonché costituire società di gestione di autostrade statali ovvero acquisire partecipazioni nelle medesime società, secondo le modalità e le procedure definite dallo statuto di cui al comma 2-*septies* e dal decreto di cui al comma 2-*octies*.

2-*decies*. A decorrere dalla data di acquisto dell'efficacia del decreto di cui al comma 2-*septies*, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni alla società ANAS S.p.a. sono trasferite alla società di cui al comma 2-*sexies*.



2-*undecies*. Dopo il comma 6 dell'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, è inserito il seguente:

"6-*bis*. La società ANAS S.p.a. adotta sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, 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. Le attività di cui al periodo precedente sono svolte sulla base del contratto di programma sottoscritto tra la società ANAS S.p.a. e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili".

2-*duodecies*. All'articolo 1, comma 870, secondo periodo, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, le parole: "definisce il corrispettivo annuale a fronte delle opere da realizzare e dei servizi da rendere" sono sostituite dalle seguenti: "individua le opere da realizzare e i servizi da rendere". Il comma 5 dell'articolo 13 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, è abrogato.

2-*terdecies*. Le società di cui all'articolo 36, comma 2, lettera *b)*, numero 4), del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, che non hanno provveduto, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, 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 legge di conversione del presente decreto, è nominato un commissario liquidatore. Con il decreto di nomina è determinato il compenso spettante al commissario liquidatore sulla base del 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. Resta ferma l'assegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili delle risorse già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale di cui al primo periodo e ancora disponibili alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, da impiegare per le medesime finalità.

2-*quaterdecies*. All'articolo 36, comma 3-*bis*, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: "Per i quadri economici approvati a decorrere dal 1° gennaio 2022, la quota di cui al precedente periodo non può superare il 9 per cento dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento. Entro il predetto limite, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulla base delle risultanze della contabilità analitica sulle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS s.p.a., stabilisce la quota da riconoscere alla società con obiettivo di efficientamento dei costi".

2-*quinquiesdecies*. Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a partecipare al capitale sociale e a rafforzare la dotazione patrimoniale della società di cui al comma 2-*sexies* con un apporto complessivo di 52 milioni di euro, da sottoscrivere e versare, anche in più fasi e per successivi aumenti di capitale e della dotazione patrimoniale, nel limite di spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2021, di 10 milioni di euro per l'anno 2022 e di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024. Ai relativi oneri si provvede:

a) quanto a 2 milioni di euro per l'anno 2021, mediante versamento all'entrata del bilancio dello Stato, nel medesimo anno, di una corrispondente somma iscritta in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77;

b) quanto a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione del Fondo di conto capitale di cui al comma 5 dell'articolo 34-*ter* della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

2-*sexiesdecies*. L'apporto di cui al comma 2-*quinquiesdecies* può essere incrementato fino a 528 milioni di euro per l'anno 2021 mediante versamento, nel medesimo anno, all'entrata del bilancio dello Stato, e successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa, di una corrispondente somma iscritta in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

2-*septiesdecies*. Al fine di assicurare la realizzazione degli interventi urgenti per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade comunali di Roma capitale, nonché di rimuovere le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità nel territorio comunale derivanti dalle condizioni della piattaforma stradale delle strade comunali, Roma capitale è autorizzata a stipulare, entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato di cui all'articolo 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42, apposita convenzione con la società ANAS S.p.a., in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento di tali interventi, da realizzare entro novanta giorni dalla sottoscrizione della convenzione. Per le finalità di cui al primo periodo e limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS Spa può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, da essa conclusi, ancora efficaci alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e in relazione ai qua-

li non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati su tali accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione nei modi previsti dai commi da 2 a 6 del medesimo articolo 54. Per le finalità di cui al presente comma, la società ANAS S.p.a. è altresì autorizzata a utilizzare, ai sensi dell'articolo 1, comma 873, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, le risorse già disponibili per interventi di manutenzione straordinaria nell'ambito del contratto di programma tra la società ANAS S.p.a. e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel limite di 5 milioni di euro»;

dopo il comma 4 sono aggiunti i seguenti:

«4-*bis*. 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 i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 30 giugno 2022 è adottato il Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico. 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 resesi necessarie nel corso dell'attuazione degli stralci medesimi, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentiti i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze e l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata";

b) dopo il comma 516 sono inseriti i seguenti:

"516-*bis*. Entro il 28 febbraio 2022, con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti le modalità e i criteri per la redazione e per l'aggiornamento del Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e della sua attuazione per successivi stralci secondo quanto previsto dal medesimo comma, tenuto conto dei piani di gestione delle acque dei bacini idrografici predisposti dalle Autorità di bacino distrettuali, ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e in particolare:

a) ai fini della definizione del Piano nazionale di cui al comma 516, le modalità con cui le Autorità di bacino distrettuali, gli Enti di governo dell'ambito 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 e i relativi criteri di priorità, tenuto anche conto della valutazione della qualità tecnica e della sostenibilità economico-finanziaria effettuata dall'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente per gli interventi proposti da soggetti da essa regolati;

b) i criteri per l'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 attuazione e di rendicontazione degli interventi ammessi al finanziamento negli stralci.

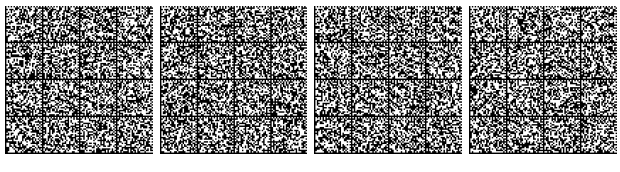
516-*ter*. Gli interventi finanziati con i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 17 aprile 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 148 del 26 giugno 2019, e 1° agosto 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 226 del 26 settembre 2019, sono inseriti nel Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e sono attuati e monitorati secondo le modalità previste nei medesimi decreti. Al fine di garantire il rispetto del cronoprogramma previsto dal Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, fino all'adozione del Piano nazionale di cui al comma 516, le risorse economiche già disponibili alla data di entrata in vigore della presente disposizione per la realizzazione degli interventi previsti dal medesimo comma 516 sono utilizzate, tenuto conto dei procedimenti già avviati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e dall'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, per la programmazione di ulteriori stralci attuativi approvati con le modalità stabilite dal terzo periodo del citato comma 516";

c) i commi 517 e 518 sono abrogati;

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 di cui al comma 516";

e) il comma 520 è sostituito dal seguente:

"520. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, anche ai fini di quanto previsto dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, monitora l'andamento dell'attuazione degli interventi del Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e assicura il sostegno e le misure di accompagnamento ai soggetti attuatori per la risoluzione di eventuali criticità nella programmazione e nella realizzazione degli interventi";



f) al comma 524, le parole: "'Piano invasi' o 'Piano acquedotti' sulla base della sezione di appartenenza" sono sostituite dalle seguenti: "Piano nazionale di cui al comma 516";

g) il comma 525 è sostituito dal seguente:

"525. Fermo restando quanto previsto, in relazione agli interventi 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, dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, e dal titolo II della parte I del medesimo decreto-legge, nonché dal comma 520 del presente articolo, 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 e, 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 il termine di trenta 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 di realizzazione degli interventi, e definisce le modalità, anche contabili, di intervento. Il Commissario straordinario opera in via sostitutiva anche per la realizzazione degli interventi previsti nel Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo in mancanza del gestore legittimato a operare. Gli oneri per i compensi dei Commissari straordinari sono definiti dal decreto di nomina e sono posti a carico delle risorse destinate agli interventi. I compensi dei Commissari straordinari 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".

4-*ter*. Al comma 155 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole: ", di cui 60 milioni di euro annui per la sezione 'invasi'" sono soppresse.

4-*quater*. Il comma 4-*bis* dell'articolo 6 della legge 1° agosto 2002, n. 166, è sostituito dai seguenti:

"4-*bis*. Con il regolamento di cui all'articolo 2 del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, sono definite le modalità con cui il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari e all'approvazione tecnica dei progetti delle opere di derivazione e adduzione connesse agli sbarramenti di ritenuta di cui all'articolo 1, comma 1, del citato decreto-legge n. 507 del 1994, aventi le seguenti caratteristiche:

a) in caso di utilizzo della risorsa idrica con restituzione in alveo: l'opera di presa e le opere comprese tra la presa e la restituzione in alveo naturale, escluse le centrali idroelettriche e di pompaggio e gli altri impianti industriali;

b) in caso di utilizzo della risorsa idrica senza restituzione in alveo: l'opera di presa e le opere successive alla presa, sino e compresa la prima opera idraulica in grado di regolare, dissipare o disconnettere il carico idraulico di monte rispetto alle opere di valle, ovvero la prima opera idraulica di ripartizione della portata derivata.

4-*ter*. All'approvazione tecnica dei progetti delle opere di derivazione e di adduzione non individuate ai sensi del comma 4-*bis* e alla vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari sulle medesime opere provvedono le regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano.

4-*quater*. Nel caso di opere di derivazione e di adduzione di cui ai commi 4-*bis* e 4-*ter* tra loro interconnesse, i compiti e le funzioni di cui ai commi 4-*bis* e 4-*ter* sono svolti dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero dalle regioni e province autonome di Trento e di Bolzano sulla base di accordi sottoscritti ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241"».

Dopo l'articolo 2 è inserito il seguente:

«Art. 2-*bis (Individuazione di nuovi siti per i caselli autostradali al servizio delle stazioni per l'alta velocità)*. — 1. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con i concessionari delle tratte autostradali in concessione, procede alla valutazione, sulla base di un'analisi di fattibilità tecnico-economica, dei siti per l'ubicazione dei caselli autostradali funzionali all'accesso alle stazioni ferroviarie per l'alta velocità e per l'alta capacità di prossima realizzazione. I nuovi caselli, valutati sostenibili in relazione alla domanda di traffico, sono assentiti in concessione alle società e regolati mediante un *addendum* agli atti convenzionali vigenti».

All'articolo 3:

al comma 1, primo periodo, le parole: «di seguito ERTMS» sono sostituite dalle seguenti: «di seguito denominato "sistema ERTMS"» e le parole: «sotto sistema» sono sostituite dalla seguente: «sottosistema»;

al comma 2, secondo periodo, le parole: «e soltanto nel caso che in cui» sono sostituite dalle seguenti: «, soltanto nel caso in cui»;

al comma 3, secondo periodo, le parole: «le tempistiche previste» sono sostituite dalle seguenti: «i tempi previsti»;

al comma 8, primo periodo, le parole: «si interseca con» sono sostituite dalle seguenti: «interseca il» e le parole: «e con i» sono sostituite dalle seguenti: «e i»;

al comma 9, le parole: «anno 2021» sono sostituite dalle seguenti: «anno 2021,»;

dopo il comma 9 sono aggiunti i seguenti:

«9-*bis*. In considerazione degli effetti negativi determinati dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 sui fatturati degli operatori economici operanti nel settore del trasporto registrati nell'esercizio 2020, l'Autorità di regolazione dei trasporti è autorizzata, per l'esercizio finanziario 2022, a fare fronte alla copertura delle minori entrate derivanti dalla riduzione degli introiti connessi al contributo per il funzionamento dovuto ai sensi della

lettera *b)* del comma 6 dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, previste nella misura di 3,7 milioni di euro, mediante l'utilizzo della quota non vincolata dell'avanzo di amministrazione accertato alla data del 31 dicembre 2020. Alla compensazione dei maggiori oneri, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, pari a 3,7 milioni di euro annui per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189.

9-*ter*. All'articolo 19 della legge 12 novembre 2011, n. 183, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole: "tunnel di base" sono inserite le seguenti: "nonché delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze,";

b) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

"1-*bis*. Al fine di assicurare uniformità di disciplina rispetto al cantiere di cui al comma 1, le aree e i siti dei Comuni di Bruzolo, Bussoleno, Giaglione, Salbertrand, San Didero, Susa e Torrazza Piemonte, individuati per l'installazione dei cantieri della sezione transfrontaliera della parte comune e delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze, costituiscono aree di interesse strategico nazionale";

c) al comma 2, le parole: "di cui al comma 1" sono sostituite dalle seguenti: "di cui ai commi 1 e 1-bis"».

All'articolo 4:

dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

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

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

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

1-*quinquies*. Agli oneri derivanti dal comma 1-*quater*, pari a 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e a 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036, si provvede, per 8 milioni di euro per l'anno 2022 e 12 milioni di euro a decorrere dall'anno 2023, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

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

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

730-*ter*. Per le finalità di cui al comma 729, per 'relitto' si intende una nave sommersa o semisommersa, o qualsiasi parte di essa, compresi gli arredi".

1-*septies*. All'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) i commi da 1 a 1-*sexies* sono sostituiti dai seguenti:

"1. Le Autorità di sistema portuale redigono un documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Il DPSS:

a) definisce gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale;

b) individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale che comprendono, oltre

alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale;

c) ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città;

d) individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.

1-*bis*. Il DPSS è adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale; è sottoposto, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-*bis* della legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-*ter* della presente legge. Il documento di programmazione strategica di sistema non è assoggettato alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS).

1-*ter*. Nei singoli porti amministrati dalle Autorità di sistema portuale l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, individuati e delimitati nel DPSS, sono disegnati e specificati nel piano regolatore portuale (PRP), che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio nel rispetto del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327. Se la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità non è prevista dal PRP, il vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, può essere disposto dall'Autorità di sistema portuale, mediante una conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 14-*ter* della legge 7 agosto 1990, n. 241. Si applica quanto previsto dall'articolo 13 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

1-*quater*. Le funzioni ammesse dai PRP nelle aree portuali sono esclusivamente quelle previste dall'articolo 4, comma 3; nelle aree retro-portuali possono essere ammesse attività accessorie alle funzioni previste dal citato articolo 4, comma 3.

1-*quinquies*. La pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del PRP. La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale. Ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonché agli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto individuati nel DPSS, l'ente competente vi provvede previa acquisizione dell'intesa con l'Autorità di sistema portuale. Le Autorità di sistema portuale indicano al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alle regioni le aree portuali e retro-portuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.

1-*sexies*. Nel caso dei porti in cui siano tuttora in vigore PRP approvati antecedentemente all'entrata in vigore della presente legge, nelle more dell'approvazione del nuovo PRP, laddove il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale ravvisi la necessità di realizzare opere in via d'urgenza, il piano operativo triennale di cui all'articolo 9, comma 5, lettera *b)*, può definire, in via transitoria, la destinazione funzionale di alcune aree sulla base delle funzioni ammesse dall'articolo 4, comma 3. In tale caso il piano operativo triennale è soggetto a specifica approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS, ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

1-*septies*. Gli ambiti portuali come delimitati dal DPSS, ovvero, laddove lo stesso non sia ancora stato approvato, dai vigenti PRP, anche se approvati prima della data di entrata in vigore della presente legge, sono equiparati alle zone territoriali omogenee B previste dal decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, ai fini dell'applicabilità della disciplina stabilita dall'articolo 142, comma 2, del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42. Le regioni adeguano il proprio piano territoriale paesistico regionale entro il termine perentorio di quarantacinque giorni dall'approvazione del DPSS";

b) i commi da 2 a 2-*sexies* sono sostituiti dai seguenti:

"2. I PRP di cui al comma 1-*ter* sono redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del DPSS nonché in conformità alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e approvate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I PRP specificano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione.

2-*bis*. Nei porti di cui al comma 1-*ter*, in cui è istituita l'Autorità di sistema portuale, il PRP, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è:

a) adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale;

b) inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, al comune e alla regione interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi

i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza, che si esprimono entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;

c) approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma 3-*ter*, dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS.

2-*ter*. Il PRP è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza";

c) il comma 3 è sostituito dal seguente:

"3. Nei porti di cui alla categoria II, classe III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera *e)*, l'ambito e l'assetto complessivo del porto sono specificati dal PRP, che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate";

d) il comma 4-*ter* è sostituito dal seguente:

"4-*ter*. Le varianti-stralcio di cui al comma 4 relative ai porti compresi in un'Autorità di sistema portuale, la cui competenza ricade in più regioni, sono approvate con atto della regione nel cui territorio è ubicato il porto oggetto di variante-stralcio, sentite le regioni nel cui territorio sono compresi gli altri porti amministrati dalla medesima Autorità di sistema portuale";

e) il comma 5 è sostituito dal seguente:

"5. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, è successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente";

f) la rubrica è sostituita dalla seguente: "Documento di programmazione strategica di sistema. Piano regolatore portuale".

1-*octies*. Le modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di cui al comma 1-*septies* del presente articolo non si applicano ai documenti di pianificazione strategica di sistema approvati prima della data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

1-*novies*. Le regioni adeguano i propri ordinamenti alle disposizioni dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come da ultimo modificato dal comma 1-*septies* del presente articolo, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Le disposizioni del citato articolo 5 si applicano nelle regioni a statuto speciale compatibilmente con i rispettivi statuti e con le relative norme di attuazione»;

al comma 2:

alla lettera *b)*, dopo le parole: «Porto Isola di Gela» sono aggiunte le seguenti: «nonché Porto di Licata»;

dopo la lettera *b)* è aggiunta la seguente:

«b-*bis*) al punto 15-*bis*), le parole: "e Reggio Calabria" sono sostituite dalle seguenti: ", Reggio Calabria e Saline"»;

dopo il comma 3 sono inseriti i seguenti:

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

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

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

3-*quinquies*. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 3-*ter*, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2022 e a 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio»;

dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

«4-*bis*. All'articolo 88, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole: "alle imprese armatoriali delle unità o navi iscritte nei registri nazionali che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali" sono sostituite dalle seguenti: "alle imprese armatoriali con sede legale ovvero

aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo e che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione e ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito e ad assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, relativamente al personale marittimo avente i requisiti di cui all'articolo 119 del codice della navigazione e imbarcato sulle unità navali suddette".

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

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

b) è aggiunto, in fine, il seguente comma:

"Ai fini della determinazione del trattamento economico riconosciuto al gestore si applicano le disposizioni dell'articolo 23-*ter*, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214".

4-*quater*. Al fine di potenziare il servizio pubblico di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como svolto dalla Gestione governativa navigazione laghi, necessario per garantire la mobilità dei pendolari e degli studenti a seguito dell'interruzione per lavori urgenti della strada statale 340 "Regina", cosiddetta "variante della Tremezzina", è riconosciuto alla Gestione governativa medesima un contributo di 2.500.000 euro per l'anno 2021. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione, per l'anno 2021, dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 19-*ter*, comma 16, del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166»;

al comma 5:

alla lettera *a)*, numero 3), le parole: «31 luglio 2021», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «15 dicembre 2021»;

alla lettera *d)*, capoverso 10-*sexies*, secondo periodo, dopo le parole: «Ministero delle infrastrutture e» è inserita la seguente: «della»;

dopo il comma 5 sono inseriti i seguenti:

«5-*bis*. Per le finalità di cui all'articolo 199, comma 1, lettera *b)*, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale è autorizzata a corrispondere al soggetto fornitore di lavoro portuale di cui all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, un ulteriore contributo, nel limite massimo di spesa di 1 milione di euro per l'anno 2021, pari a 90 euro per ogni lavoratore in relazione a ciascuna giornata di lavoro prestata in meno nell'anno 2020 rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019, per cause riconducibili alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

5-*ter*. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 5-*bis*, pari a 1 milione di euro per l'anno 2021, 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 per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

5-*quater*. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio»;

dopo il comma 6 sono aggiunti i seguenti:

«6-*bis*. Al comma 278 dell'articolo 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, dopo le parole: "con una dotazione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2020" sono inserite le seguenti: "nonché di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022";

b) dopo il terzo periodo è inserito il seguente: "Delle risorse del predetto fondo possono avvalersi anche le Autorità di sistema portuale soccombenti in sentenze esecutive, o comunque parti debitrici in verbali di conciliazione giudiziale, aventi a oggetto risarcimenti liquidati in favore di superstiti di coloro che sono deceduti per patologie asbesto-correlate, compresi coloro che non erano dipendenti diretti delle cessate organizzazioni portuali".

6-*ter*. Agli oneri derivanti dal comma 6-*bis*, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, si provvede mediante riduzione, per 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, del Fondo sociale per occupazione e formazione, di cui all'articolo 18, comma 1, lettera *a)*, del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6-*quater*. All'articolo 184-*quater* del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

"5-*bis*. Al fine di promuovere investimenti a favore di progetti di economia circolare, di favorire l'innovazione tecnologica e di garantire la sicurezza del trasporto marittimo, le amministrazioni competenti possono autorizzare, previa caratterizzazione, eventualmente anche per singole frazioni granulometriche, dei materiali derivanti dall'escavo di fondali di aree portuali e marino-costiere condotta secondo la disciplina vigente in materia, di cui all'articolo 109 del presente decreto legislativo e all'articolo 5-*bis* della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e salve le ulteriori specificazioni tecniche definite ai sensi del comma 5-*ter* del presente articolo, il riutilizzo dei predetti materiali in ambienti terrestri e marino-costieri anche per singola frazione granulometrica ottenuta a seguito di separazione con metodi fisici.

5-*ter*. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono adottate le norme tecniche che disciplinano le opzioni di riutilizzo dei sedimenti di dragaggio e di ogni loro singola frazione granulometrica secondo le migliori tecnologie disponibili"».

Dopo l'articolo 4 è inserito il seguente:

«Art. 4-*bis (Disposizioni in materia di servizio di trasporto pubblico non di linea a mezzo di natanti)*. — 1. All'articolo 200, comma 6-*bis*, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo le parole: "le autovetture a uso di terzi di cui all'articolo 82, comma 5, lettera *b)*, del medesimo codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992" sono aggiunte le seguenti: "nonché i natanti che svolgono servizio di trasporto pubblico non di linea ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 15 gennaio 1992, n. 21"».

All'articolo 5:

al comma 1:

al primo periodo, le parole: «di seguito CISMI» sono sostituite dalle seguenti: «di seguito denominato "CISMI"»;

al secondo periodo, le parole: «collocato in fuori ruolo» sono sostituite dalle seguenti: «collocato fuori ruolo»;

al quarto periodo, le parole: «euro per l'anno» sono sostituite dalle seguenti: «per l'anno» e le parole: «può avvalersi fino ad un massimo di» sono sostituite dalle seguenti: «può avvalersi di non più di»;

al comma 2, dopo le parole: «pubblici e privati» è inserito il seguente segno d'interpunzione: «,»;

al comma 4:

alla lettera *a)*, le parole: «e delle finanze,» sono sostituite dalle seguenti: «e delle finanze»;

alla lettera *b)*, le parole: «rimborso spese» sono sostituite dalle seguenti: «rimborso delle spese»;

al comma 5, secondo periodo, dopo le parole: «per l'anno 2021» è inserito il seguente segno d'interpunzione: «,» ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio»;

al comma 11:

alla lettera *a)*, dopo le parole: «per ciascuna"» sono inserite le seguenti: «, ovunque ricorrono,»;

alla lettera *b)*, le parole: «punto 7» sono sostituite dalle seguenti: «numero 7)».

All'articolo 6:

al comma 5, ultimo periodo, le parole: «decreto ministeriale» sono sostituite dalle seguenti: «decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti»;

al comma 8, lettera *b)*, le parole: «e, al secondo periodo» sono sostituite dalle seguenti: «e le parole: "da un rappresentante dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali," sono soppresse e, al secondo periodo» e la parola: «autostradali"» è sostituita dalle seguenti: «autostradali, nel rispetto del principio della parità di genere"»;

alla rubrica, dopo le parole: «dell'Agenzia nazionale per la sicurezza» sono inserite le seguenti: «delle ferrovie e».

All'articolo 7:

al comma 2:

alla lettera *a)*, capoverso 4, primo periodo, le parole: «che possono procedere» sono sostituite dalle seguenti: «; i commissari straordinari possono procedere»;

alla lettera *b)*, capoverso 9, quarto periodo, le parole: «della presente norma» sono sostituite dalle seguenti: «del presente comma»;

dopo la lettera *b)* è aggiunta la seguente:

«b-*bis*) dopo il comma 9 è aggiunto il seguente:

"9-*bis*. Anche ai fini della salvaguardia dei livelli occupazionali e del reintegro dei servizi esternalizzati, quali la gestione aeroportuale dei servizi di assistenza a terra e di manutenzione, il Ministro dell'economia e delle finanze riferisce annualmente alle Commissioni parlamentari competenti sull'attuazione del piano industriale e sul programma di investimenti della società di cui all'articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, sullo stato delle relazioni industriali e sugli aumenti di capitale deliberati. In sede di prima applicazione il Ministro riferisce entro il 31 marzo 2022"».

Dopo l'articolo 7 è inserito il seguente:

«Art. 7-*bis (Istituzione della Giornata nazionale "Per non dimenticare")*. — 1. Al fine di promuovere la sicurezza dei mezzi di trasporto con riguardo alla tutela dell'incolumità delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni di trasporto dei passeggeri, la Repubblica riconosce il giorno 8 ottobre come Giornata nazionale "Per non dimenticare".

2. La Giornata nazionale di cui al comma 1 non determina gli effetti civili di cui alla legge 27 maggio 1949, n. 260, non comporta riduzioni dell'orario di lavoro negli uffici pubblici né, qualora cada in giorno feriale, costituisce giorno di vacanza o comporta riduzione di orario per le scuole di ogni ordine e grado, ai sensi degli articoli 2 e 3 della legge 5 marzo 1977, n. 54.

3. In occasione della Giornata nazionale di cui al comma 1, le istituzioni che hanno competenza nel settore dei trasporti nonché le scuole di ogni ordine e grado, anche in coordinamento con le associazioni e con gli organismi operanti nel settore, possono organizzare cerimonie, iniziative e incontri al fine di ricordare le vittime degli incidenti e di sensibilizzare l'opinione pubblica in relazione alla sicurezza nel trasporto, alla centralità del passeggero, al rispetto della dignità umana e del valore della vita di ciascun individuo.

4. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica».

All'articolo 8:

dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

«1-*bis*. Alla lettera b-*bis*) del comma 1031 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole da: "a chi omologa in Italia" fino a: "decreto del Ministro delle

infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219" sono sostituite dalle seguenti: "ai proprietari dei veicoli delle categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G, immatricolati originariamente con motore termico, che installano su tali veicoli, entro il 31 dicembre 2021, un sistema di riqualificazione elettrica, omologato ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219".

1-*ter*. Il comma 2 dell'articolo 74-*bis* del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, è sostituito dal seguente:

"2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sono adottate le disposizioni applicative per il riconoscimento dei contributi previsti dalle disposizioni della lettera b-*bis*) del comma 1031 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145"»;

al comma 2, primo periodo, le parole: «e di un termine di scadenza» sono sostituite dalle seguenti: «e con termine di scadenza»;

al comma 3, primo e secondo periodo, le parole: «legge 23 luglio 2021, n. 123» sono sostituite dalle seguenti: «legge 23 luglio 2021, n. 106»;

dopo il comma 3 sono aggiunti i seguenti:

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

a) il comma 77 è sostituito dal seguente:

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

b) il comma 78 è sostituito dai seguenti:

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

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

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

c) il comma 79 è sostituito dai seguenti:

"79. Ai fini dell'attuazione dei commi 77, 78, 78-*bis* e 78-*ter*, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 82 del 6 aprile 2019.

79-*bis*. L'efficacia dei commi 77, 78, 78-*bis* e 78-*ter* è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea"».

All'articolo 9:

al comma 1, secondo periodo, le parole: «conferenza dei servizi» sono sostituite dalle seguenti: «conferenza di servizi»;

al comma 2:

al primo periodo, la parola: «altresì,» è sostituita dalla seguente: «, altresì»;

al secondo periodo, le parole: «n. 32, convertito con modificazioni» sono sostituite dalle seguenti: «, n. 32, convertito, con modificazioni»;

al comma 3, secondo periodo, le parole: «di cui dell'articolo» sono sostituite dalle seguenti: «di cui all'articolo».

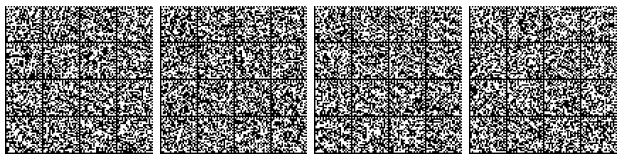
All'articolo 10:

al comma 4 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021. Ove possibile, la modalità semplificata di cui al primo periodo è altresì estesa alla contabilizzazione e alla rendicontazione delle spese sostenute nell'ambito dei Piani di sviluppo e coesione di cui all'articolo 44 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58»;

al comma 5, le parole: «regolamento UE 241/2021» sono sostituite dalle seguenti: «regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021»;

al comma 6, le parole: «di regioni, province autonome» sono sostituite dalle seguenti: «delle regioni, delle province autonome»;

al comma 7, le parole da: «All'articolo 66-*bis*» fino a: «"è sostituito dal seguente: '» sono sostituite dalle seguenti: «All'articolo 64 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, è aggiunto, in fine, il seguente comma: "», le parole: «e la digitalizzazione» sono sostituite dalle seguenti: «e la transizione digitale» e la parola: «on-line.'."» è sostituita dalla seguente: «on-line"»;



dopo il comma 7 sono aggiunti i seguenti:

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

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

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

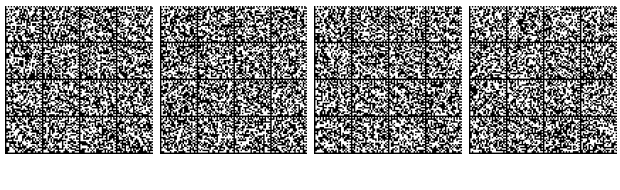
7-*quater*. Al primo periodo del comma 17-*bis* dell'articolo 13 del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, dopo le parole: "da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie" sono aggiunte le seguenti: ", nonché a definire i tempi di adeguamento a dette prescrizioni da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie".

7-*quinquies*. Al fine di assicurare l'efficace e tempestiva attuazione degli interventi pubblici previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, fino al 31 dicembre 2026 le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, possono avvalersi direttamente della società Cassa depositi e prestiti S.p.a. e di società da essa direttamente o indirettamente controllate per attività di assistenza e supporto tecnico-operativo, per la gestione di fondi e per attività a queste connesse, strumentali o accessorie. I rapporti tra le parti sono regolati sulla base di apposite convenzioni, anche in relazione alla remunerazione dell'attività svolta, concluse sulla base e in conformità all'accordo quadro stipulato tra il Ministero dell'economia e delle finanze e la società Cassa depositi e prestiti Spa. Le amministrazioni possono sottoscrivere le suddette convenzioni nei limiti delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nell'ambito dei rispettivi bilanci, anche a valere sui quadri economici degli investimenti che concorrono a realizzare.

7-*sexies*. Per le medesime finalità di cui al comma 7-*quinquies* nonché al fine di rafforzare il settore del *venture capital*, il Ministero dello sviluppo economico, nel rispetto delle condizioni previste dalla sezione 2.1 della comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04, concernente gli orientamenti sugli aiuti di Stato destinati a promuovere gli investimenti per il finanziamento del rischio, è autorizzato a sottoscrivere, fino a un ammontare pari a 2 miliardi di euro, secondo la disciplina dei relativi regolamenti di gestione, quote o azioni di uno o più fondi per il *venture capital*, come definiti dall'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, o di uno o più fondi che investono in fondi per il *venture capital*, comprese quote o azioni di fondi per il *venture debt* o di uno o più fondi che investono in fondi per il *venture debt*, istituiti dalla società che gestisce anche le risorse di cui all'articolo 1, comma 116, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, a condizione che altri investitori professionali, compresa la società Cassa depositi e prestiti Spa in qualità di istituto nazionale di promozione ai sensi dell'articolo 1, comma 826, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sottoscrivano risorse aggiuntive per almeno il 30 per cento dell'ammontare della sottoscrizione del Ministero medesimo e fermo restando il rispetto della richiamata sezione della comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04. A tal fine è autorizzato il versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro il 31 dicembre 2021, dell'importo di 2 miliardi di euro delle somme iscritte in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, per la successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico relativo all'articolo 1, comma 209, della citata legge n. 145 del 2018. La normativa di attuazione recante le modalità di investimento del Ministero dello sviluppo economico attraverso il fondo di sostegno al *venture capital* disciplina anche le conseguenze del mancato investimento di almeno il 60 per cento del patrimonio del fondo entro cinque anni dalla chiusura, anche parziale, del primo periodo di sottoscrizione.

7-*septies*. Per le medesime finalità di cui al comma 7-*quinquies*, limitatamente agli strumenti e agli interventi in favore delle piccole e medie imprese, le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, possono avvalersi anche della società Mediocredito centrale S.p.a.

7-*octies*. All'articolo 8, comma 2-*bis*, terzo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", anche per evitare qualsiasi effetto decadenziale"».



All'articolo 11:

al comma 3, lettera *a)*, dopo le parole: «regolamento (UE) 2021/241» sono inserite le seguenti: «del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021» e le parole: «regolamento (UE) 2020/285» sono sostituite dalle seguenti: «regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020».

All'articolo 12, comma 1:

alla lettera *a)*, capoverso Art. 6-*quater*:

al comma 1:

al primo periodo, dopo le parole: «delle regioni» sono inserite le seguenti: «Umbria, Marche,», le parole: «Fondo sviluppo e coesione» sono sostituite dalle seguenti: «Fondo per lo sviluppo e la coesione», dopo la parola: «(PNRR)» è inserito il seguente segno d'interpunzione: «,» e le parole: «123.515.175 euro di cui 12.351.518 euro per il 2021 e 111.163.658 euro per il 2022» sono sostituite dalle seguenti: «161.515.175 euro, di cui 16.151.518 euro per il 2021 e 145.363.657 euro per il 2022»;

al secondo periodo, le parole: «legge 31 dicembre 2020, n. 178» sono sostituite dalle seguenti: «legge 30 dicembre 2020, n. 178»;

al comma 2, dopo la parola: «abitanti,» sono inserite le seguenti: «le Città metropolitane e le Province,»;

al comma 3:

al primo periodo, le parole: «sono ripartite ai singoli enti» sono sostituite dalle seguenti: «sono ripartite tra i singoli enti» e le parole: «in tabella A» sono sostituite dalle seguenti: «nella Tabella A allegata al presente decreto»;

al secondo periodo, le parole: «e non oltre» sono soppresse e le parole: «Capo IV, Titolo VI del» sono sostituite dalle seguenti: «capo IV del titolo VI della parte II del codice di cui al»;

al comma 6:

al primo periodo, le parole: «, come definiti da apposite linee guida adottate entro il 30 ottobre 2021» sono sostituite dalle seguenti: «e siano state predisposte secondo apposite linee guida, in materia di progettazione infrastrutturale, adottate entro il 15 novembre 2021»;

al secondo periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «e ad accrescere la partecipazione delle donne al mercato del lavoro»;

al terzo periodo, le parole: «all'abusivismo» sono sostituite dalle seguenti: «dell'abusivismo»;

al quinto periodo, le parole: «del medesimo predetto» sono sostituite dalle seguenti: «del medesimo»;

al comma 7, la parola: «comunitarie» è sostituita dalle seguenti: «dell'Unione europea»;

dopo il comma 8 è inserito il seguente:

«8-*bis*. Ove gli enti beneficiari, con popolazione fino a 5.000 abitanti, abbiano elaborato un documento di indirizzo della progettazione, le risorse di cui al comma 1 possono essere in via alternativa impegnate mediante l'affidamento di incarichi per la redazione di studi di fattibilità tecnica ed economica, secondo le modalità di cui all'articolo 1 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, purché coerenti con gli obiettivi di cui al comma 6 del presente articolo»;

al comma 11, le parole: «della Conferenza unificata» sono sostituite dalle seguenti: «in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281»;

dopo il comma 12 sono aggiunti i seguenti:

«12-*bis*. Al fine di consentire a tutti gli enti territoriali di condividere la programmazione delle politiche per la coesione territoriale, all'articolo 10, comma 4, sesto periodo, del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 ottobre 2013, n. 125, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "attraverso la designazione di quattro componenti da parte della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, di cui due in rappresentanza delle regioni e due in rappresentanza delle autonomie locali".

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

a) al comma 1:

1) alla lettera *b)*, dopo le parole: "straordinaria e temporanea gestione dell'impresa" è inserita la seguente: "anche";

2) dopo la lettera *b)* è aggiunta la seguente:

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

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

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

alla lettera *b)*, la tabella A è sostituita dalla seguente:

«

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

»;

dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

«1-*bis*. In relazione agli interventi di cui all'allegato IV annesso al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, per i quali, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il progetto di fattibilità tecnica ed economica è stato già trasmesso all'autorità competente ai fini dell'effettuazione della valutazione d'impatto ambientale di cui alla parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, le procedure di valutazione d'impatto ambientale sono svolte nei tempi previsti per i progetti di cui al comma 2-*bis* dell'articolo 8 del citato decreto legislativo n. 152 del 2006 dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS di cui all'articolo 8, comma 1, del medesimo decreto. Nella trattazione dei procedimenti di sua competenza ai sensi della normativa vigente, la Commissione di cui al presente comma dà precedenza, su ogni altro progetto, agli interventi di cui al citato allegato IV annesso al decreto-legge n. 77 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 108 del 2021».

All'articolo 13:

al comma 1, dopo le parole: «del Centro-Nord» sono aggiunte le seguenti: «, nonché alle isole minori lagunari e lacustri»;

dopo il comma 1 è inserito il seguente:

«1-*bis*. All'articolo 1, comma 10, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, dopo le parole: "ivi compresi i servizi turistici" sono aggiunte le seguenti: ", nonché le attività del commercio, ivi compresa la vendita dei beni prodotti nell'attività di impresa";

b) il secondo periodo è soppresso»;

al comma 2:

alla lettera *a)*, le parole: «15 ottobre» sono sostituite dalle seguenti: «31 dicembre»;

alla lettera *b)*, le parole: «15 novembre 2021» sono sostituite dalle seguenti: «31 gennaio 2022»;

dopo la lettera *b)* è aggiunta la seguente:

«b-*bis*) al comma 54 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "A decorrere dall'anno 2022, almeno il 40 per cento delle risorse è assicurato agli enti locali delle regioni del Mezzogiorno"»;

dopo il comma 2 sono aggiunti i seguenti:

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

a) al comma 140, alinea, dopo il primo periodo è inserito il seguente: "Per il contributo riferito all'anno 2022, il termine di cui al primo periodo è fissato al 15 febbraio 2022";

b) al comma 141 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Per il contributo riferito all'anno 2022, il termine di cui al primo periodo è prorogato al 28 febbraio 2022".

2-*ter*. All'articolo 39, comma 3, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole: "a decorrere dall'anno 2022", ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: "a decorrere dall'anno 2023"».

Dopo l'articolo 13 sono inseriti i seguenti:

«Art. 13-*bis (Proroga dell'utilizzo delle risorse straordinarie connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19)*. — 1. Le variazioni di bilancio riguardanti le risorse trasferite agli enti locali connesse alle certificazioni di cui all'articolo 1, comma 827, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e all'articolo 39, comma 2, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, possono essere deliberate sino al 31 dicembre 2021 con deliberazione dell'organo esecutivo, fatte salve in ogni caso le specifiche limitazioni di utilizzo previste dalle norme di riferimento.

Art. 13-*ter (Disposizioni in materia di protezione civile nelle isole minori)*. — 1. Fermo restando quanto previsto dal codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, per l'esercizio delle funzioni ad essi spettanti in qualità di autorità territoriale di protezione civile ai sensi dell'articolo 6 del citato codice, i sindaci dei comuni delle isole minori nel cui territorio hanno sede uno o più comuni possono, anche congiuntamente in forma intercomunale, istituire un

apposito organismo consultivo per l'esercizio delle attribuzioni di cui al citato articolo 6. I sindaci, nell'ambito dell'organismo consultivo, possono designare i rappresentanti delle rispettive amministrazioni e possono essere coadiuvati nelle attività di cui al presente comma da soggetti dotati di competenze scientifiche tecniche e amministrative dirette alla identificazione degli scenari di rischio connessi con i rispettivi territori. Ai componenti dei predetti organismi non spetta alcun compenso, indennità, gettone di presenza, rimborso di spese o altro emolumento comunque denominato.

2. Per favorire il tempestivo intervento in vista o in occasione degli eventi emergenziali di cui all'articolo 7 del codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, i comuni delle isole minori possono prevedere la costituzione di un fondo per le attività di protezione civile di competenza comunale di cui all'articolo 2 del medesimo decreto legislativo.

3. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, i comuni delle isole minori che non vi abbiano ancora provveduto predispongono il piano di protezione civile, con il supporto della regione competente.

4. I comuni provvedono alle attività di cui al presente articolo e all'eventuale costituzione del fondo di cui al comma 2 nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente nei rispettivi bilanci.

5. I sindaci dei comuni delle isole minori, il cui territorio ricade in ambiti interessati dal rischio vulcanico, sentite le autorità di protezione civile nazionale e regionale e le locali autorità marittime, in caso di crisi vulcaniche possono regolamentare ovvero contingentare l'accesso alle stesse, al fine di assicurare le condizioni di sicurezza dei cittadini, anche in riferimento alle capacità di accoglienza delle isole e dei rispettivi ambiti portuali.

6. All'attuazione del presente articolo si provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica».

All'articolo 15, comma 1:

al capoverso 1:

al primo periodo, le parole: «e non oltre» sono soppresse, le parole: «competenti, le strutture» sono sostituite dalle seguenti: «competenti e le strutture» e le parole: «aeroportuali, idriche» sono sostituite dalle seguenti: «aeroportuali e idriche»;

al terzo periodo, le parole: «è trasmessa alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano entro il 30 novembre 2021 che la trasmettono» sono sostituite dalle seguenti: «è trasmessa entro il 30 novembre 2021 alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano, che la trasmettono» e dopo le parole: «e delle province autonome» sono aggiunte le seguenti: «e all'Agenzia per la coesione territoriale»;

al quarto periodo, le parole: «e non oltre» sono soppresse;

al capoverso 1-*bis*, primo periodo, le parole: «si individuano» sono sostituite dalle seguenti: «sono individuati» e dopo le parole: «decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59,» sono inserite le seguenti: «convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101,»;

al capoverso 1-*ter*, terzo periodo, dopo le parole: «del Consiglio dei ministri» è inserito il seguente segno d'interpunzione: «,» e dopo le parole: «nel limite massimo» sono inserite le seguenti: «di spesa»;

al capoverso 1-*quater*, primo periodo, le parole: «dal decreto» sono sostituite dalle seguenti: «dalla data di entrata in vigore del decreto», le parole: «d'intesa» sono sostituite dalle seguenti: «, di concerto» e la parola: «comunitari» è sostituita dalle seguenti: «dell'Unione europea»;

al capoverso 1-*sexies*, primo periodo, le parole: «dal comma 1-*ter*» sono sostituite dalle seguenti: «dal terzo periodo del comma 1-*ter*».

All'articolo 16:

al comma 2, lettera *a)*, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio»;

dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-*bis*. All'articolo 7 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, sono apportate le seguenti modificazioni:

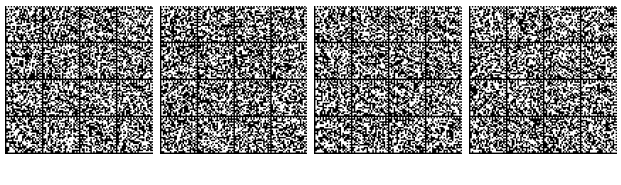
a) al comma 1 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", nonché, ai soli fini delle semplificazioni di cui al comma 2, agli ulteriori siti retroportuali individuati con le modalità di cui al comma 1-bis";

b) il comma 1-*bis* è sostituito dal seguente:

"1-*bis*. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, su proposta delle regioni interessate, possono essere individuati ulteriori siti retroportuali. La proposta è corredata di un piano di sviluppo strategico che specifica la delimitazione delle zone interessate, in coerenza con le zone portuali"»;

dopo il comma 3 sono aggiunti i seguenti:

«3-*bis*. Al fine di assicurare la tempestiva realizzazione, entro il 31 dicembre 2024, degli interventi di adeguamento della pista olimpica di bob e slittino "Eugenio Monti" di Cortina d'Ampezzo, l'amministratore delegato della società di cui all'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, è nominato commissario straordinario ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Fermo restando quanto previsto dai commi 2, 3, 3-*bis* e 4 del citato articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019, al commissario straordinario sono altresì attribuiti i poteri e le facoltà di cui all'articolo 3, comma 2-*bis*,



del predetto decreto-legge n. 16 del 2020. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma, al commissario straordinario non spetta alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso di spese.

3-*ter*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite la quota percentuale del quadro economico degli interventi di cui al comma 3-*bis* eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico e la tipologia delle spese ammissibili. Per il supporto tecnico, il commissario straordinario di cui al comma 3-*bis* 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 relativi oneri sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare nell'ambito della percentuale individuata ai sensi del primo periodo. Il commissario straordinario può nominare un sub-commissario. L'eventuale compenso del sub-commissario, da determinare 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, è posto a carico del quadro economico dell'intervento da realizzare, nell'ambito della quota percentuale individuata ai sensi del primo periodo del presente comma. Il quadro economico, nonché le ulteriori informazioni di tipo anagrafico, finanziario, fisico e procedurale, devono essere desumibili dal sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Gli interventi devono essere identificati dal codice unico di progetto ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3.

3-*quater*. Alle controversie relative alle procedure di progettazione, approvazione e realizzazione degli interventi di cui al comma 3-*bis* si applicano le previsioni dell'articolo 3, comma 12-*ter*, del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31.

3-*quinquies*. Per l'avvio dell'attività di progettazione e di realizzazione degli interventi di cui al comma 3-*bis* del presente articolo è concesso un contributo pari a complessivi 24,5 milioni di euro, di cui euro 500.000 per l'anno 2021 ed euro 12 milioni per ciascuno degli anni 2022 e 2023. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 773, della legge 30 dicembre 2020, n. 178. Il Dipartimento per lo sport della Presidenza del Consiglio dei ministri pone in essere le iniziative necessarie a garantire il completamento del finanziamento degli interventi di cui al comma 3-*bis* entro il 30 giugno 2022.

3-*sexies*. Nelle more del recupero della piena funzionalità tecnica della Funivia Savona-San Giuseppe di Cairo, per garantire il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, ai lavoratori di cui all'articolo 94-*bis*, comma 1, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, può essere concessa dall'Istituto nazionale della previdenza sociale, dal 16 novembre 2021 al 31 agosto 2022, un'ulteriore indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa, in continuità con l'indennità di cui al medesimo articolo 94-*bis*, comma 1. Entro il limite di durata massima di cui al primo periodo, l'indennità di cui al presente comma continua ad essere erogata anche in caso di sopravvenuta risoluzione del rapporto di lavoro dovuta alla cessazione dell'attuale concessione. La misura di cui al presente comma è incompatibile con i trattamenti di integrazione salariale, compresi quelli a carico dei fondi di solidarietà di cui al titolo II del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148, e con l'indennità NASpI di cui al decreto legislativo 4 marzo 2015, n. 22, ed è riconosciuta nel limite massimo di spesa di 187.500 euro per l'anno 2021 e di 1 milione di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal terzo periodo del presente comma, pari a 187.500 euro per l'anno 2021 e a 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili destinate alle sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, funivie e ascensori in servizio pubblico e autolinee non di competenza delle regioni.

3-*septies*. 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 6 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 2397, primo comma, secondo periodo, del codice civile";

b) al comma 11 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Le somme previste nei quadri economici destinate ai servizi di ingegneria e architettura restano nella disponibilità della Società, che può svolgere direttamente i suddetti servizi o affidarli a soggetti terzi, secondo le procedure previste dal codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50";

c) dopo il comma 11 è inserito il seguente:

"11-*bis*. Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con l'autorità di Governo competente in materia di sport, possono essere individuati gli interventi, tra quelli ricompresi nel piano predisposto dalla Società ai sensi del comma 2, caratterizzati da elevata complessità progettuale o procedurale, sottoposti alla procedura di cui all'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108".

3-*octies*. All'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 7, le parole: "definitivo e del progetto esecutivo" sono sostituite dalle seguenti: "da porre a base della procedura di affidamento" e le parole: "definitivo ovvero del progetto esecutivo" sono sostituite dalle seguenti: "posto a base della procedura di affidamento nonché dei successivi livelli progettuali";

b) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

"7-*bis*. Le disposizioni dell'articolo 48, comma 5, primo, terzo e quarto periodo, si applicano anche ai fini della realizzazione degli interventi di cui al comma 1 del presente articolo".

3-*novies*. Al comma 3 dell'articolo 1-*septies* del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo le parole: "e contabilizzate dal direttore dei lavori" sono inserite le seguenti: ", ovvero annotate sotto la responsabilità del direttore dei lavori nel libretto delle misure,"».

Dopo l'articolo 16 sono inseriti i seguenti:

«Art. 16-*bis (Misure urgenti per il completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna)*. — 1. Al fine di evitare la revoca dei finanziamenti per lo sblocco di opere indifferibili, urgenti e cantierabili per il rilancio dell'economia, al comma 3-*bis* dell'articolo 3 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Le disposizioni del precedente periodo si applicano anche al completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna".

Art. 16-*ter (Modifica all'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108)*. — 1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Al solo scopo di assicurare la trasparenza, le stazioni appaltanti danno evidenza dell'avvio delle procedure negoziate di cui al presente comma mediante i rispettivi siti *internet* istituzionali. La pubblicazione di cui al periodo precedente non costituisce ricorso a invito, avviso o bando di gara a seguito del quale qualsiasi operatore economico può presentare un'offerta"».

Nel titolo, dopo le parole: «dell'Agenzia nazionale per la sicurezza» sono inserite le seguenti: «delle ferrovie e».

LAVORI PREPARATORI

Camera dei deputati (atto n. 3278):

Presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri Mario Draghi, dal Ministro delle infrastrutture e mobilità sostenibili Enrico Giovannini, dal Ministro della giustizia Marta Cartabia, dal Ministro dello sviluppo economico Giancarlo Giorgetti, dal Ministro senza portafoglio per il Sud e la coesione territoriale Maria Rosaria Carfagna, dal Ministro dell'economia e delle finanze Daniele Franco, dal Ministro senza portafoglio per gli affari regionali e le autonomie Mariastella Gelmini, dal Ministro per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale Vittorio Colao (Governo Draghi-I) il 10 settembre 2021.

Assegnato alle Commissioni riunite VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) in sede referente il 13 settembre 2021, con i pareri del Comitato per la legislazione e delle Commissioni I (Affari costituzionali), II (Giustizia), V (Bilancio. tesoro e programmazione), VI (Finanze), VII (Cultura), X (Attività produttive), XI (Lavoro), XII (Affari sociali), XIII (Agricoltura), XIV (Politiche dell'Unione europea) e per le Questioni regionali.

Esaminato dalle Commissioni riunite VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni), in sede referente, il 22 settembre 2021; il 5, il 12, il 20, il 21, il 25 ottobre 2021.

Esaminato in Aula il 27 ottobre 2021 e approvato il 28 ottobre 2021.

Senato della Repubblica (atto n. 2437):

Assegnato alla 8ª Commissione (Lavori pubblici) in sede referente il 2 novembre 2021, con i pareri delle Commissioni 1ª (Affari costituzionali), 2ª (Giustizia), 5ª (Bilancio), 6ª (Finanze), 7ª (Pubblica istruzione), 9ª (Agricoltura), 10ª (Industria), 13ª (Ambiente), 14ª (Unione europea) e per le Questioni regionali.

Esaminato dalla 8ª Commissione (Lavori pubblici), in sede referente il 2 e il 3 novembre 2021.

Esaminato in Aula il 3 novembre 2021 e approvato definitivamente il 4 novembre 2021.

AVVERTENZA:

Il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* - Serie generale - n. 217 del 10 settembre 2021.

A norma dell'art. 15, comma 5, della legge 23 agosto 1988, n. 400 (Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri), le modifiche apportate dalla presente legge di conversione hanno efficacia dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

Il testo del decreto-legge coordinato con la legge di conversione è pubblicato in questa stessa *Gazzetta Ufficiale* alla pag. 69.

21G00170

DECRETI, DELIBERE E ORDINANZE MINISTERIALI

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

DECRETO 28 ottobre 2021.

Emissione e corso legale della moneta in bronzital e cupronichel da 5 euro dedicata alla Serie «Grandi artisti italiani - Alberto Sordi», in versione *proof*, millesimo 2022.

IL DIRETTORE GENERALE DEL TESORO

Visto il regio decreto del 20 gennaio 1905, n. 27, e successive modifiche ed integrazioni, che istituisce la Commissione permanente tecnico-artistica per l'esame dei conii delle monete e per lo studio delle questioni affini o attinenti alla monetazione;

Vista la legge 13 luglio 1966, n. 559, recante: «Nuovo ordinamento dell'Istituto Poligrafico dello Stato»;

Visto l'art. 1 della legge 18 marzo 1968, n. 309, che prevede la cessione di monete di speciale fabbricazione o scelta ad enti, associazioni e privati italiani o stranieri;

Vista la legge 20 aprile 1978, n. 154, concernente la costituzione della sezione Zecca nell'ambito dell'Istituto Poligrafico dello Stato;

Visto l'art. 3 della legge 14 gennaio 1994, n. 20;

Visto il decreto legislativo 21 aprile 1999, n. 116, recante: «Riordino dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato ai fini della sua trasformazione in società per azioni, a norma degli articoli 11 e 14 della legge 15 marzo 1997, n. 59»;

Vista la deliberazione del C.I.P.E. in data 2 agosto 2002, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 244 del 17 ottobre 2002, con la quale l'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, a decorrere dalla predetta data del 17 ottobre 2002, è stato trasformato in società per azioni;

Visto il 5° comma dell'art. 87 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, concernente la coniazione e l'emissione di monete per collezionisti in euro;

Visto il verbale n. 1/2021 della riunione del 27 maggio 2021 della Commissione permanente tecnico-artistica, di cui al regio decreto del 20 gennaio 1905, n. 27 e successive modificazioni ed integrazioni, che ha deciso, tra l'altro, l'emissione, nel corso dell'anno 2022, di una moneta bimetallica da 5 euro, in versione *proof,* commemorativa del celebre artista Alberto Sordi, appartenente alla Serie «Grandi artisti italiani»;