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

VISTI gli articoli 77 e 87, quinto comma, della Costituzione;

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

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

VISTA la legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante: "*Riordino della legislazione in materia portuale*";

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VISTO il decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, recante: "*Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19"*;

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

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

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

VISTO il decreto – legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, recante: "*Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure*";

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

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

SULLA PROPOSTA del Presidente del Consiglio dei Ministri e dei Ministri delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, della giustizia, dello sviluppo economico, per il sud e la coesione territoriale e dell'economia e delle finanze;

Emana
il seguente decreto-legge:

ART. 1

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

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

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

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

1) dei veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, dei vigili del fuoco e dei servizi di soccorso;

2) dei veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità, munite del contrassegno di cui all'articolo 381, comma 2, del regolamento;

3) dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni, munite di contrassegno speciale, denominato "permesso rosa" di cui all'articolo 381-bis, comma 2, del regolamento;

4) dei veicoli elettrici;

5) dei veicoli per il carico e lo scarico delle merci nelle ore stabilite;

6) a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea;

7) *dei veicoli adibiti al trasporto scolastico nelle ore stabilite;*

b) all'articolo 61:

1) al comma 2, le parole: "*16,50 m*" sono sostituite dalle seguenti: "*18 m*";

2) dopo il comma 2 è inserito il seguente: "*2-bis Gli autosnodati e i filosnodati destinati a sistemi di trasporto rapido di massa possono raggiungere la lunghezza massima di 24 m su itinerari autorizzati in sede riservata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.*";

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

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

e) all'articolo 158:

1) al comma 2:

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

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

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

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

f) all'articolo 188:

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

2) al comma 5, le parole*: "una somma da € 42 a € 173"* sono sostituite dalle seguenti: *"una somma da euro 87 ad euro 344";*

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

«*Art. 188-bis.*

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

1. Per la sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni gli enti proprietari della strada possono allestire spazi per la sosta, mediante la segnaletica necessaria, per consentire ed agevolare la mobilità di tali soggetti secondo le modalità stabilite nel regolamento.

2. Per usufruire delle strutture di cui al comma 1, le donne in stato di gravidanza o i genitori con un bambino di età non superiore a due anni sono autorizzati dal comune di residenza, nei casi e con le modalità, relativi al rilascio del permesso rosa, stabiliti dal regolamento.

3. Chiunque usufruisce delle strutture di cui al comma 1, senza avere l'autorizzazione prescritta dal comma 2 o ne faccia uso improprio, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 344.

4. Chiunque, pur avendone diritto, usa delle strutture di cui al comma 1 non osservando le condizioni ed i limiti indicati nell'autorizzazione prescritta dal comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 a euro 173.».

2. All'articolo 1, comma 819, della legge 30 dicembre 2020 n. 178, le parole: "*30 giugno 2021*" sono sostituite dalle seguenti: "*15 ottobre 2021*" e le parole: "*di persone con limitata o impedita capacità motoria muniti di contrassegno speciale ovvero delle donne in stato di gravidanza*" sono sostituite dalle seguenti: "*delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni ovvero a prevedere la gratuità della sosta dei veicoli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria muniti di contrassegno speciale, nelle aree di sosta o di parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati*".

3. L'autorizzazione alla circolazione di prova di cui all'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, può essere utilizzata per la circolazione su strada dei veicoli non immatricolati e di quelli già muniti della carta di circolazione di cui agli articoli 93, 110 e 114 o del certificato di circolazione di cui all'articolo 97, anche in deroga agli obblighi previsti dall'articolo 80 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, qualora detti veicoli circolino su strada per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento. Ai fini della circolazione di cui al primo periodo, resta comunque fermo l'obbligo di copertura assicurativa da parte del titolare dell'autorizzazione alla circolazione di prova, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di responsabilità civile verso terzi. Dei danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova, anche se munito della carta o del certificato di circolazione, risponde, ove ne ricorrono i presupposti, l'assicuratore dell'autorizzazione alla circolazione di prova.

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

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

a) all'articolo 14, comma 1, dopo le parole: "*per mezzo dei veicoli*" sono inserite le seguenti: *"adibiti al trasporto di cose e di passeggeri"*;

b) all'articolo 22:

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

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

3) al comma 6:

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

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

4) al comma 7:

4.1 all'alinea, le parole: "*diverso dall'Italia*" sono soppresse;

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

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

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

Eliminato:

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

4–*decies. Gli importi e le modalità di versamento dei diritti di cui al comma 4- nonies sono determinati secondo le modalità previste dai provvedimenti adottati in attuazione dell'articolo 11, commi 12 e 13, del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35. Le relative somme sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ad apposito capitolo istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e destinate al finanziamento delle spese di funzionamento delle commissioni esaminatrici di cui al comma 4-nonies e delle indennità da corrispondere ai componenti delle medesime commissioni.*

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

ART. 2

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

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

2. In considerazione del calo di traffico registrato sulle autostrade italiane derivante dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 e dalle relative misure di limitazione del contagio adottate dallo Stato e dalle regioni, al fine di contenere i conseguenti effetti economici e di

salvaguardare i livelli occupazionali, è prorogata di due anni la durata delle concessioni relative ai servizi di distribuzione di carbolubrificanti e ai servizi di ristoro sulla rete autostradale. La proroga di cui al primo periodo non si applica in presenza di procedure di evidenza pubblica già definite con l'aggiudicazione alla data di entrata in vigore del presente decreto.

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

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

ART. 3

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

1. Al fine di accelerare il «Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, European Rail Traffic Management System, di seguito ERTMS» e di garantire un efficace coordinamento tra la dismissione del sistema di segnalamento nazionale di classe «B» e l'attrezzaggio dei sottosistemi di bordo dei veicoli con il sistema ERTMS, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di sessanta milioni di euro, per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, per finanziare i costi di implementazione del sotto sistema ERTMS di bordo dei veicoli, secondo le disposizioni di cui ai commi 2 e 3. Tali risorse non sono destinate al finanziamento dei costi di sviluppo, certificazione, omologazione ed eventuali riomologazioni su reti estere dei cosiddetti «veicoli tipo», fermi macchina o sostituzione operativa dei mezzi di trazione.

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

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono definite le modalità attuative di erogazione del contributo alle imprese ferroviarie o ai proprietari dei veicoli per gli interventi sui veicoli di cui al comma 2, nei limiti della effettiva disponibilità del fondo. Nell'ambito delle dotazioni del fondo, il suddetto decreto definisce i costi sostenuti che possono essere considerati ammissibili, l'entità del contributo massimo riconoscibile per ciascun veicolo oggetto di intervento in caso di effettuazione di una determinata percorrenza sulla rete ferroviaria interconnessa insistente sul territorio nazionale, l'entità della riduzione proporzionale del contributo riconoscibile in caso di effettuazione di percorrenze inferiori a quella richiesta ai fini dell'attribuzione del contributo nella misura massima, nonché i criteri di priorità di accoglimento delle istanze in coerenza con le tempistiche previste nel piano nazionale di sviluppo del sistema ERTMS di terra. L'efficacia del decreto di cui al presente comma è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea.

4. Agli oneri derivanti dal comma 1 si provvede mediante riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 86, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, nella misura di 60 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026.

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

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

7. Nel territorio italiano, l'esercizio del servizio di trasporto ferroviario di cui al comma 6 avviene in conformità alle previsioni di cui all'articolo 2, comma 4, e all'articolo 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 per le reti ferroviarie funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario.

8. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il comune di Tirano e il gestore della linea ferroviaria di cui al comma 6 definiscono il disciplinare di esercizio relativo alla parte del tracciato che, in ambito urbano, si interseca con il traffico veicolare e con i passaggi pedonali. Agli eventuali oneri derivanti dal disciplinare di esercizio di cui al primo periodo, il comune di Tirano provvede con le risorse disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica**.**

9. All'articolo 51, comma 6, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo le parole: *"nell'anno 2021"* sono inserite le seguenti: *"per il potenziamento delle attività di controllo finalizzate ad assicurare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale avvenga in conformità alle misure di contenimento e di contrasto dei rischi sanitari derivanti dalla diffusione del COVID-19, nonché"*.

ART. 4

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

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

a) all'articolo 14:

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

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

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

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

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

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

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

2. Al fine di assicurare una programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Sardegna e della regione Sicilia, all'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al punto 7), dopo le parole: «*Portoscuso-Portovesme*» sono inserite le seguenti: «, *Porto di Arbatax*»;

b) al punto 8), dopo le parole: «*Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani*» sono inserite le seguenti: «*Porto Rifugio di Gela e Porto Isola di Gela*».

3. Al fine di migliorare e rendere più sostenibile la mobilità di passeggeri e merci tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina, nonché la continuità territoriale da e per la Sicilia, all'Autorità di Sistema portuale dello Stretto sono assegnate risorse pari a 2 milioni di euro per il 2021, a 30 milioni di euro per il 2022 e a 5 milioni di euro per il 2023 finalizzate alla realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari per aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina, nonché i servizi ai pendolari. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a 2 milioni di euro per il 2021, a 30 milioni di euro per il 2022 e a 5 milioni di euro per il 2023 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I relativi interventi sono monitorati dalla predetta Autorità portuale ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, classificando gli interventi sotto la voce "*Interventi portuali infrastrutturali DL MIMS 2021*".

4. All'articolo 89, comma 2, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole: "*alle imprese armatoriali che operano con navi di bandiera italiana, iscritte nei registri*", sono sostituite dalle seguenti: "*alle imprese*

armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero navi battenti bandiera di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo".

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

a) al comma 1, lettera a):

1) le parole: «*dovuti in relazione all'anno 2020*» sono sostituite dalle seguenti: «*dovuti in relazione agli anni 2020 e 2021*»;

2) dopo le parole: «*allo scopo anche utilizzando*» sono inserite le seguenti: *«, limitatamente all'anno 2020,»*;

3 le parole: « *e, per i canoni dovuti dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subìto, nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019*" sono sostituite dalle seguenti: ", *per i canoni dovuti dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subìto, nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 e, per i canoni dovuti fino alla data del 31 luglio 2021, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il 31 luglio 2021, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019*»;

b) al comma 10 -*bis*, secondo periodo, dopo le parole: «*salute pubblica*» sono aggiunte le seguenti: «*e che sarebbero stati destinati al finanziamento delle infrastrutture non intese ad essere sfruttate a fini commerciali*»;

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

d) dopo il comma 10-*quinquies* è inserito il seguente: «10-*sexies. Le eventuali risorse residue di cui alla lettera a) del comma 7, non assegnate con il decreto di cui al comma 8, sono destinate alle imprese titolari di concessioni demaniali di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché alle imprese concessionarie per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, a titolo di indennizzo per le ridotte prestazioni rese da dette società conseguenti alla riduzione dei volumi di traffico dal 1° gennaio 2021 al 31 luglio 2021, rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno 2019. Le modalità attuative del presente comma sono definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione*.».

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

ART. 5

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

1. Nelle more della piena attuazione delle misure di cui all'articolo 52, comma 1-bis, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, al fine di garantire la realizzazione degli interventi di titolarità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, in coerenza con i relativi cronoprogrammi, nonché di promuovere e incrementare le attività di studio, di ricerca e di sviluppo nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità, della innovazione tecnologica, organizzativa e dei materiali, assicurando, al contempo, nuove forme di intermodalità e di servizi di rete anche attraverso lo svolgimento di specifiche attività di natura formativa, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con corrispondente incremento della dotazione organica complessiva, il ruolo speciale dei ricercatori e dei tecnologi, composto da cinque ricercatori, cinque tecnologi, cinque primi ricercatori, cinque primi tecnologi, da due dirigenti tecnologi e da due dirigenti di ricerca. Il predetto personale non dirigenziale è inquadrato, secondo i criteri e le modalità definiti dalla contrattazione collettiva, nell'ulteriore area di cui al citato comma 1-bis del medesimo articolo 52 non appena definita, fatta salva la possibilità per lo stesso di optare per il transito presso Enti pubblici di ricerca. Fino al suo inquadramento nell'ulteriore area di cui al secondo periodo, al personale appartenente al ruolo speciale dei ricercatori e dei tecnologi si applicano, ai fini della determinazione del trattamento retributivo, le previsioni del Contratto collettivo nazionale relativo al personale del Comparto Istruzione e Ricerca, ove compatibili con le attività svolte, nonché, ai soli fini della determinazione del fabbisogno assunzionale e dell'autorizzazione all'effettuazione delle relative assunzioni, la disciplina del Comparto Funzioni Centrali.

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

3. Agli oneri derivanti dai commi 1 e 2, quantificati in euro 514.709, per l'anno 2021, in euro 1.544.126 per l'anno 2022, in euro 1.664.202 per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027 e in euro

1.788.953, a decorrere dall'anno 2028, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma *"Fondi di riserva e speciali*" della missione *"Fondi da ripartire"* dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

4. All'articolo 45 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 1, lettera a), la parola: "*sei*" è sostituita dalla seguente: "*sette*" e dopo le parole: "*uno appartenente al Ministero dell'economia e delle finanze*," sono aggiunte le seguenti: "*e uno appartenente al Ministero della difesa*";

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

5. Agli oneri derivanti dal comma 4, quantificati in euro 35.000 per ciascuno degli anni dal 2022 fino al 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del Fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali», della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

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

7. Al fine di assicurare la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anche in relazione alla realizzazione degli interventi di competenza del medesimo Ministero finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, e in considerazione delle specifiche professionalità, anche di natura tecnica, del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, tenuto conto della necessità di remunerare adeguatamente le attività di controllo svolte da detto personale, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con riferimento al personale non dirigenziale del medesimo Ministero sono incrementati, nei limiti di cui al comma 9 e in deroga ai limiti finanziari previsti dalla normativa vigente:

a) l'indennità di amministrazione di complessivi euro 1.986.272,57 per l'anno 2021 ed euro 5.958.817,70 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione;

b) il fondo risorse decentrate del personale di cui all'articolo 76 del contratto collettivo nazionale di lavoro del comparto funzioni centrali 2016-2018 relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di euro 2.446.641,12 per l'anno 2021 ed euro 7.339.923,35 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione.

8. Per le medesime finalità di cui al comma 7 e in considerazione delle peculiari responsabilità del personale dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, i fondi per la retribuzione di posizione e la retribuzione di risultato del medesimo personale sono incrementati, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto:

a) nella misura di complessivi euro 203.578.47 per l'anno 2021 ed euro 610.735,40 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione, per il personale di livello dirigenziale generale;

b) nella misura di complessivi euro 843.366,54 per l'anno 2021 ed euro 2.530.099,62 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione, per il personale di livello dirigenziale non generale.

9. Agli oneri derivanti dai commi 6, 7 e 8, quantificati in complessivi euro 5.497.859 per l'anno 2021 ed in complessivi euro 16.475.576 a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "*Fondi di riserva e speciali*" della missione "*Fondi da ripartire*" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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

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

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

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

ART. 6

(Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali)

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

a) al comma 4:

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

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

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

b) il comma 4 – *quater* è sostituito dal seguente: "*4-quater. Sono trasferite all'Agenzia le funzioni esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai sensi dell'articolo 9, commi 5 e 6, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2014, n. 346, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 297 del 23 dicembre 2014, e del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 settembre 2003, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 280 del 2 dicembre 2003. L'Agenzia, con proprio decreto, disciplina i requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza relativa al sistema di trasporto costituito dall'infrastruttura e dal materiale rotabile, con i contenuti di cui agli articoli 9 e 11 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, per quanto applicabili, nonché, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, le modalità per la realizzazione e l'apertura all'esercizio di nuovi sistemi di trasporto a impianti fissi.*";

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

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

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

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

2. All'articolo 12, comma 3, lettera a), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: "*e dal personale dell'A.N.A.S."* sono aggiunte le seguenti: "*nonché dal personale, con compiti ispettivi o di vigilanza sulle infrastrutture stradali o autostradali, dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali*.".

3. Fino al 31 dicembre 2023, ai fini dell'ammissione all'esame di qualificazione di cui all'articolo 12, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, non è richiesto per il personale dell'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e

autostradali il possesso del requisito dell'anzianità di inquadramento previsto dall'articolo 23, comma 2, secondo periodo, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

4. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto si provvede all'adeguamento dello statuto, del regolamento di amministrazione e dei regolamenti che disciplinano il funzionamento dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali secondo le modalità previste dall'articolo 12, commi 8, 9 e 10, del decreto – legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

5. Gli Uffici speciali trasporti a impianti fissi, di seguito USTIF, del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il relativo personale, pari a sei unità di livello dirigenziale non generale e novantadue unità di personale delle aree funzionali, di cui quarantotto di area III, trentotto di area II e sei di area I, sono trasferiti all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, a decorrere dal 1° gennaio 2022. Conseguentemente, la dotazione organica del personale dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ferme restando le 38 posizioni di livello dirigenziale generale, è rideterminata in 189 posizioni di livello dirigenziale non generale e 7.674 unità di personale delle aree funzionali di cui 2.966 di area III, 4.497 di area II e 211 di area I. Le risorse umane trasferite includono il personale di ruolo dirigenziale e non dirigenziale, nonché il personale a tempo determinato con incarico dirigenziale ai sensi dell'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che risulta in servizio alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Al personale non dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma si applica il trattamento economico, compreso quello accessorio, previsto nell'amministrazione di destinazione e viene corrisposto un assegno *ad personam* riassorbibile pari all'eventuale differenza fra le voci fisse e continuative del trattamento economico dell'amministrazione di provenienza, ove superiore, e quelle riconosciute presso l'amministrazione di destinazione. Al personale dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi i contratti individuali di lavoro stipulati ai sensi dell'articolo 19, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto nelle more dell'entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4. Fino alla data di adozione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al comma 6, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla corresponsione del trattamento economico spettante al personale trasferito nella misura già corrisposta al personale trasferito e le eventuali differenze sono a carico dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. A partire dalla medesima data, le risorse finanziarie afferenti al trattamento economico del personale, compresa la quota del Fondo risorse decentrate, sono allocate sui pertinenti capitoli iscritti nello stato di previsione della spesa dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Tale importo considera i costi del trattamento economico corrisposto al personale trasferito e tiene conto delle voci retributive fisse e continuative, del costo dei buoni pasto, della remunerazione del lavoro straordinario e del trattamento economico di cui al Fondo risorse decentrate. Fino all'entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4, l'attività facente capo agli USTIF continua ad essere esercitata presso le sedi e gli uffici già individuati dal decreto ministeriale 4 agosto 2014, n. 346, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 297 del 23 dicembre 2014.

6. Entro il 1° febbraio 2022 il Ministro dell'economia e delle finanze provvede, con proprio decreto, ad effettuare le occorrenti variazioni di bilancio, in termini di residui, di competenza e di cassa, tra gli stati di previsione interessati, ivi comprese l'istituzione, la modifica e la soppressione di missioni e programmi. A decorrere dalla data di adozione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al primo periodo transitano all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali i rapporti giuridici attivi e passivi relativi alle funzioni trasferite. A decorrere dalla medesima data, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali provvedono al trasferimento delle corrispondenti risorse strumentali tramite protocolli d'intesa.

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

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

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

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

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

Art. 7

(Disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo)

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

con modificazioni, dalla legge 20 maggio 2019, n. 41, si applicano fino alla data del 30 ottobre 2022.

2. NORMA ALITALIA

ART. 8

(*Disposizioni urgenti in materia di efficientamento funzionale degli edifici adibiti a uffici giudiziari*)

1. Al fine di consentire la rapida realizzazione nella città di Bari degli interventi di edilizia giudiziaria e delle relative infrastrutture a supporto, affinché le stesse siano pronte per gli sviluppi innovativi della Giustizia, in coerenza con gli obiettivi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza di digitalizzazione e di sostenibilità ecologica, nonché con gli obiettivi di politica fiscale di riduzione della spesa pubblica per locazioni passive, l'opera denominata "Parco della Giustizia di Bari" è considerata di preminente interesse nazionale.

2. Il Commissario straordinario del Parco della Giustizia di Bari, nominato ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, approva il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'art. 23, commi 5 e 6, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 convocando la conferenza di servizi, ai sensi dell'art. 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, alla quale partecipa, fermo restando quanto previsto dall'art. 14-ter, comma 4, della citata legge n. 241 del 1990, anche un rappresentante del Ministero della giustizia . Nella medesima conferenza dei servizi, il Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, ai sensi dell'art. 215 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, esprime il parere sul progetto di fattibilità tecnica ed economica trasmesso a cura del Commissario. Il parere reso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in deroga a quanto previsto dall'articolo 1, comma 9, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, non riguarda anche la valutazione di congruità del costo.

3. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui al comma 2, predisposto in conformità a quanto previsto dall'articolo 48, comma 7, quarto periodo, del decreto – legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è trasmesso, a cura del Commissario altresì, all'autorità competente ai fini dell'espressione del provvedimento di valutazione ambientale di cui alla Parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, unitamente alla documentazione di cui agli articoli 13, comma 3 e 22, comma 1, del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006. Gli esiti della valutazione ambientale sono trasmessi e comunicati dall'autorità competente alle altre amministrazioni che partecipano alla conferenza di servizi di cui al comma 2. Qualora si sia svolto il dibattito pubblico è escluso il ricorso all'inchiesta pubblica di cui all'articolo 24-bis del predetto decreto legislativo n. 152 del 2006.

4. La determinazione conclusiva della conferenza tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative. La determinazione conclusiva della conferenza perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato e regione, in ordine alla localizzazione dell'opera, ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti e comprende il parere reso dal Consiglio Superiore dei Lavori

Pubblici di cui dell'articolo 215 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, i provvedimenti di valutazione ambientale e i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita. La variante urbanistica, conseguente alla determinazione conclusiva della conferenza, comporta l'assoggettamento dell'area a vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e le comunicazioni agli interessati di cui all'articolo 14, comma 5, della legge n. 241 del 1990 tengono luogo della fase partecipativa di cui all'articolo 11 del predetto decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001. Gli enti locali provvedono alle necessarie misure di salvaguardia delle aree interessate e delle relative fasce di rispetto e non possono autorizzare interventi edilizi incompatibili con la localizzazione dell'opera.

5. In deroga all'articolo 27 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, la verifica del progetto definitivo e del progetto esecutivo condotta ai sensi dell'articolo 26, comma 6, del predetto decreto accerta altresì l'ottemperanza alle prescrizioni impartite dal Consiglio superiore dei lavori pubblici ai sensi dell'articolo 215 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nonché di quelle impartite in sede di conferenza di servizi e di valutazione ambientale e di quelle impartite ad esito della procedura di cui all'art. 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241. All'esito della verifica, il Commissario straordinario procede direttamente all'approvazione del progetto definitivo ovvero del progetto esecutivo.

6. In caso di impugnazione degli atti relativi alle procedure di affidamento indette per la progettazione e l'esecuzione degli interventi di edilizia giudiziaria e delle infrastrutture a supporto di cui al presente articolo, si applicano le previsioni contenute nell'articolo 125 del codice del processo amministrativo di cui al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.

7. La stazione appaltante può procedere, sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica, all'affidamento congiunto dei livelli di progettazione successivi e dell'esecuzione dell'opera. L'affidamento avviene mediante acquisizione del progetto definitivo in sede di offerta ovvero, in alternativa, mediante offerte aventi a oggetto la realizzazione del progetto definitivo, del progetto esecutivo e il prezzo. In entrambi i casi, l'offerta relativa al prezzo indica distintamente il corrispettivo richiesto per la progettazione definitiva, per la progettazione esecutiva e per l'esecuzione dei lavori. Laddove si rendano necessarie modifiche sostanziali, il Commissario può indire una nuova conferenza di servizi ai fini dell'approvazione del progetto definitivo e alla stessa è chiamato a partecipare anche l'affidatario dell'appalto che provvede, ove necessario, ad adeguare il progetto alle eventuali prescrizioni susseguenti ai pareri resi in sede di conferenza di servizi.

ART. 9

(*Procedure di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza*)

1. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, il comma 1039 è sostituito dal seguente: "*1039. Le risorse giacenti nei conti correnti infruttiferi di cui al comma 1038 sono attribuite, in relazione al fabbisogno finanziario, a ciascuna amministrazione od organismo titolare e/o attuatore dei progetti, sulla base delle procedure definite con il decreto di cui al comma 1042, nel rispetto del sistema di gestione e controllo delle componenti del Next Generation EU"*.".

2. All'articolo 15 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, il comma 1 è soppresso.

3. Con apposito decreto del Ministro dell'economia e delle finanze si provvede all'individuazione delle risorse finanziarie, come determinate nella Decisione di Esecuzione del Consiglio UE – ECOFIN recante "Approvazione della Valutazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dell'Italia", da assegnare in favore di ciascuna delle Amministrazioni titolari degli interventi del PNRR che concorrono alla loro realizzazione. Relativamente alle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, le risorse necessarie all'attuazione del Piano sono assegnate annualmente sulla base del cronoprogramma finanziario degli interventi cui esse sono destinate.

4. La notifica della citata decisione di Esecuzione del Consiglio UE – ECOFIN recante "*Approvazione della Valutazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dell'Italia*", unitamente al decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al comma 3, costituiscono la base giuridica di riferimento per l'attivazione, da parte delle Amministrazioni responsabili, delle procedure di attuazione dei singoli interventi previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, di seguito PNRR, secondo quanto disposto dalla vigente normativa nazionale ed europea, ivi compresa l'assunzione dei corrispondenti impegni di spesa, nei limiti delle risorse assegnate ai sensi del decreto di cui al comma 2.

5. Laddove non diversamente previsto nel PNRR, ai fini della contabilizzazione e rendicontazione delle spese, le amministrazioni ed i soggetti responsabili dell'attuazione possono utilizzare le "opzioni di costo semplificate" previste dagli articoli 52 e seguenti del Regolamento (UE) 2021/1060.

6. In sede di definizione dei provvedimenti che recano le procedure di attuazione degli interventi del PNRR, ivi incluse quelle relative ai progetti in essere, le Amministrazioni responsabili, in aggiunta agli ordinari criteri previsti dalla normativa di settore, stabiliscono ulteriori e specifici criteri di assegnazione delle risorse idonei ad assicurare il rispetto delle condizionalità, degli obiettivi iniziali, intermedi e finali e dei cronoprogrammi previsti dal PNRR, nonché i relativi obblighi di monitoraggio, rendicontazione e controllo previsti dal Regolamento UE 241/2021, anche sulla base di apposite linee guida da emanarsi con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze. Eventuali disposizioni legislative la cui adozione è necessaria ai fini dell'attuazione degli interventi previsti dal PNRR tengono conto delle suddette condizionalità e criteri.

7. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 15, comma 2, del decreto - legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, nel caso in cui si renda necessario procedere al recupero di somme nei confronti di regioni, province autonome di Trento e di Bolzano, città metropolitane, province e comuni, si applicano le procedure di cui al comma 7-bis dell'articolo 1 del decreto - legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101.

Eliminato: i

Eliminato: l e

ART. 10

(*Disposizioni urgenti in materia di progettazione territoriale)*

1. Dopo l'articolo 6-ter del decreto legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, è inserito il seguente:

«***Art. 6-quater.***

(Disposizioni per il rilancio della progettazione territoriale)

1. Per rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei Comuni delle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia nonché in quelli ricompresi nella mappatura aree interne, in vista dell'avvio del ciclo di programmazione 2021/2027 dei fondi strutturali e del Fondo sviluppo e coesione e della partecipazione ai bandi attuativi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) è istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri il "Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale", di seguito denominato Fondo, con la dotazione complessiva di 123.515.175 euro di cui 12.351.518 euro per il 2021 e 111.163.658 euro per il 2022, mediante corrispondente riduzione del Fondo sviluppo e coesione di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 31 dicembre 2020, n. 178.

2. Al Fondo accedono tutti i Comuni con popolazione complessiva inferiore a 30.000 abitanti, ricompresi nelle aree indicate al comma 1, sulla base delle classi demografiche e secondo l'assegnazione di cui alla Tabella A, allegata al presente decreto.

3. Le risorse del Fondo sono ripartite ai singoli enti beneficiari con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri su proposta dell'Autorità politica delegata per il sud e la coesione territoriale da adottarsi entro giorni 30 dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, assicurando una premialità ai comuni aggregati nelle Unioni di cui all'articolo 32 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, nei limiti delle risorse specificate in tabella A. Le risorse sono impegnate dagli enti beneficiari mediante la messa a bando, entro e non oltre 6 mesi dalla pubblicazione del decreto di riparto delle risorse, anche per il tramite di società in house, di premi per l'acquisizione di proposte progettuali, secondo le procedure di evidenza pubblica di cui al Capo IV, Titolo VI del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Il trasferimento delle risorse avviene dopo la pubblicazione del bando. Decorso il predetto termine di 6 mesi, le risorse non impegnate sono restituite al Fondo e riassegnate agli enti beneficiari, secondo le modalità e le garanzie stabilite nel decreto di cui al primo periodo. Con il medesimo decreto è definita ogni altra misura utile ad ottenere il miglior impiego delle risorse.

4. L'Autorità responsabile della gestione del Fondo è l'Agenzia per la coesione territoriale. L'Agenzia, nell'ambito delle proprie competenze, senza oneri ulteriori, assicura, inoltre, ogni utile supporto agli enti beneficiari per il celere ed efficace accesso al Fondo e provvede al monitoraggio ai fini di cui al comma 3.

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

ogni caso limitando il consumo di suolo. Le proposte, ove afferenti a interventi di carattere sociale, devono possedere un livello di dettaglio sufficiente all'avvio delle procedure di affidamento del servizio o di co-progettazione, secondo quanto previsto dall'articolo 140 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e dall'art. 55 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117. Nel caso di lavori pubblici, il livello progettuale oggetto di concorso, da acquisire ai sensi dell'articolo 152, comma 4, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 è quello del progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'art. 23 del medesimo predetto decreto legislativo.

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

7. Per lo sviluppo delle progettazioni che hanno a oggetto i lavori, l'ente beneficiario, ove non si avvalga di procedure di appalto integrato, affida al vincitore la realizzazione dei successivi livelli di progettazione, con procedura negoziata senza bando, sempre che il soggetto sia in possesso, in proprio o mediante avvalimento, dei requisiti di capacità tecnico-professionale ed economica previsti nel bando in rapporto ai livelli progettuali da sviluppare.

8. In attuazione dei commi 6 e 7, l'ente beneficiario, per garantire la qualità della progettazione e della conseguente realizzazione dell'intervento, può avvalersi della Agenzia del Demanio - Struttura per la progettazione di beni ed edifici pubblici di cui all'articolo 1, commi da 162 a 170, della legge 30 dicembre 2018, n. 145.

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

10. Le proposte progettuali acquisite dagli enti beneficiari ai sensi del comma 6, sono considerate direttamente candidabili alla selezione delle operazioni previste dai programmi operativi regionali e nazionali di gestione dei Fondi strutturali e dai Piani di sviluppo e coesione finanziati dal FSC, nell'ambito del ciclo di programmazione 2021/2027, sempre che siano coerenti con gli assi prioritari, le priorità d'investimento e gli obiettivi specifici di riferimento fissati dai programmi e dai piani predetti, secondo condizioni e modalità individuate con il decreto di cui al comma 3, previa intesa della Conferenza unificata.

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

2. Nel decreto - legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, il seguente Allegato:

«

Allegato - Tabella A

Classi demografiche	*Importo complessivo da ripartire tra gli enti beneficiari*
Fino a 1.000 abitanti	*19.448.000 €*
Tra 1.001 e 5.000 abitanti	*43.192.500 €*
Tra 5.001 e 10.000 abitanti	*24.518.000 €*
Tra 10.001 e 20.000 abitanti	*21.735.000 €*
Tra 20.001 e 30.000 abitanti	*8.740.000 €*
Premialità comma 3	*5.881.675 €*
Totale	*123.515.175 €*

».

ART. 11

(*Estensione della misura agevolativa "Resto al sud" ai Comuni delle Isole minori del Centro-Nord Italia)*

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

ART. 12

(*Cabina di regia edilizia scolastica)*

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

ART. 13

(Disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale)

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

"*1. Al fine di assicurare il recupero del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, anche infra-regionali, nonché di garantire analoghi livelli essenziali di infrastrutturazione e dei servizi a essi connessi, entro e non oltre il 30 novembre 2021 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le amministrazioni competenti, le strutture tecniche del Ministro per il sud e la coesione territoriale, effettua, limitatamente alle infrastrutture statali la ricognizione del numero e della classificazione funzionale delle strutture sanitarie, assistenziali e scolastiche, nonché del numero e dell'estensione, con indicazione della relativa classificazione funzionale, delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali e*

aeroportuali. In relazione alle infrastrutture di cui al primo periodo non di competenza statale, la ricognizione è effettuata dagli enti territoriali, nonché dagli altri soggetti pubblici e privati competenti, entro e non oltre la data del 31 ottobre 2021. La ricognizione effettuata dagli enti territoriali è comunicata dalle singole Regioni e dalle Province autonome, entro e non oltre la data del 31 dicembre 2021, alla Conferenza unifica e al Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri.

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

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

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

1-quinquies. Il monitoraggio della realizzazione degli interventi finanziati di cui al comma 1-quater è effettuato attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229,

classificando gli interventi sotto la voce "Interventi per il recupero del divario infrastrutturale legge di bilancio 2021".

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

ART. 14

(*Entrata in vigore)*

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

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