

DECRETO-LEGGE 16 giugno 2022, n. 68.

**Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.**

#### IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

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

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante «Nuovo codice della strada»;

Vista la legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante «Riordino della legislazione in materia portuale»;

Visto il decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, recante «Misure urgenti in materia di dighe»;

Visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante «Norme in materia ambientale»;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante «Codice dei contratti pubblici»;

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-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 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, recante «Misure urgenti per la graduale ripresa delle attività economiche e sociali nel rispetto delle esigenze di contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID-19»;

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»;

Visto il decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125, recante «Misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, nonché disposizioni urgenti per la tutela del lavoro»;

Considerata la necessità ed urgenza di adottare disposizioni finalizzate al rilancio del settore dei trasporti aerei, terrestri e marittimi, con la primaria finalità di ridurre l'inquinamento e di promuovere una mobilità sostenibile, anche nell'ottica di perseguire la decarbonizzazione dei trasporti e di migliorare la sicurezza della circolazione;

Considerata la necessità di introdurre disposizioni finalizzate alla realizzazione di investimenti relativi a grandi eventi, nonché alla realizzazione e messa in sicurezza delle dighe;

Considerata la necessità ed urgenza di prevedere ulteriori disposizioni sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 15 giugno 2022;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Ministro dell'economia e delle finanze;

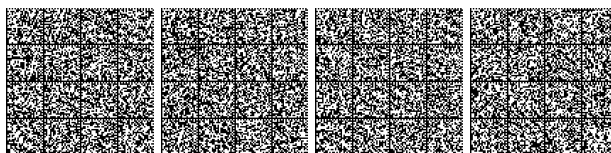
EMANA  
il seguente decreto-legge:

#### Art. 1.

*Misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e il Giubileo 2025*

1. Al fine di assicurare la realizzazione dei lavori e delle opere funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma, in relazione agli interventi indicati nel programma dettagliato di cui all'articolo 1, comma 422, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, ferma restando l'applicazione delle disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale di cui alla Parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e della riduzione dei termini prevista dall'articolo 4, comma 2, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, le procedure di valutazione di impatto ambientale sono svolte nei tempi e secondo le modalità previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis, del citato decreto legislativo n. 152 del 2006.

2. Per le finalità di cui al comma 1, ai fini della verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'articolo 25 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile del 2016, n. 50, in relazione ai progetti di interventi di cui al comma 1, il termine di cui all'articolo 25, comma 3, secondo periodo, del citato codice dei contratti pubblici è ridotto a quarantacinque giorni.



3. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 427, sono aggiunti in fine i seguenti periodi: «In relazione agli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade previsti dal programma dettagliato degli interventi di cui al comma 422, la società "Giubileo 2025" può sottoscrivere, per l'affidamento di tali interventi, apposite convenzioni con la società ANAS S.p.a. in qualità di centrale di committenza. Limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS S.p.a. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice dei contratti pubblici, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6 del codice dei contratti pubblici. In relazione alle attività affidate ad ANAS S.p.a., la società "Giubileo 2025" è autorizzata a riconoscere, a valere sulle risorse di cui al comma 420 destinate alla realizzazione di interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria delle strade oggetto di convenzione, una quota, entro il limite di cui all'articolo 36, comma 3-bis, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sulla base delle risultanze della contabilità analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS S.p.a. per le attività di investimento.»;

b) dopo il comma 427, è inserito il seguente:

«427-bis. Agli affidamenti relativi alla realizzazione degli interventi e all'approvvigionamento dei beni e dei servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 si applicano le disposizioni di cui all'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108. Al fine di ridurre i tempi di realizzazione degli interventi del programma di cui al comma 422, la conferenza di servizi prevista dall'articolo 48, comma 5, del citato decreto-legge n. 77 del 2021 fissa il cronoprogramma vincolante da rispettare da parte degli enti preposti alla risoluzione delle interferenze e alla realizzazione delle opere mitigatrici, prevedendo, in caso di ritardo nell'esecuzione delle lavorazioni rispetto al predetto cronoprogramma, l'applicazione nei confronti dei citati enti di sanzioni commisurate alle pene di cui all'articolo 113-bis, comma 4, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.»

4. Fermo quanto previsto dall'articolo 1, commi 422, 423, 426 e 427 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, al fine di assicurare la celere realizzazione degli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione delle strade comunali di Roma Capitale, nonché lo sviluppo e la riqualificazione funzionale delle strade di penetrazione e di grande collegamento di Roma Capitale e della Città metropolitana di Roma Capitale, rimuovendo le situa-

zioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità derivanti dalle condizioni delle strade in vista dei flussi di pellegrinaggio e turistici previsti in occasione delle celebrazioni per il Giubileo della Chiesa cattolica per l'anno 2025, Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale, anche tenendo conto di quanto previsto nel programma dettagliato degli interventi di cui al citato comma 422, sono autorizzati a sottoscrivere per l'affidamento di tali interventi, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato di cui all'articolo 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42, apposite convenzioni con la società ANAS S.p.a. in qualità di centrale di committenza. Per le finalità di cui al primo periodo, limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS S.p.a. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice dei contratti pubblici, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6 del codice dei contratti pubblici. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si provvede a valere sulle risorse assegnate alla Città metropolitana di Roma Capitale con il decreto di cui all'articolo 1, comma 406, della medesima legge n. 234 del 2021, nonché sulle risorse dei rispettivi bilanci che Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale intendano destinare a tale finalità.

5. In relazione alle attività affidate ad ANAS S.p.a. ai sensi del comma 4, Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale sono autorizzate a riconoscere a detta società, a valere sulle risorse di cui al medesimo comma 4, una quota, entro il limite di cui all'articolo 36, comma 3-bis, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sulla base delle risultanze della contabilità analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte della medesima ANAS S.p.a. per le attività di investimento.

6. Al fine di assicurare una celere e coordinata realizzazione degli interventi di viabilità comunale di competenza della Città metropolitana di Roma Capitale, le risorse relative agli interventi di competenza di quest'ultima possono essere utilizzate anche per l'esecuzione di interventi di viabilità comunale in continuità con quelli della medesima Città metropolitana.

## Art. 2.

*Misure urgenti in materia di costruzione, manutenzione e messa in sicurezza delle dighe, nonché di controllo sul loro esercizio*

1. Al fine di ridurre i tempi di approvazione dei progetti relativi agli interventi afferenti alla costruzione, alla manutenzione e alla messa in sicurezza delle dighe, in coerenza con le previsioni del Piano nazionale di ripresa e resilienza, nonché di rafforzare l'attività di vigilanza



sul loro esercizio, all'articolo 2 del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, il comma 1 è sostituito dal seguente:

«1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è adottato, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione, l'esercizio e la dismissione delle dighe, contenente, in particolare, disposizioni relative ai seguenti punti:

a) modalità e termini per la presentazione dei progetti e della relativa documentazione, per l'istruttoria e l'approvazione tecnica, nonché per l'acquisizione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

b) modalità, termini e contenuti dei provvedimenti dell'amministrazione relativamente a costruzione, esercizio sperimentale, collaudo speciale, esercizio ordinario e dismissione;

c) potere di emanare atti generali contenenti norme tecniche, anche con riferimento alle modalità di esercizio degli invasi, di riqualificazione della sicurezza e di manutenzione delle opere;

d) potere di prescrivere interventi di manutenzione, miglioramento e adeguamento finalizzati a migliorare le condizioni di sicurezza delle opere;

e) potere di limitazione dell'esercizio per motivi di sicurezza;

f) poteri ispettivi relativamente alla esecuzione, alla costruzione, all'esercizio e alla dismissione delle opere, alla conservazione e manutenzione degli impianti di ritenuta;

g) classificazione degli impianti di ritenuta e delle opere di derivazione funzionalmente connesse all'invaso in classi di attenzione ai fini della vigilanza e del controllo;

h) modalità e termini per la presentazione di una periodica perizia tecnica sullo stato di conservazione e di manutenzione delle opere;

i) termini e modalità di coordinamento tra procedimenti di approvazione tecnica di cui alla lettera a) e procedimenti relativi al rilascio delle concessioni di derivazione di acqua pubblica da parte delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano.»

2. A decorrere dall'anno 2022, una quota fino al 15 per cento, e comunque entro il limite massimo di 800.000 euro annui, delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, confluiscono nel fondo risorse decentrate del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per essere destinate al riconoscimento di incentivi, con le modalità e i criteri previsti in sede di contrattazione decentrata integrativa e nei limiti delle risorse effettivamente confluite nel medesimo fondo, in favore dei dipendenti di livello non dirigenziale in servizio nelle articolazioni di cui all'articolo 2, comma 171, del citato decreto-legge n. 262 del 2006, per lo svolgimento

di specifiche funzioni di vigilanza tecnica sui lavori e sull'esercizio delle dighe e delle opere di derivazione, nonché di istruttoria di progetti e di valutazione della sicurezza. Gli incentivi corrisposti nel corso dell'anno al personale di cui al primo periodo sono comprensivi anche degli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'amministrazione e non possono superare l'importo del 15 per cento del trattamento economico complessivo annuo lordo.

3. Una quota fino al 4 per cento e, comunque, entro il limite massimo di 200.000 euro annui, delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, sono destinate alle spese di missione del personale di cui al comma 2 impegnato nello svolgimento delle relative funzioni.

### Art. 3.

#### *Adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza*

1. Per assicurare la funzionalità delle Capitanerie di Porto – Guardia costiera anche attraverso la realizzazione di interventi da eseguire in un arco temporale ultradecennale per la costruzione di nuove sedi e infrastrutture, la ristrutturazione, l'ampliamento, il completamento, l'esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico, l'acquisto dei relativi arredi e il miglioramento antisismico di quelle già esistenti, oltre che delle annesso pertinenze, comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito un fondo con una dotazione di 1,3 milioni di euro per l'anno 2022, di 500 mila euro per l'anno 2023, di 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e di 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036. Sono esclusi dagli interventi di cui al presente comma gli immobili in locazione passiva alle Capitanerie di porto – Guardia costiera. Per l'utilizzo delle risorse del fondo si applicano:

a) per le opere di edilizia previste dall'elenco di interventi, considerate opere destinate alla difesa militare, le disposizioni di cui all'articolo 33, comma 1, della legge 1° agosto 2002, n. 166;

b) per le procedure di affidamento, le disposizioni di cui alla parte II, titoli III e IV, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;

c) le disposizioni di cui all'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241, in relazione alla funzione di stazione appaltante, svolta dai competenti Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, dall'Agenzia del demanio o dagli enti locali, sulla base di accordi stipulati tra le amministrazioni interessate.

2. L'approvazione dei progetti delle opere previste dal comma 1 equivale a tutti gli effetti a dichiarazione di pubblica utilità nonché di urgenza e indifferibilità delle opere stesse. L'elenco degli interventi, predisposto dal Comando generale delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera e relativo, tra l'altro, all'individuazione e alla



localizzazione degli interventi da eseguire e ai parametri progettuali da rispettare, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentiti il Ministero della difesa e l'Agenzia del demanio, da adottare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto ed è comunicato alle competenti Commissioni parlamentari entro trenta giorni dalla sua approvazione. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili riferisce annualmente alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione degli interventi. Gli interventi sono realizzati ricorrendo preferibilmente a infrastrutture demaniali che possono essere abbattute e ricostruite sullo stesso sedime; alla rifunzionalizzazione degli immobili confiscati alla criminalità organizzata, ai sensi del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, anche attraverso il loro abbattimento e la successiva ricostruzione, laddove economicamente più vantaggioso; all'accasermamento nel medesimo stabile di comandi o uffici di diverse organizzazioni funzionali; all'acquisto, tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati tra cui quelli destinati a comandi o reparti delle Capitanerie di porto – Guardia costiera in regime di locazione con conseguente adeguamento; ad aree o immobili di proprietà dei comuni interessati, acquisiti anche mediante permuta con aree o fabbricati di proprietà dello Stato.

3. L'elenco di cui al comma 2 riporta il codice unico di progetto (CUP) per ogni intervento. Il monitoraggio avviene attraverso il sistema previsto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

4. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 1,3 milioni di euro per l'anno 2022, a 500 mila euro per l'anno 2023, a 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036, si provvede:

a) quanto a 500.000 euro per l'anno 2022 e a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

b) quanto a 800.000 euro per l'anno 2022, a 500.000 euro per l'anno 2023 e a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.

5. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 475:

1) all'alinea, primo periodo:

1.1) le parole «dei servizi di istituto dell'organizzazione territoriale e del Comando unità forestali, ambientali e agroalimentari» sono soppresse;

1.2) le parole «di un programma ultradecennale» sono sostituite dalle seguenti: «, in un arco temporale ultradecennale, di interventi»;

1.3) le parole «l'adeguamento» sono sostituite dalle seguenti: «il miglioramento»;

2) alla lettera a), le parole «dal programma» sono sostituite dalle seguenti: «dall'elenco di interventi»;

3) alla lettera e):

3.1) le parole «il programma» sono sostituite dalle seguenti: «l'elenco di interventi»;

3.2) le parole «del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta» sono soppresse;

3.3) le parole «del programma» sono sostituite dalle seguenti: «degli interventi»;

4) alla lettera f):

4.1) le parole «del programma» sono soppresse;

4.2) dopo le parole «tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati» sono inserite le seguenti: «, tra cui quelli»;

b) al comma 476:

1) all'alinea, primo periodo:

1.1) le parole «dei servizi di istituto» sono soppresse;

1.2) le parole «di un programma ultradecennale» sono sostituite dalle seguenti: «, in un arco temporale ultradecennale, di interventi»;

1.3) le parole «l'adeguamento» sono sostituite dalle seguenti: «il miglioramento»;

2) alla lettera a), le parole «dal programma» sono sostituite dalle seguenti: «dall'elenco di interventi»;

3) alla lettera e):

3.1) le parole «il programma» sono sostituite dalle seguenti: «l'elenco di interventi»;

3.2) le parole «del programma» sono sostituite dalle seguenti: «degli interventi»;

4) alla lettera f):

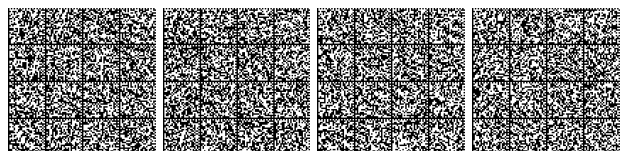
4.1) le parole «del programma» sono soppresse;

4.2) dopo le parole «tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati» sono inserite le seguenti: «, tra cui quelli».

#### Art. 4.

##### *Misure urgenti in materia di trasporto marittimo di passeggeri, di adeguamenti infrastrutturali portuali e per la laguna di Venezia*

1. Al fine di garantire lo svolgimento dell'attività crocieristica 2022 nella laguna di Venezia, il Commissario straordinario di cui all'articolo 2 del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125, è autorizzato a realizzare, secondo le modalità previste dai commi 1 e 3 del medesimo articolo 2, un ulteriore punto di attracco temporaneo nell'area di Chioggia, destinato anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT, nel limite di spesa di 1 milione di euro per l'anno 2022. Il Commissario straordinario indica, nella relazione periodica prevista



dal comma 2-*bis* del citato articolo 2 del decreto-legge n. 103 del 2021, lo stato di realizzazione dell'intervento di cui al primo periodo del presente comma e le iniziative adottate e da intraprendere, anche in funzione delle eventuali criticità rilevate nel corso del processo di realizzazione.

2. Al fine di garantire un'organizzazione efficace del traffico delle navi da crociera e migliorare i livelli di servizio ai passeggeri, è autorizzata la spesa, nel limite complessivo di euro 675 mila per ciascuno degli anni 2022 e 2023, in favore dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale per l'adeguamento funzionale e strutturale delle banchine dei porti di Monfalcone e di Trieste. Il trasferimento delle risorse è subordinato alla corretta alimentazione dei sistemi informativi della Ragioneria generale dello Stato e alla comunicazione al Ministero dell'economia e delle finanze del codice unico di progetto (CUP) di ciascun intervento e del relativo cronoprogramma procedurale.

3. Agli oneri derivanti dai commi 1 e 2, quantificati in euro 1.675.000 per l'anno 2022 e in euro 675.000 per l'anno 2023, si provvede:

a) quanto a 1 milione di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

b) quanto a 675.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2023, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.

4. All'articolo 95 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole «l'Autorità per la laguna di Venezia» sono inserite le seguenti: «- Nuovo Magistrato alle Acque»;

b) al comma 2:

1) all'alinea, dopo il primo periodo è inserito il seguente: «Per l'esercizio delle funzioni di cui al presente comma, l'Autorità può provvedere alla sottoscrizione di accordi ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241.»;

2) alla lettera c), le parole «e all'alta sorveglianza su tutti gli» sono sostituite dalle seguenti: «degli»;

3) alla lettera e), la parola «svolge» è sostituita dalle seguenti: «può svolgere»;

4) alla lettera i), dopo le parole «provvede» sono inserite le seguenti: «, in relazione alle attività di propria competenza.»;

5) la lettera l) è sostituita dalla seguente: «l) provvede al rilascio delle concessioni e autorizzazioni allo scarico delle acque reflue e alla verifica della qualità degli scarichi in relazione ai limiti legali, nonché

alla gestione dell'attività amministrativa, contabile e di riscossione dei canoni relativi agli scarichi industriali. Le autorizzazioni degli scarichi civili e di quelli relativi alle aziende artigiane produttive, agli enti assistenziali e alle aziende turistiche ricettive e della ristorazione, sono rilasciate previa approvazione dei progetti da parte del comune di Venezia e i relativi canoni, determinati in base al consumo idrico, sono introitati direttamente dal comune di Venezia.»;

6) alla lettera q), le parole «ed altre materie» sono sostituite dalle seguenti: «ed altri materiali»;

7) alla lettera s), le parole «valuta ed esprime i pareri» sono sostituite dalle seguenti: «esprime pareri obbligatori»;

c) al comma 5, secondo periodo, le parole «, sentiti la Regione Veneto e il Comune di Venezia,» sono sostituite dalle seguenti: «e d'intesa con il sindaco della Città metropolitana di Venezia.»;

d) al comma 6, quinto periodo, dopo le parole «Il Presidente sottopone alla» è inserita la seguente: «preventiva»;

e) al comma 7, primo periodo, dopo le parole «dotati di specifiche e comprovate competenze ed esperienza» è inserita la seguente: «anche»;

f) al comma 9:

1) al primo periodo, dopo le parole «dal Presidente dell'Autorità,» sono inserite le seguenti: «sentiti il Presidente della regione Veneto e il Sindaco della città metropolitana di Venezia.»;

2) al quinto periodo, le parole «può avvalersi» sono sostituite dalle seguenti: «si avvale»;

g) al comma 27-*bis*, le parole «di mare» sono soppresse;

h) al comma 27-*quinqüies*, secondo periodo, le parole «sessanta giorni» sono sostituite dalle seguenti: «trenta giorni».

5. All'articolo 4, comma 3, della legge 29 novembre 1984, n. 798, il secondo periodo è sostituito dal seguente: «Esso approva il piano degli interventi nell'ambito della Laguna di Venezia e decide sulla ripartizione delle risorse stanziante per la loro attuazione, nonché l'eventuale modulazione delle risorse ripartite.».

#### Art. 5.

#### *Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'impianto funiviario di Savona*

1. All'articolo 94-*bis* del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, dopo il comma 7 sono aggiunti i seguenti:

«7-*bis*. In caso di cessazione entro il 31 dicembre 2022 della concessione Funivia Savona - San Giuseppe di Cairo e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Ligure occidentale, in deroga alle previsioni di cui all'articolo 21, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, provvede, per un periodo massimo di ventiquattro mesi ad eseguire gli interventi



necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, nonché all'individuazione di un nuovo concessionario secondo le modalità previste dal codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Il termine di cui al primo periodo è prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili non oltre il 31 dicembre 2024, ove strettamente necessario al completamento delle procedure di individuazione del nuovo concessionario. Nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale provvede, altresì, alla gestione diretta dell'impianto funiviario.

*7-ter.* Qualora non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario all'esito della procedura di cui al comma *7-bis*, la regione Liguria subentra allo Stato, quale titolare e concedente dell'impianto funiviario. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previo accordo di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la regione Liguria, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, lettera *a*), della legge 15 marzo 1997, n. 59, si provvede all'attuazione del conferimento e all'attribuzione alla regione Liguria, a decorrere dalla data di effettivo trasferimento dell'impianto funiviario, delle risorse di cui al comma *7-quater*.

*7-quater.* Per lo svolgimento delle attività di cui ai commi *7-bis* e *7-ter* e per l'eventuale supporto tecnico, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, i cui oneri sono posti a carico delle risorse di cui al comma *7-quinquies* nel limite massimo di spesa di 70 mila euro per l'anno 2022 e di 200 mila euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024.

*7-quinquies.* Agli oneri derivanti dai commi *7-bis* e *7-ter*, quantificati nel limite massimo di euro 700.000 per l'anno 2022 e di euro 5.600.000 a decorrere dall'anno 2023, si provvede:

*a)* quanto ad euro 700.000 per l'anno 2022 mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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;

*b)* quanto ad euro 5.600.000 a decorrere dall'anno 2023 a valere sulle 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 ai sensi dell'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.».

2. All'articolo 16, comma 3-*sexies*, primo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, le parole: «31 agosto 2022» sono sostituite dalle seguenti: «31 dicembre 2022».

## Art. 6.

### *Disposizioni in materia di trasporto aereo*

1. Al fine di accelerare lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) e di aumentare l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico agli aeroporti, nonché di incrementare la rilevanza strategica e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali italiani:

*a)* le procedure di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 6, comma 3-*ter*, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nonché quelle relative alle opere inserite nei piani di sviluppo aeroportuali, ivi inclusi gli interventi di mitigazione e miglioramento ambientale, sono svolte nei tempi previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-*bis*, del decreto legislativo n. 152 del 2006;

*b)* il dibattito pubblico di cui all'articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, si svolge secondo i termini previsti dall'articolo 46, comma 1, secondo periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;

*c)* sono ridotti della metà i termini per l'accertamento di conformità di cui all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, relativamente ai piani di sviluppo aeroportuale e alle opere inserite in detti piani.

2. Le opere di cui al comma 1 che comportano un miglioramento dell'impatto ambientale sulle aree antropizzate sono recepite in via prioritaria all'interno degli strumenti di pianificazione urbanistica, naturalistica e paesaggistica vigenti.

3. In relazione ai piani di sviluppo aeroportuale degli aeroporti di interesse nazionale diversi da quelli di cui al comma 1, nonché alle opere inserite nei medesimi piani di sviluppo, i termini delle procedure di valutazione ambientale di cui alla Parte Seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006 sono ridotti della metà. Si applicano, altresì, le disposizioni di cui al comma 1, lettere *b)* e *c)*.

## Art. 7.

### *Disposizioni urgenti in materia di sicurezza e circolazione stradale e di infrastrutture autostradali*

1. Al fine di ridurre gli oneri amministrativi a carico dell'utenza, di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, nonché di incrementare la sicurezza della circolazione stradale, al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* all'articolo 24:

1) al comma 4, primo periodo, dopo le parole: «manufatti per il rifornimento» sono inserite le seguenti: «e la ricarica dei veicoli»;

2) al comma 5, dopo le parole: «da aree di servizio» sono inserite le seguenti: «, da aree per la ricarica dei veicoli,»;

3) al comma 5-*bis*, dopo le parole: «dei servizi di distribuzione di carbolubrificanti» sono inserite le seguenti: «, delle norme che disciplinano l'installazione e la gestione di stazioni di ricarica elettrica»;



b) all'articolo 47, al comma 2, lettera a), i capoversi categoria L1e, categoria L2e, categoria L3e e categoria L4e sono sostituiti dai seguenti:

«- categoria L1e: veicoli a due ruote la cilindrata del cui motore non supera i 50 cc per i motori a combustione interna ad accensione comandata, la cui potenza del motore elettrico non supera i 4 kW e la cui velocità massima di costruzione non supera i 45 km/h;

- categoria L2e: veicoli a tre ruote la cilindrata del cui motore non supera i 50 cc per i motori a combustione interna ad accensione comandata o non supera i 500 cc per i motori a combustione interna ad accensione spontanea, la cui potenza del motore elettrico non supera i 4 kW, la cui massa in ordine di marcia non supera i 270 kg e la cui velocità massima di costruzione non supera i 45 km/h;

- categoria L3e: veicoli a due ruote che non possono essere classificati come appartenenti alla categoria;

- categoria L4e: veicoli a tre ruote asimmetriche rispetto all'asse longitudinale mediano, costituiti da veicoli di categoria L3e dotati di sidecar, con un numero massimo di quattro posti a sedere incluso il conducente e con un numero massimo di due posti per passeggeri nel sidecar;»;

c) all'articolo 50:

1) al comma 1, dopo le parole «potenza nominale continua massima di 0,25 KW» sono inserite le seguenti: «, o di 0,5 KW se adibiti al trasporto di merci;»;

2) al comma 2 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «I velocipedi adibiti al trasporto di merci devono avere un piano di carico approssimativamente piano e orizzontale, aperto o chiuso, corrispondente al seguente criterio: lunghezza del piano di carico  $\times$  larghezza del piano di carico  $\geq 0,3 \times$  lunghezza del veicolo  $\times$  larghezza massima del veicolo.»;

3) dopo il comma 2 sono aggiunti i seguenti:

«2-bis. I velocipedi a pedalata assistita non rispondenti ad una o più delle caratteristiche o prescrizioni indicate nel comma 1 sono considerati ciclomotori ai sensi e per gli effetti dell'articolo 97.

2-ter. Chiunque fabbrica, produce, pone in commercio o vende velocipedi a pedalata assistita che sviluppino una velocità superiore a quella prevista dal comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.084 a euro 4.339. Alla sanzione da euro 845 ad euro 3.382 è soggetto chi effettua sui velocipedi a pedalata assistita modifiche idonee ad aumentare la potenza nominale continua massima del motore ausiliario elettrico o la velocità oltre i limiti previsti dal comma 1.».

d) all'articolo 97, dopo il comma 3 è inserito il seguente:

«3-bis. In caso di trasferimento di residenza delle persone fisiche intestatarie di certificati di circolazione, l'ufficio competente del Dipartimento per la mobilità sostenibile procede all'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli (ANV), di cui agli articoli 225 e 226. A tal fine, i comuni danno notizia dell'avvenuto trasferimento di residenza per il tramite dell'archivio nazionale della popolazione residente (ANPR) non appena eseguita la registrazione della variazione ana-

grafica. In caso di trasferimento della sede delle persone giuridiche intestatarie di certificati di circolazione, l'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli è richiesto dalle medesime persone giuridiche all'ufficio competente del Dipartimento per la mobilità sostenibile o a uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, abilitati al collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento stesso entro trenta giorni dal trasferimento.»;

e) all'articolo 116, comma 3, la lettera f) è sostituita dalla seguente:

«f) B:

1) autoveicoli la cui massa massima autorizzata non supera 3500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto persone oltre al conducente; ai veicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio avente una massa massima autorizzata non superiore a 750 kg. Agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg, purché la massa massima autorizzata di tale combinazione non superi 4250 kg. Qualora tale combinazione superi 3500 chilogrammi, è richiesto il superamento di una prova di capacità e comportamento su veicolo specifico. In caso di esito positivo, è rilasciata una patente di guida che, con un apposito codice comunitario, indica che il titolare può condurre tali complessi di veicoli;

2) veicoli senza rimorchio adibiti al trasporto di merci, alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 2 della direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 e con una massa autorizzata massima superiore a 3500 kg ma non superiore a 4250 kg, a condizione che la massa superiore ai 3500 kg non determini aumento della capacità di carico in relazione allo stesso veicolo e sia dovuta esclusivamente all'eccesso di massa del sistema di propulsione in relazione al sistema di propulsione di un veicolo delle stesse dimensioni dotato di un motore convenzionale a combustione interna ad accensione comandata o ad accensione a compressione. In tali casi, la patente di guida deve essere conseguita da almeno due anni;»;

f) all'articolo 117, comma 2-bis, dopo il secondo periodo è inserito il seguente: «Per le autovetture elettriche o ibride *plug-in*, il limite di potenza specifica è di 65 kW/t compreso il peso della batteria.»;

g) all'articolo 120:

1) la rubrica è sostituita dalla seguente: «Requisiti morali per ottenere il rilascio della patente di guida e disposizioni sull'interdizione alla conduzione di velocipedi a pedalata assistita»;

2) dopo il comma 6 è aggiunto il seguente:

«6-bis. Nei confronti dei soggetti indicati dal comma 1, il giudice con la sentenza di condanna o con l'applicazione di una misura di sicurezza o di prevenzione, ovvero il prefetto con l'irrogazione dei divieti di cui agli articoli 75, comma 1, lettera a), e 75-bis, comma 1, lettera f), del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 309 del 1990, può disporre l'interdizione dalla conduzione dei velocipedi a pedalata assistita di cui all'articolo 50, comma 1, fatti salvi gli effetti



di provvedimenti riabilitativi e, per i soggetti destinatari dei predetti divieti, per tutta la loro durata. Nell'ipotesi di cui al comma 2, il prefetto con il provvedimento di revoca della patente di guida può disporre l'applicazione dell'ulteriore misura dell'interdizione dalla conduzione dei predetti velocipedi. Avverso il provvedimento interdittivo del prefetto è ammesso ricorso ai sensi del comma 4. La violazione della misura interdittiva di cui al presente comma è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.000 a euro 7.000 ed è disposta la confisca del mezzo.»;

h) all'articolo 126:

1) al comma 8, le parole «La validità» sono sostituite dalle seguenti: «Fatto salvo quanto previsto dal comma 8-ter, la validità» e le parole «Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici», ovunque ricorrano, sono sostituite dalle seguenti «Dipartimento per la mobilità sostenibile»;

2) dopo il comma 8-bis è inserito il seguente:

«8-ter. Qualora una patente di guida sia scaduta da più di cinque anni, la conferma della validità è subordinata anche all'esito positivo di un esperimento di guida finalizzato a comprovare il permanere dell'idoneità tecnica alla guida del titolare. A tal fine, gli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile rilasciano, previa acquisizione della certificazione medica di cui al comma 8 e su richiesta del conducente, una ricevuta di prenotazione dell'esperimento di guida, valida per condurre il veicolo fino al giorno della prova. L'esperimento di guida consiste nell'esecuzione di almeno una delle manovre e almeno tre dei comportamenti di guida nel traffico previsti per la prova di verifica delle capacità e dei comportamenti per il conseguimento della patente della medesima categoria di quella posseduta. Se, il giorno della prova, il conducente che deve sottoporsi all'esperimento di guida è assente, o nel caso di esito negativo dell'esperimento, la patente è revocata.»;

3) al comma 9 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Si applicano le disposizioni di cui al comma 8-ter.»;

4) al comma 10, dopo le parole: «Direzione generale per la motorizzazione» sono inserite le seguenti: «per i servizi ai cittadini ed alle imprese in materia di trasporti e di navigazione» e le parole «Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici» sono sostituite dalle seguenti: «Dipartimento per la mobilità sostenibile»;

5) al comma 10-bis, le parole: «Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici» sono sostituite dalle seguenti: «Dipartimento per la mobilità sostenibile» e le parole «Ministero delle infrastrutture e dei trasporti» sono sostituite dalle seguenti: «Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile»;

i) all'articolo 190, comma 7, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Le macchine per uso di persone con disabilità possono, altresì, circolare sui percorsi ciclabili e sugli itinerari ciclopedonali, nonché, se asservite da motore, sulle piste ciclabili, sulle corsie ciclabili, sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile e sulle strade urbane ciclabili.».

2. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, sono definite le modalità di annotazione sul documento unico dell'eccesso di massa connesso al sistema di propulsione installato, nonché di aggiornamento del documento unico già rilasciato. L'efficacia della disposizione di cui al comma 1, lettera e), è subordinata alla definizione della procedura di consultazione della Commissione europea ai sensi della direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 e la medesima disposizione di cui al comma 1, lettera e), si applica ai veicoli per i quali il documento di circolazione riporta le indicazioni di cui al primo periodo.

3. All'articolo 33-bis, comma 1, primo periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, le parole «di dodici mesi» sono sostituite dalle seguenti: «di ventiquattro mesi».

4. Al fine di contenere gli oneri finanziari a carico dell'utenza, dal 1° luglio 2022 al 31 dicembre 2022 e comunque non oltre la conclusione della verifica della sussistenza delle condizioni per la prosecuzione dell'attuale rapporto concessorio delle autostrade A24 e A25, ove tale conclusione sia anteriore alla data del 31 dicembre 2022, è sospeso l'incremento delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25. Per la durata del periodo di sospensione, si applicano le tariffe di pedaggio vigenti alla data del 31 dicembre 2017.

#### Art. 8.

##### *Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale*

1. Al fine di migliorare la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, nonché della mobilità locale nelle sue diverse modalità, in coerenza con gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, le parole «Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale» sono sostituite dalle seguenti: «Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile».

2. L'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007, provvede, altresì:

a) alla predisposizione periodica di modelli di elaborazione dei dati trasportistici, economici e ambientali per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale integrata, ove possibile, con programmi di mobilità attiva, di soluzioni innovative di mobilità sostenibile nelle aree urbane, ivi compresi i servizi di noleggio senza conducente di cui all'articolo 84, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con la possibilità di effettuare noleggi anche per pochi minuti senza interazione con personale dedicato (*sharing mobility*);

b) all'acquisizione di dati e alla predisposizione di modelli di elaborazione digitale utili ad assicurare un'attività minima uniforme dei *mobility manager* d'area e dei *mobility manager* aziendali e scolastici;





c) all'acquisizione di dati e alla predisposizione di modelli di elaborazione digitale utili a definire gli elementi minimi per la predisposizione dei Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS);

d) all'acquisizione periodica e alla predisposizione, anche d'intesa con il Ministero dello sviluppo economico, di modelli di elaborazione di dati utili a valutare le proposte di investimento nel settore della mobilità locale coordinandole con gli indirizzi di politica industriale che riguardano le filiere produttive interessate;

e) all'acquisizione di dati statistici e analitici utili a predisporre modelli minimi di integrazione dello sviluppo urbano e metropolitano con lo sviluppo della programmazione della mobilità pubblica.

3. Per lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, l'Osservatorio può stipulare apposite convenzioni con le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con l'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con le aziende di trasporto pubblico locale, nonché con i *mobility manager* d'area, i *mobility manager* aziendali e i *mobility manager* scolastici, finalizzate a favorire l'acquisizione e lo scambio dei dati e delle informazioni, anche con modalità automatizzate e mediante l'interoperabilità tra le banche dati esistenti secondo le modalità individuate dall'Agenzia per l'Italia digitale (AgID) con le linee guida in materia.

4. Per le medesime attività di cui al comma 2, l'Osservatorio si può avvalere, oltreché del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e di quello messo a disposizione dalle pubbliche amministrazioni e dagli enti di cui al comma 3 mediante le convenzioni ivi previste, anche di esperti di particolare e comprovata specializzazione, nel numero massimo di 8 unità, cui il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile è autorizzato a conferire appositi incarichi ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo n. 165 del 2001, a valere sulle risorse destinate all'Osservatorio ai sensi dell'articolo 27, comma 2, lettera e-bis), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, come modificato dal comma 5 del presente articolo, nel limite massimo di spesa di complessivi euro 200.000 nell'anno 2022 e di euro 400.000 annui a decorrere dall'anno 2023.

5. Per lo svolgimento delle attività di cui al comma 3, per l'implementazione e lo sviluppo della banca dati dell'Osservatorio, nonché per il conferimento degli incarichi di cui al comma 4, all'articolo 27, comma 2, lettera e-bis), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, le parole: «dello 0,025 per cento dell'ammontare del Fondo» sono sostituite dalle seguenti: «dello 0,105 per cento dell'ammontare del Fondo e, comunque, nel limite massimo di euro 5,2 milioni annui».

6. Per promuovere la sperimentazione di servizi di *sharing mobility*, limitatamente agli anni 2022, 2023 e 2024, lo 0,3 per cento della dotazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del traspor-

to pubblico locale, di cui all'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, è destinato al finanziamento di specifici progetti individuati con uno o più decreti adottati dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

7. Al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico anche a seguito degli effetti negativi derivanti dalla crisi internazionale in atto in Ucraina, la ripartizione delle risorse stanziata per l'esercizio 2022 sul Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale di cui all'articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012, è effettuata:

a) quanto a euro 4.879.079.381 e fermo restando quanto previsto dall'articolo 27, comma 2-bis, del decreto-legge n. 50 del 2017, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 96 del 2017, senza l'applicazione di penalità e applicando le modalità stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 148 del 26 giugno 2013;

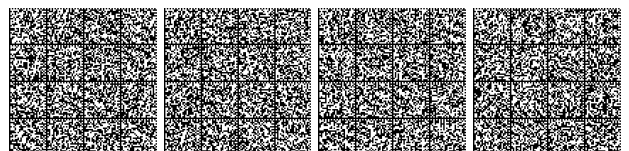
b) quanto a euro 75.350.957, secondo modalità e criteri che tengono conto dei costi standard di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147 e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 ottobre 2022;

c) quanto a euro 14.923.662 per le finalità di cui al comma 6;

d) quanto a euro 5.200.000 per le finalità di cui all'articolo 27, comma 2, lettera e-bis), del decreto-legge n. 50 del 2017, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 96 del 2017.

8. Per le medesime finalità di cui al comma 7, l'erogazione alle regioni a statuto ordinario dell'anticipazione prevista dall'articolo 27, comma 4, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e relativa all'anno 2022, e da calcolarsi sulle risorse di cui alla lettera a) del predetto comma 7, è effettuata in un'unica soluzione entro la data del 31 luglio 2022, per la parte relativa ai pagamenti non già avvenuti alla data di entrata in vigore del presente decreto.

9. Al fine di garantire la continuità e la regolarità dei servizi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi, le aziende esercenti tali servizi e le aziende che gestiscono le infrastrutture dedicate su cui essi sono eserciti, trasmettono entro il 30 settembre 2022 e, successivamente, con cadenza mensile, ai sensi dell'articolo 16-bis, comma 7, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012,



all'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007, i dati delle manutenzioni programmate dei sottosistemi dei sistemi di trasporto utilizzati nonché, per ciascun sottosistema, le date di prevista effettuazione dell'attività manutentiva, secondo le modalità indicate dal decreto di cui al comma 10. In caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad effettuare gli interventi manutentivi in danno dell'azienda inadempiente, nonché ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata, tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, nonché dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi. Nei casi di cui al presente comma si applicano in quanto compatibili le disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689. Le somme derivanti dal pagamento delle sanzioni sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e sono destinate, nella misura del 50 per cento, all'implementazione e allo sviluppo della banca dati del predetto Osservatorio e, nella misura del 50 per cento, al finanziamento di iniziative dirette al miglioramento dei servizi erogati all'utenza.

10. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 luglio 2022, sono individuati e, successivamente, aggiornati almeno ogni tre anni:

- a) i sottosistemi e i livelli manutentivi per i quali è obbligatoria la trasmissione dei dati ai sensi del comma 9;
- b) la modulistica uniforme per l'acquisizione e la comunicazione dei dati;
- c) ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 9, le modalità di contestazione dell'inadempimento, nonché i criteri di quantificazione delle sanzioni.

11. Nelle more dell'effettuazione degli interventi manutentivi programmati, nonché durante lo svolgimento degli stessi, al fine di evitare interruzioni o limitazioni nell'erogazione dei servizi di trasporto in ambito metropolitano, l'ente concedente o committente, sulla base delle indicazioni fornite da una Commissione tecnica indipendente, dallo stesso appositamente costituita e composta da soggetti di comprovata esperienza in materia di trasporti e di sicurezza delle relative infrastrutture, all'esito della valutazione dell'effettivo stato di manutenzione del sistema di trasporto interessato dall'intervento ed acquisite le valutazioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e, ove necessario, del costruttore, può autorizzare l'esercizio del predetto sistema di trasporto, prescrivendo le

necessarie misure di mitigazione, nonché le modalità di controllo e delle periodiche verifiche di sicurezza. Tale autorizzazione all'esercizio del sistema di trasporto non può comunque superare il periodo di sei mesi, prorogabile, una sola volta, e per non più di sei mesi. Al funzionamento della Commissione tecnica di cui al primo periodo, nonché agli oneri necessari all'acquisizione delle valutazioni in ordine alla possibilità di proseguire l'esercizio del sistema di trasporto, si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'ente concedente o committente disponibili a legislazione vigente. Le disposizioni di cui al presente comma non si applicano ai sottosistemi delle reti ferroviarie, nonché agli impianti a fune.

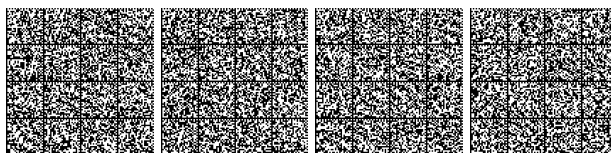
12. Al fine di consentire la realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili previsti dal programma di ammodernamento delle ferrovie regionali, nonché l'acquisto di materiale rotabile, è autorizzata la spesa di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e di 70 milioni di euro per l'anno 2025. All'assegnazione dei contributi ai singoli interventi si provvede mediante decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Gli interventi devono essere identificati dal Codice unico di progetto (CUP) ai sensi dell'articolo 11, comma 1, della legge 16 gennaio 2003, n. 3, e monitorati attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Con il decreto di cui al secondo periodo sono definiti altresì l'entità massima dei contributi riconoscibili, tenendo conto di eventuali ulteriori fonti di finanziamento, il cronoprogramma degli interventi, nonché le ipotesi e le modalità di revoca dei contributi riconosciuti. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e a 70 milioni di euro per l'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

#### Art. 9.

##### *Interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*

1. Al fine di realizzare gli investimenti di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, all'articolo 1, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 393, primo periodo, le parole: «è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, 100 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per il 2025, 250 milioni di euro per l'anno 2026 e 300 milioni di euro per l'anno 2027, 350 milioni di euro per l'anno 2028 e 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2029 al 2036» sono sostituite dalle seguenti: «è autorizzata la spesa di 40 milioni di euro per l'anno 2022, 30 milioni di euro per l'anno 2023, 100 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per il 2025, 250 milioni di euro per l'anno 2026, 300 milioni di euro per l'anno



2027, 350 milioni di euro per l'anno 2028, 310 milioni di euro per l'anno 2029, 320 milioni di euro per l'anno 2030 e 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2031 al 2036»;

b) al comma 394, primo periodo, le parole: «la spesa complessiva di 5.000 milioni di euro, di cui 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, 150 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per l'anno 2025, 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2027, 400 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2028 al 2030, 450 milioni di euro per l'anno 2031, 650 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2032 al 2034, 450 milioni di euro per l'anno 2035» sono sostituite dalle seguenti: «la spesa complessiva di 5.000 milioni di euro, di cui 40 milioni di euro per l'anno 2022, 30 milioni di euro per l'anno 2023, 150 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per l'anno 2025, 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2027, 400 milioni di euro per l'anno 2028, 410 milioni di euro per l'anno 2029, 420 milioni di euro per l'anno 2030, 450 milioni di euro per l'anno 2031, 650 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2032 al 2034, 450 milioni di euro per l'anno 2035»;

c) al comma 395, le parole: «la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2024, 230 milioni di euro per l'anno 2025, di 300 milioni di euro per l'anno 2026, 500 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2032 e 550 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2033 al 2036» sono sostituite dalle seguenti: «la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2022, di 40 milioni di euro per l'anno 2023, di 20 milioni di euro per l'anno 2024, di 230 milioni di euro per l'anno 2025, di 300 milioni di euro per l'anno 2026, di 500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028, di 480 milioni di euro per l'anno 2029, di 460 milioni di euro per l'anno 2030, di 500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2031 e 2032 e di 550 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2033 al 2036».

2. Sono autorizzate le variazioni delle dotazioni finanziarie relative alle autorizzazioni di spesa indicate nell'allegato I annesso al presente decreto.

3. All'articolo 5 del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo il terzo periodo è inserito il seguente: «Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può essere riconosciuta al coordinatore del CISMI un'indennità di funzione nel limite dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 3 e a valere sulle risorse ivi previste e comunque non superiore a 25.000 euro.»;

b) dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«1-bis. In deroga alle previsioni di cui al comma 1, terzo periodo, e fermo restando il limite di spesa di cui al comma 3, l'incarico di coordinatore del CISMI può essere conferito con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ad un professore universitario di I fascia, che viene collocato in aspettativa per l'intera durata dell'incarico ai sensi dell'articolo 13 del decreto

del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 382, con conservazione del trattamento economico in godimento, che è posto integralmente a carico del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. L'incarico di coordinatore ha una durata non inferiore a tre anni ed è rinnovabile una sola volta. Al fine di assicurare il rispetto del limite di spesa di cui al comma 3, per l'intera durata dell'incarico è reso contestualmente indisponibile all'interno del contingente di cui al comma 1 il posto destinato al dirigente di ricerca.».

4. L'articolo 5-*quinquies* del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, è abrogato.

5. All'articolo 1, comma 238, terzo periodo, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, le parole: «e all'importo di euro 7.309.900 annui a decorrere dall'anno 2021» sono sostituite dalle seguenti: «, all'importo di 7.309.900 euro per l'anno 2021 e all'importo di 10.883.900 euro a decorrere dall'anno 2022».

6. Agli oneri derivanti dal comma 5 si provvede mediante utilizzo delle risorse rinvenienti dall'abrogazione di cui al comma 4.

7. All'articolo 12, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, dopo il secondo periodo è inserito il seguente: «Qualora l'importo dei lavori risulti inferiore a 100.000 euro, l'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria ovvero di manutenzione straordinaria, di cui alle lettere a) e b) del comma 2, può essere curata direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici degli immobili.».

8. All'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

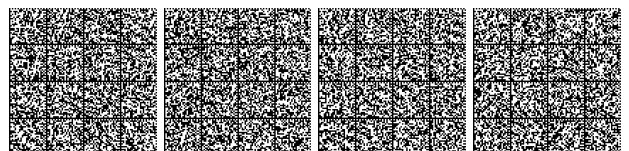
a) ai commi 3 e 4, le parole «Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici» sono sostituite dalle seguenti: «Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili»;

b) al comma 5, le parole «Ministro delle infrastrutture e dei trasporti» sono sostituite dalle seguenti: «Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili»;

c) al comma 5-*bis*, le parole «Ministro delle infrastrutture e dei trasporti» sono sostituite dalle seguenti: «Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili» e l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: «La Direzione generale del personale, del bilancio, degli affari generali e della gestione sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede a un controllo di qualità sul predetto personale e a una formazione periodica dello stesso, secondo modalità e programmi indicati dal Dipartimento per la mobilità sostenibile.».

9. Al fine di semplificare le procedure per digitalizzazione e la pubblicità degli atti mediante trascrizione nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto e per l'annotazione sulla licenza di navigazione, al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 17, comma 2, le parole: «venti giorni» sono sostituite dalle seguenti: «sessanta giorni»;



b) all'articolo 24, comma 2, le parole: «venti giorni», ovunque ricorrano, sono sostituite dalle seguenti: «sessanta giorni»;

c) all'articolo 58, comma 1, le parole: «venti giorni» sono sostituite dalle seguenti: «sessanta giorni».

10. All'allegato A, punto 10), della legge 28 gennaio 1994, n. 84, le parole «e Monopoli» sono sostituite dalle seguenti: «, Monopoli e Termoli».

#### Art. 10.

*Disposizioni urgenti in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, nonché per la funzionalità del Consiglio superiore dei lavori pubblici*

1. Al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 44, comma 3, quarto periodo, le parole «degli interventi» sono sostituite dalle seguenti: «di tutti gli interventi» ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «In relazione agli interventi di cui all'Allegato IV del presente decreto, per la cui realizzazione è nominato un 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 quanto previsto dal quarto periodo del presente comma, si applica, altresì, la riduzione dei termini prevista dal medesimo articolo 4, comma 2, secondo periodo, del decreto-legge n. 32 del 2019, compatibilmente con i vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli previsti dalla direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 dicembre 2011.»;

b) all'articolo 44, al comma 4, secondo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, tenuto conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR ovvero, in relazione agli interventi finanziati con le risorse del PNC dal decreto di cui al comma 7 dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101.»;

c) all'articolo 46, comma 1, quinto periodo, dopo le parole «all'articolo 44, comma 4» sono inserite le seguenti: «, tenuto conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR ovvero, in relazione agli interventi finanziati con le risorse del PNC dal decreto di cui al comma 7 dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101.».

2. In considerazione degli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, in relazione ai progetti di fattibilità tecnica ed economica di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento

dallo Stato, di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro da sottoporre obbligatoriamente, in base alle vigenti disposizioni, al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, non si applica, per gli anni 2022 e 2023, quanto previsto dall'articolo 1, comma 5, secondo periodo, del decreto-legge 30 novembre 2005, n. 245, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 gennaio 2006, n. 21, e, al fine di assicurare la funzionalità del medesimo Consiglio è autorizzata la spesa di euro 1.600.000 per l'anno 2022 e di euro 3.200.000 per l'anno 2023, a valere sulle risorse di cui al comma 5.

3. La disposizione di cui al comma 2 si applica esclusivamente ai progetti sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto. È escluso il rimborso delle somme già versate, alla data di entrata in vigore del presente decreto, ai sensi dell'articolo 1, comma 5, secondo periodo, del decreto-legge 30 novembre 2005, n. 245, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 gennaio 2006, n. 21, in relazione ai progetti di cui al comma 2.

4. In considerazione dell'esigenza di garantire che lo svolgimento delle procedure di dibattito pubblico di cui all'articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, risulti coerente con i tempi di realizzazione degli investimenti pubblici di cui all'articolo 46 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è autorizzata, per il finanziamento delle attività della Commissione nazionale per il dibattito pubblico di cui al comma 2 dell'articolo 22 del decreto legislativo n. 50 del 2016, la spesa di euro 150.000 per l'anno 2022 e di euro 300.000 per l'anno 2023.

5. Agli oneri derivanti dai commi 2 e 4, quantificati in complessivi euro 1.750.000 per l'anno 2022 e di euro 3.500.000 per l'anno 2023 mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.

#### Art. 11.

*Disposizioni urgenti sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie*

1. All'articolo 10-*quater* del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera a):

1) all'alinea, le parole «15 giugno 2022» sono sostituite dalle seguenti: «30 settembre 2022»;

2) il numero 1 è abrogato;

b) al comma 2, secondo periodo, le parole «15 giugno 2022» sono sostituite dalle seguenti: «30 settembre 2022».



ALLEGATO I  
(articolo 9, comma 2)

2. Per lo svolgimento degli esami di Stato conclusivi del primo e del secondo ciclo di istruzione, nonché degli esami conclusivi dei percorsi degli istituti tecnici superiori, per l'anno scolastico 2021-2022, non si applica la misura di sicurezza di cui all'articolo 3, comma 5, lettera a), del decreto-legge n. 52 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 87 del 2021.

Art. 12.

*Misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC*

1. Al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC, ad integrazione delle risorse di cui all'articolo 8 comma 5 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è autorizzata la spesa di 1,5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 1,5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della transizione ecologica.

Art. 13.

*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 ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 giugno 2022

MATTARELLA

DRAGHI, *Presidente del Consiglio dei ministri*

GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*

FRANCO, *Ministro dell'economia e delle finanze*

Visto, il Guardasigilli: CARTABIA

capitolo	pg	Autorizzazione	Descrizione	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
7258	2	articolo 34 sub articolo ter comma 5 della legge 31 dicembre 2009, n. 196 articolo 1 comma 140 punto B sub punto primus della legge 11 dicembre 2016, n. 232	Infrastrutture portuali	2,680	2,680	2,680	5,360		-2,680	-2,680	-2,680	-2,680	-2,680					
	3	articolo 1 comma 1072 punto C sub punto decies della legge 27 dicembre 2017, n. 205	Infrastrutture portuali	2,720	2,010				-2,720	-2,010								
	4	articolo 1 comma 95 punto C sub punto decies della legge 30 dicembre 2018, n. 145	Infrastrutture portuali	7,470	7,560	7,910	8,090		-3,470	-3,560	-3,910	-4,020	-4,030	-5,370	-6,670			
	3	articolo 1 comma 1072 punto B sub punto decies della legge 27 dicembre 2017, n. 205	Trasporto rapido di massa	24,460	64,260	27,190	14,540	6,233	6,233	6,233	24,460	64,260	27,190	14,540	6,233	-6,233		
7400	4	articolo 1 comma 95 punto B sub punto decies della legge 30 dicembre 2018, n. 145	Trasporto rapido di massa	5,950	46,850	22,820	32,840	32,843	30,230	-5,950	-46,850	-22,820	-32,840	-32,843	-30,230			
	1	articolo 1, comma 1016, della legge 27 dicembre 2006, n. 296	Trasporto rapido di massa	5,950	5,950	11,880	14,870	17,860	17,860	17,860	-5,950	-11,880	-14,870	-8,930	-8,930	-8,930	-8,930	-8,930
7002	48	articolo 1 comma 95 punto A sub punto decies legge 30 dicembre 2018, n. 145	CdP ANAS	-49,230	-129,310	-72,480	-75,700	-56,936	-45,453	44,610	123,650	68,500	68,960	53,376	52,063	8,930	8,930	

22G00082

