



Audizione di Confindustria sul DDL AC 3278

Conversione in legge del
DECRETO-LEGGE 10 settembre 2021, n. 121
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

Audizione Parlamentare

Settembre 2021

La valutazione complessiva del provvedimento

Il DL 121/2021 raccoglie una serie di misure urgenti su diversi temi in gran parte rientranti nei settori delle infrastrutture e della mobilità.

Alcune misure sono state già oggetto di emendamenti presentati e non accolti nell'esame di altri precedenti provvedimenti. Altre sono invece più legate all'attualità e all'esigenza più immediata di provvedere, in particolare, ad alcuni aspetti di organizzativi e procedurali connessi, direttamente e indirettamente, all'attuazione del PNRR.

Su quest'ultimo aspetto, l'attenzione di Confindustria è massima. Come sottolineato dal Presidente Bonomi, nel corso della recente Assemblea pubblica di Confindustria, non possiamo nascondere alcune preoccupazioni sulla parte del PNRR relativa all'apertura dei cantieri e delle infrastrutture. A tal fine, occorre dare segnali immediati in grado di contribuire alla capacità del Piano di rafforzare in modo strutturale il potenziale di crescita del Paese.

Poiché il provvedimento in oggetto va in questa direzione, nel complesso, il giudizio è quindi sostanzialmente positivo, anche se ci saremmo aspettati che un provvedimento straordinario e urgente incentrato quasi esclusivamente su infrastrutture e mobilità prendesse in considerazione anche altri temi di forte attualità, su cui accenneremo nel seguito dell'esposizione.

Entrando nel merito del provvedimento, si rilevano numerosi interventi in tema di **circolazione stradale**, tutti sostanzialmente positivi.

Condivisibili sono le misure riguardanti la circolazione stradale in ambito urbano e la sosta di categorie protette. Alcune delle altre misure previste sono state già richieste anche da Confindustria e dal suo Sistema Associativo; tra queste di segnala: l'autorizzazione alla circolazione di autoarticolati e autosnodati fino a 18 metri, che aumenta la capacità di carico delle merci e contribuisce alla riduzione della circolazione dei mezzi pesanti; l'inclusione della revisione dei rimorchi e semirimorchi tra le attività che possono svolgere le imprese di autoriparazione; la circolazione di prova dei veicoli non ancora immatricolati e dei veicoli muniti della carta o del certificato di circolazione anche senza revisione.

Positive anche le misure sull'obbligo di formazione in primo soccorso per l'abilitazione al noleggio con conducente e al servizio di piazza e sull'armonizzazione della carta di qualificazione del conducente.

Infine, si esprime un giudizio positivo anche riguardo al reimpiego delle risorse inutilizzate per incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti da destinare allo stesso scopo.

In tema di trasporto stradale, ci saremmo però aspettati che finalmente si affrontasse il tema dei **"trasporti eccezionali"**, che risulta di particolare rilevanza anche in funzione dei grandi

investimenti infrastrutturali previsti dal PNRR e, in generale, per la ripresa industriale del paese. Fermo restando la regolamentazione attuale del Codice della Strada, Confindustria chiede da tempo l'istituzione di una commissione tecnica ministeriale, con la partecipazione delle rappresentanze economiche, per la definizione di itinerari stradali e autostradali abilitati a questa particolare categoria di trasporti, all'individuazione di criticità e di eventuali interventi di manutenzione e adeguamento della sicurezza infrastrutturale.

Altro tema sul quale Confindustria chiede da tempo una revisione della disciplina è quello del cd. "**calendario dei divieti**" nei giorni festivi e prefestivi del trasporto merci, che necessita di adeguamenti sostanziali, sia con riferimento all'evoluzione logistica del trasporto sia agli orientamenti espressi dalla magistratura amministrativa.

In materia di **trasporto ferroviario**, si esprime un giudizio positivo sulle misure riguardanti l'istituzione del Fondo per il finanziamento dei costi di realizzazione/implementazione del sottosistema ERTMS a bordo dei veicoli ferroviari, che completa il rilevante investimento del PNRR sulle tecnologie per la sicurezza ferroviaria. Positivo è anche il giudizio sulle risorse per la formazione di personale impiegato nella circolazione ferroviaria, con particolare riferimento alla figura professionale dei macchinisti del settore merci.

Particolarmente significative sono le **misure di carattere organizzativo e strutturale** nel settore delle infrastrutture.

L'istituzione presso il MIMS della struttura di missione Cismi (Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità) è funzionale alla realizzazione degli interventi del PNRR e del PNIC di cui il MIMS è titolare, ma anche a dotare lo stesso MIMS di una struttura di alta professionalità in grado di elaborare contributi tecnici qualificati. Riguardo al CSLP, il DL interviene sulla composizione e la funzionalità del Comitato speciale destinato alla cd. "corsia veloce" prevista dal DL 77/2021 sui progetti prioritari e complessi del PNRR (Allegato IV del DL), che esamina il progetto di fattibilità tecnica ed economica con tempistiche serrate (anche per la VIA), meccanismi di coordinamento tra le diverse fasi del procedimento, l'utilizzo del silenzio-assenso in caso di inerzie, nonché il ricorso alla conferenza dei servizi in forma semplificata per la conciliazione degli interessi in gioco. Inoltre, vengono introdotte diverse misure sui compiti, le funzioni e l'organizzazione dell'ANSFISA, con trasferimento di personale da altri uffici. Infine, viene completato il trasferimento delle competenze del settore delle dighe al MIMS.

In tema di **infrastrutture** sono previste alcune misure rese necessarie per vari motivi. Viene prorogato non oltre il 31 dicembre 2024 il Commissario straordinario per la ricostruzione del viadotto Polcevera dell'autostrada A10 ("ponte Morandi"), per consentire l'attuazione e il completamento delle misure connesse alla ricostruzione. Nel settore autostradale, a causa degli impatti del Covid sui transiti, viene prorogato al 31 dicembre 2021 il termine per l'aggiornamento dei piani economici finanziari dei concessionari

autostradali e prorogato di 2 anni la durata delle concessioni in corso relative ai servizi di distribuzione di carburanti e servizi di ristoro sulla rete autostradale.

Molto importanti sono le misure dedicate alle **procedure di attuazione del PNRR**, in materia finanziaria e contabile. Si tratta di interventi utili e necessari ma, al contempo, si evidenzia l'importanza di accrescere il livello di attenzione e di priorità sulla parte di vera e propria *execution* del Piano, a partire dalla concreta definizione dei progetti e delle riforme collegate a Missioni e Componenti. Il cronoprogramma è, infatti, molto stringente: in base alle schede tecniche del Piano, entro la fine del 2021 dovranno essere realizzate 51 condizioni per sbloccare la prima *tranche* di finanziamenti (successiva al prefinanziamento di questa estate) da 24,1 miliardi (11,5 a fondo perduto e 12,6 di prestiti). Le condizioni da attuare tra ottobre e dicembre sono 42, con 2 obiettivi (*target*) e 40 traguardi (*milestones*) da rispettare (16 si riferiscono a investimenti e 24 a riforme), un numero ben superiore a quello medio trimestrale di 24 condizioni stabilite nel periodo 2022-2026.

In quest'ottica, si richiama l'urgenza della piena entrata in funzione delle strutture di *governance* del PNRR, con il completamento delle nomine previste, dalla Cabina di Regia e dalla Segreteria tecnica, e l'avvio dei diversi organi, come il Tavolo permanente di partenariato al momento in *stand-by*. Altrettanto rilevante è l'esigenza di monitorare l'attivazione delle strutture di coordinamento presso ciascun soggetto attuatore, Ministeri e anche enti territoriali.

In sintesi, ci aspettiamo una piena consapevolezza sull'esigenza di un'articolazione organizzativa efficace e di processi di monitoraggio rigorosi, considerati i prevedibili ostacoli attuativi; per questo, abbiamo accolto favorevolmente la presentazione della Relazione sullo stato di attuazione del PNRR al Consiglio dei Ministri del 23 settembre scorso.

Le **disposizioni finanziarie e contabili** del DL attribuiscono al decreto del MEF – che distribuisce le risorse finanziarie, comprese quelle del Fondo sviluppo e coesione, a ciascuna Amministrazione titolare degli interventi del PNRR – la funzione di base giuridica (insieme alla decisione di Esecuzione del Consiglio UE) per l'attivazione, delle procedure di attuazione dei singoli interventi previsti. In questo modo, laddove possibile, potranno avviarsi immediatamente le procedure degli interventi.

Significative sono anche le disposizioni sulla rendicontazione delle spese, per la quale le Amministrazioni competenti possono utilizzare le opzioni semplificate in materia di costi o *cost simplified options* (SCO), già previste dalla disciplina sui Fondi strutturali (Reg. 1060/2021) e richiamate da quella sul Dispositivo di ripresa e resilienza (Reg. 1041/2021). Tuttavia, si segnala che esse prevedono l'elaborazione di una metodologia di stima dei costi poi da rendicontare, un esercizio non semplice e da svolgere con una certa celerità.

Infine, nella definizione dei provvedimenti che recano le procedure di attuazione degli interventi del PNRR, le Amministrazioni responsabili possano stabilire ulteriori e specifici

criteri (rispetto delle condizionalità, obiettivi iniziali, intermedi e finali, cronoprogrammi, obblighi di monitoraggio, rendicontazione e controllo) di assegnazione delle risorse, in aggiunta a quelli ordinari. Su questo aspetto, si segnala che la previsione di criteri aggiuntivi nelle procedure di assegnazione finale delle risorse del PNRR, se particolarmente complessi e di difficile svolgimento, potrebbe generare problemi alla tempistica attuativa e di impiego delle risorse.

Riguardo al **trasporto marittimo**, si esprime un giudizio positivo sull'assegnazione di risorse all'Autorità di Sistema portuale dello Stretto per migliorare e rendere più sostenibile la mobilità passeggeri e merci tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina per la continuità territoriale da e per la Sicilia. Altrettanto positivo è il giudizio sull'estensione della possibilità fino al 31 luglio 2021 di riduzione dei canoni ai concessionari che hanno subito una diminuzione del fatturato superiore al 20% nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il 31 luglio 2021; una misura già richiesta anche da Confindustria.

Sul **trasporto aereo**, il DL adotta misure per dare continuità ai collegamenti tra lo scalo di Milano Linate e il Regno Unito e definisce alcuni aspetti della procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia S.p.A. In quest'ultimo caso, si tratta di disposizioni che dovrebbero agevolare l'entrata in funzione del nuovo operatore aereo nazionale.

Sulla **coesione territoriale**, il DL introduce diverse misure positive: rilancio della progettazione territoriale nei Comuni, fino a 30 mila abitanti, delle Regioni meridionali e in quelli ricompresi nelle aree interne; estensione dell'incentivo all'autoimprenditorialità "Resto al Sud" ad alcuni comuni di isole minori del Centro-Nord (già attivo nei comuni della cd. "Area del Cratere" del Centro Italia); in tema di "perequazione infrastrutturale", l'introduzione di una procedura per la quantificazione e il riequilibrio dei divari territoriali nelle infrastrutture sociali e di trasporto.

Infine, in tema di **internazionalizzazione delle imprese**, il DL rfinanzia, con risorse del PNRR, il Fondo 394/81 gestito da Simest, istituendo la "Sezione Prestiti" per la concessione di finanziamenti a tasso agevolato, con 800 milioni di euro per il 2021, e la "Sezione Contributi", con 400 milioni per l'anno 2021, per cofinanziamenti a fondo perduto fino al 50% dei finanziamenti a tasso agevolato. Si tratta di una disposizione positiva e in linea con le istanze di Confindustria, ma nella prossima Manovra di bilancio sarà necessario prevedere ulteriori risorse per far fronte alle domande che verranno presentate nel 2022 e ottimizzare le risorse disponibili, confermando la quota di finanziamento a fondo perduto per tutte le altre tipologie di finanziamento diverse dalla patrimonializzazione.

A conclusione dell'audizione, si richiamano **due temi particolarmente urgenti riguardanti gli appalti pubblici**. Il primo riguarda l'impatto del **caro materiali**, che sta generando forti criticità sugli equilibri economici degli appalti in corso e potenziali risoluzioni contrattuali per eccessiva onerosità; le misure del DL Sostegni-bis sono parziali e transitorie, mentre sono



necessarie misure strutturali, anche in funzione degli interventi PNRR. Il secondo riguarda la **rinegoziazione degli appalti** a seguito del Covid; anche in questo caso, si corre il rischio di risoluzioni contrattuali per mancato o ritardato adempimento. Sono due problemi che potrebbero trovare soluzione soprattutto nel prossimo DDL Bilancio, ma sui quali Confindustria vuole attirare l'attenzione del Parlamento.

Allegato: Commenti al testo di legge

1. Trasporto stradale e ferroviario

Art. 1 – Sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti

La disposizione (comma 1) modifica alcune norme del Codice della Strada (CDS); in particolare:

- all’art. 7 (Regolamentazione della circolazione nei centri abitati), vengono ampliate le funzioni del Sindaco nell’ambito dei cd. “posti riservati”, per rimodularli, a carattere permanente o temporaneo, o anche soltanto per determinati periodi, giorni o ore. Inoltre, è stato aggiornato l’elenco dei soggetti che possono fruire dei posti riservati, come le donne in stato di gravidanza e con bambini inferiori a 2 anni (cd. “permesso rosa”), per i veicoli in condivisione e per quelli elettrici e per i veicoli adibiti al trasporto scolastico nelle ore stabilite. La modifica implica un adeguamento della pianificazione dei parcheggi nelle aree urbane e metropolitane, con possibili difficoltà in quelle in cui sussistono carenze di zone dedicate alla sosta;
- all’art. 61 (Sagoma limite), si autorizza la circolazione di autoarticolati e gli autosnodati fino a 18 metri (misura già proposta da Confindustria e dalla sua Associazione di categoria); viene inserito il comma 2-bis che permette la circolazione su itinerari autorizzati dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) di autosnodati e i filo-snodati di una lunghezza massima di 24 metri, se destinati a sistemi di trasporto rapido di massa;
- all’art. 80 (Revisioni) viene consentita la revisione dei rimorchi e semirimorchi in ATP (trasporto refrigerato), oltre che del veicolo motore presso imprese di autoriparazione che svolgono la propria attività nel campo della meccanica e motoristica, carrozzeria, elettrauto e pneumatici ovvero ad imprese che, esercendo in prevalenza attività di commercio di veicoli, esercitino altresì, con carattere strumentale o accessorio, l’attività di autoriparazione;
- all’art. 116 (Patente e abilitazioni professionali per la guida di veicoli a motore), si richiede obbligatoriamente ai soggetti che devono conseguire il certificato di abilitazione KA (noleggio con conducente) o KB (servizio di piazza) anche l’attestazione di “avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso”. Ciò risulterebbe utile per garantire un pronto intervento in caso di malessere delle persone a bordo dei veicoli, ma implica anche un impatto economico sul singolo operatore e, probabilmente, effetti sull’eventuale responsabilità civile e penale e sotto il profilo assicurativo;
- all’art. 158 (Divieto di sosta o di fermata), sono inseriti, al comma 2, nuove fattispecie che prevedono il divieto di sosta in alcuni spazi riservati e già previsti dall’art. 7 (riservati allo stazionamento e alla fermata dei veicoli adibiti al trasporto scolastico; alla sosta dei veicoli a servizio delle donne in stato di gravidanza o con un bambino di età non superiore a due anni munite di “permesso rosa”, alla sosta dei veicoli in condivisione e

ad altre categorie di veicoli e di utenti per finalità pubbliche e collettive). Dopo il comma 4, dello stesso art. 158, è inserito il 4-bis, con una rimodulazione in aumento delle sanzioni amministrative per la sosta o fermata di veicoli diversi da quelli preposti agli spazi riservati;

- all'art. 188 (Circolazione e sosta dei veicoli al servizio di persone invalide), sono revisionate le sanzioni (in aumento) per coloro che non hanno titolo o fruiscono per le strutture per disabili;
- viene inserito il nuovo art. 188-bis, che disciplina la sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o con un bambino di età non superiore a due anni, prevedendo che il Comune rilasci un attestato, il cd. "permesso rosa", per occupare gli spazi appositamente allestiti. Sono previste anche le sanzioni per chi fruisce illegittimamente di questi spazi. Inoltre, intervenendo sull'art. 1, co. 819 della legge di bilancio per il 2021, si dispone l'erogazione di contributi in favore dei comuni che istituiscano spazi riservati alla sosta gratuita dei veicoli adibiti al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni ovvero che prevedano la gratuità della sosta dei veicoli adibiti al servizio di persone diversamente abili;

L'art. 1, comma 3, modifica l'art. 1 del DPR 474/2003, relativo alla circolazione in prova, disponendo che per i veicoli che circolano su strada per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento, muniti della autorizzazione alla circolazione di prova, è necessaria la copertura assicurativa in materia di responsabilità civile verso terzi, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di responsabilità (con impatto economico sugli operatori interessati). Viene introdotto il comma 2-bis che conferma che la circolazione di prova può essere utilizzata dai veicoli non ancora immatricolati, in deroga alle disposizioni contenute negli articoli 93, 97, 110 e 114 del CDS, nonché dai veicoli muniti della carta o del certificato di circolazione, anche senza revisione (in deroga agli obblighi previsti dall'art. 80 del CDS).

Inoltre, si prevede (al comma 4) che con un DPR, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del provvedimento, si procede all'aggiornamento del DPR 474/2003, anche per 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.

L'art. 1, al comma 5, modifica anche il decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, e in particolare il Capo II "Attuazione della direttiva 2003/59/CE del 15 luglio 2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di cose o di passeggeri". Tra le modifiche previste, si segnala quella che interviene all'art. 22, comma 1, precisando che per possedere la carta di qualificazione del conducente da parte di titolare di patente di guida rilasciata in Italia, la qualificazione iniziale e la formazione periodica devono essere

comprovate mediante l'apposizione sulla medesima patente del codice unionale armonizzato "95".

Sempre l'art. 1 prevede (comma 6) l'inserimento di nuovi commi all'art. 92 (Disposizioni in materia di trasporto marittimo di merci e di persone, nonché di circolazione di veicoli) del DL 18/2020, convertito dalla legge 27/2020 (Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19). Tali commi, che vertono sulla revisione dei veicoli, prevedono che il MIMS, con proprio decreto, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore del provvedimento, individui:

- il numero e la composizione delle commissioni di esame, nonché i requisiti e le modalità di nomina dei relativi componenti ai fini degli esami di abilitazione degli ispettori che svolgono i controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi;
- le spese per la partecipazione agli esami da ispettori, l'iscrizione nel registro e il relativo aggiornamento, nonché quelle al funzionamento delle commissioni esaminatrici e le indennità da corrispondere ai componenti delle commissioni medesime sono a carico dei richiedenti.

Per il 2021, al fine di consentire l'avvio delle attività delle commissioni esaminatrici, 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 MEF per l'anno 2021.

Art. 3 – Investimenti e sicurezza nel settore dei trasporti e delle infrastrutture ferroviarie e impianti fissi

La disposizione è diretta a dare attuazione al "Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario", ovvero al *European Rail Traffic Management System* (ERTMS). Infatti, è prevista l'istituzione di un Fondo, presso il MIMS, di 60 milioni di euro, per ciascuno degli anni 2022-2026, che serviranno per il finanziamento dei costi di realizzazione/implementazione del sottosistema ERTMS di bordo dei veicoli. Si tratta, quindi, di 300 milioni di euro in cinque anni, che si collegano ai 2,97 miliardi previsti dall'Investimento 1.4 della Componente 1 della Missione 3 del PNRR. Le risorse sono dirette, in particolare, a finanziare gli interventi di rinnovo o ristrutturazione dei veicoli, 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 come modificato dal Regolamento (UE) 2019/776 e alle norme tecniche previste al punto 12.2 dell'Allegato 1a al decreto dell'ANSF 13.12.2016, n. 1.

Beneficiano dello stanziamento quegli interventi realizzati a partire dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto ed entro il 31 dicembre 2026, sempreché i veicoli siano iscritti in un registro di immatricolazione istituito presso uno Stato membro dell'UE, circolino sul territorio nazionale e non risultino essere già finanziati dai contratti di servizio in essere con lo Stato o le regioni. Lo stanziamento non va a finanziare i costi di sviluppo, certificazione, omologazione ed eventuale ri-omologazione su reti estere dei cosiddetti «veicoli tipo», fermi macchina o sostituzione operativa dei mezzi di trazione.

Le modalità attuative per l'erogazione del contributo alle imprese ferroviarie e ai proprietari di veicoli sono disposte con decreto del MIMS, nei limiti della effettiva disponibilità del fondo. Inoltre, nell'ambito delle dotazioni del fondo, il 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; 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 è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea.

Per aumentare la sicurezza del trasporto ferroviario, si prevede uno stanziamento di 2 milioni di euro anche per l'anno 2021 (modifica dell'art. 47, comma 11-quinquies, primo periodo, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96) per la formazione di personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria, con particolare riferimento alla figura professionale dei macchinisti del settore merci.

Infine, per assicurare la continuità dei servizi di trasporto ferroviario lungo tratta Tirano (Italia)-Campocologno (Svizzera) è autorizzata la circolazione nel territorio italiano dei rotabili ferroviari per l'intera durata della concessione rilasciata al gestore di detto servizio di trasporto dalla Confederazione elvetica. Entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore del provvedimento, il Comune di Tirano e il gestore della linea ferroviaria sono chiamati a definire 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, provvede il comune di Tirano con le risorse disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Viene poi, modificato l'art. 51, comma 6, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, prevedendo che il residuo delle risorse del Fondo TPL possa essere utilizzato anche "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”.

Art. 8 – Acquisto dei veicoli meno inquinanti categoria

In considerazione degli effetti dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, viene modificato l'art. 1, comma 1031, alinea, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, riguardante gli incentivi all'acquisto, anche in locazione finanziaria, di veicoli meno inquinanti (con emissione compresa nella fascia 0-60 grammi/km di CO₂) delle categorie M1, M1 speciali, N1 e L. La disposizione stabilisce l'applicabilità dell'incentivo anche alle procedure in corso alla data di entrata in vigore del provvedimento, precisando che, se compatibili, si applicano anche le disposizioni del decreto MISE del 20.03.2019.

Per garantire il miglior utilizzo delle risorse destinate all'acquisto di veicoli meno inquinanti, la disposizione prevede che, con provvedimento del MISE, saranno utilizzate anche le risorse, di cui all'art. 73-*quinquies*, comma 2, lett. a) del DL 73/2021, convertito nella legge 123/2021, disponibili alla data di entrata in vigore del presente decreto.

2. Investimenti infrastrutturali e misure organizzative e attuative

Art. 2 – Investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche

Per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è arrivato a scadenza, il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative all'anno 2020 e all'anno 2021 è differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari. Il provvedimento prevede che l'aggiornamento dei piani economici finanziari presentati dai concessionari nel termine del 30 marzo 2020 sia prorogato fino al 31 dicembre 2021.

In considerazione del calo di traffico registrato sulle autostrade italiane, derivante dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, è prorogata di due anni la durata delle concessioni relative ai servizi di distribuzione di carbo-lubrificanti e ai servizi di ristoro sulla rete autostradale. La proroga non si applica in presenza di procedure di evidenza pubblica finalizzate al nuovo affidamento delle concessioni in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto e già definite con l'aggiudicazione alla data di entrata in vigore del presente decreto.

Art. 5 – Funzionalità del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e del Consiglio superiore dei Lavori pubblici (CSLP)

Tra le disposizioni urgenti per la funzionalità del MIMS e del CSLP si prevede l'istituzione presso il MIMS della struttura di missione, denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità (CISMI), che non costituisce struttura dirigenziale e opera alle dirette dipendenze del Ministro.

IL CISMI è composto da venti unità di personale (cinque ricercatori, cinque tecnologi, quattro primi ricercatori, quattro primi tecnologi, da un dirigente tecnologo e da un dirigente di ricerca), individuato tra il personale degli enti pubblici di ricerca collocato in fuori ruolo con mantenimento del trattamento economico dell'ente di appartenenza e posto a carico del Ministero.

Tutto ciò è funzionale a garantire la realizzazione degli interventi di cui il MIMS è titolare, finanziati in tutto o in parte con le risorse del PNRR e del Piano nazionale per gli investimenti complementari, e a incrementare le attività di studio, ricerca e sviluppo nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità e dell'innovazione tecnologica, assicurando nuove forme di intermodalità e di servizi di rete, anche attraverso lo svolgimento di specifiche attività di natura formativa (comma 1).

Il CISMI può stipulare, per conto del MIMS, 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 del medesimo Ministero (comma 2).

Sempre ai fini della funzionalità del MIMS, anche in relazione agli interventi di competenza del Ministero finanziati in tutto o in parte con le risorse del PNRR e del Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNIC), sono previsti incrementi delle remunerazioni del personale del MIMS a cui sono affidate le attività di controllo, in considerazione delle specifiche professionalità, anche di natura tecnica richieste a tale scopo (commi 7-8).

Ulteriori misure di remunerazione (arretrati) sono previste (comma 10) per il personale delle stazioni appaltanti che svolgono attività di progettazione, direzione lavori, vigilanza, verifica, collaudo, ..., ai sensi dell'art. 113 del D.Lgs. 50/2016.

Il comma 4 interviene sul DL n. 77/2021, in particolare sulla composizione del Comitato speciale istituito presso il CSLP, che avrà un ruolo centrale con riferimento alla "corsia veloce" prevista dall'articolo 44 del DL n. 77/2021 (Semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto), proponendo correzioni a progetti che dovessero incontrare obiezioni nella conferenza di servizi. Il DL trasporti, in particolare, aggiunge al Comitato speciale un settimo componente ministeriale (del Ministero della Difesa).

Art. 6 – Funzionalità dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali

Vengono introdotte una serie di misure sui compiti, le funzioni e l’organizzazione dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), con trasferimento di personale dagli attuali Uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF).

Art. 9 – Efficiamento funzionale degli edifici adibiti a uffici giudiziari

Il Commissario straordinario del Parco della Giustizia di Bari approva il progetto di fattibilità tecnica ed economica, convocando la conferenza di servizi, alla quale partecipa obbligatoriamente, anche un rappresentante del Ministero della giustizia. Nella medesima Conferenza dei servizi, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici esprime il parere sul progetto di fattibilità tecnica ed economica trasmesso a cura del Commissario, che non riguarda anche la valutazione di congruità del costo. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica è trasmesso, a cura del Commissario altresì, all’autorità competente ai fini dell’espressione del provvedimento di valutazione ambientale.

L’approvazione del progetto da parte del Commissario tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell’opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell’intervento e della risoluzione delle interferenze. L’approvazione del progetto perfeziona altresì l’intesa tra Stato e Regione in ordine alla localizzazione dell’opera.

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. 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. 10 – Procedure di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e modalità di accesso ai servizi erogati in rete dalle pubbliche amministrazioni

La disposizione prevede che, con decreto del Ministro dell’economia e delle finanze, si provveda all’individuazione delle risorse finanziarie da assegnare in favore di ciascuna delle Amministrazioni titolari degli interventi del PNRR. Inoltre, stabilisce che relativamente alle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, le risorse necessarie all’attuazione del Piano siano assegnate annualmente sulla base del cronoprogramma finanziario degli interventi cui esse sono destinate

Il decreto del MEF, unitamente alla decisione di Esecuzione del Consiglio UE – ECOFIN di approvazione del PNRR, costituisce la base giuridica di riferimento per l’attivazione, da parte delle Amministrazioni responsabili, delle procedure di attuazione dei singoli interventi previsti (comma 3). Nella rendicontazione delle spese (comma 4) le Amministrazioni possono utilizzare le opzioni semplificate in materia di costi o *cost simplified options* (SCO), previste dalla disciplina sui Fondi strutturali (Reg. 1060/2021) e richiamate da quella sul Dispositivo di ripresa e resilienza (Reg. 1041/2021), che tuttavia prevedono l’elaborazione di una metodologia di stima dei costi poi da rendicontare.

Si prevede inoltre (comma 5) che in sede di definizione dei provvedimenti che recano le procedure di attuazione degli interventi del PNRR, le Amministrazioni responsabili, in aggiunta agli ordinari criteri previsti dalla normativa di settore, possano stabilire 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.

Si prevede infine (comma 7) l’utilizzo dei sistemi di identità digitale (spid, carta di identità elettronica o carta nazionale dei servizi) per l’accesso di professionisti e imprese ai servizi della Pubblica Amministrazione.

Art. 16 – Disposizioni urgenti in materia di Commissari straordinari

Viene prorogato (al comma 1) non oltre il 31 dicembre 2024 il Commissario straordinario per la ricostruzione del viadotto Polcevera dell’autostrada A10 (“ponte Morandi”) nel Comune di Genova, con relativi stanziamenti necessari alla copertura dei relativi oneri (comma 2).

È altresì soppressa (comma 3) l’annotazione nei registri immobiliari della concessione del contributo alla ricostruzione privata a seguito degli eventi sismici della Regione Molise e dell’Area Etnea (art. 10, comma 8, del DL 32/2019, convertito, con modificazioni, dalla legge 55/2019).

3. Trasporto marittimo e aereo

Art. 4 – Investimenti e sicurezza nel settore del trasporto marittimo

È prevista (comma 3) l’assegnazione di 37 milioni di euro all’Autorità di Sistema portuale dello Stretto, 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, pari a 2 milioni di euro per il 2021, 30 milioni per il 2022 e 5 milioni per il 2023.

Le somme sono destinate alla realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari per aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina, nonché per i servizi ai pendolari.

A tali fondi si provvede con la riduzione del Fondo di parte capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 (Legge di contabilità e finanza pubblica), iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Spetta, infine, all'Autorità di sistema portuale monitorare i relativi interventi (decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229), classificati sotto la voce "Interventi portuali infrastrutturali DL MIMS 2021".

Il fondo interviene a sostegno del settore dello *short sea shipping*, dove l'Italia ha un ruolo primario a livello interazionale, al fine peraltro di un collegamento efficiente tra la Penisola e la Sicilia, che può avere impatti positivi sulla logistica e sui trasporti da e per tale isola.

Inoltre, il Decreto interviene in tema di canoni concessori estendendo il campo di applicazione della disciplina introdotta dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 (art. 199), che ha previsto la possibilità della riduzione dei canoni concessori dovuti per gli anni 2019 e 2020 a favore delle imprese che potevano provare di aver subito una riduzione del fatturato pari o superiore al 20% rispetto al 2019. In particolare, il Decreto in esame estende tale possibilità anche ai canoni dovuti fino alla data del 31 luglio 2021, per quei 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% del fatturato registrato sempre nel medesimo periodo relativo all'anno 2019 (comma 5).

Si tratta di una disposizione che soddisfa in parte le istanze di Confindustria e delle sue rappresentanze di categoria interessate.

Art. 7 – Trasporto aereo

La disposizione, al comma 1, estende la disciplina – di cui all'art. 17-*quater* del DL 22/2019, convertito, con modificazioni, dalla legge 41/2019 – fino al 30 ottobre 2022, che prevede che i vettori comunitari e del Regno Unito possano, in via transitoria e comunque non oltre diciotto mesi dalla data di recesso, continuare ad adoperare collegamenti di linea *point to point*, mediante aeromobili del tipo *narrow body* (corridoio unico), tra lo scalo di Milano Linate e altri aeroporti del Regno Unito, nei limiti della definita capacità operativa dello scalo di Milano Linate e a condizione di reciprocità, al fine di evitare disservizi per il traffico di passeggeri e merci da e verso gli aeroporti del Regno Unito.

Il comma 2 interviene invece per definire alcuni aspetti della procedura dell'amministrazione straordinaria di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.a., modificando i commi 4 e 9 dell'art. 11-*quater* del DL 25 maggio 2021, n. 73, convertito con modificazioni dalla Legge 23 luglio 2021, n. 106.

Nel primo caso (modifiche al comma 4), è previsto che i Commissari straordinari di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.a. adeguino il programma della procedura di amministrazione straordinaria all'intervenuta decisione della Commissione europea, come prevista all'articolo 79, comma 4 bis de DL 17 marzo 2020, n. 18 convertito con modificazioni dalla L. 24 aprile 2020, n. 27 (Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19). La Commissione europea ha, infatti, chiarito che la *Newco Italia Trasporto Aereo (ITA) S.p.A.* non sia da considerarsi il successore economico di Alitalia e, quindi, non responsabile del rimborso degli aiuti di Stato, ritenuti illegittimi, ricevuti da quest'ultima negli scorsi anni. Essa ha, inoltre, concluso che i conferimenti di capitale, pari a 1,35 miliardi di euro a favore della nuova compagnia, sono conformi alle condizioni di mercato e non si configurano quindi come aiuti di Stato ai sensi delle norme UE. Pertanto, in base alla nuova formulazione:

- i Commissari straordinari possono prevedere la cessione a trattativa privata anche di singoli beni, rami d'azienda o parti di essi;
- è autorizzata la cessione diretta di compendi aziendali del ramo *aviation* individuati nell'offerta vincolante formulata in conformità della decisione della CE;
- è prevista la restituzione al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti (ex Reg. CEE 18 gennaio 1993, n. 95) degli *slot* non trasferiti;
- è consentita l'autonoma cessione del marchio Alitalia, con procedura di gara e solo da parte di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore aereo, per garantire concorrenzialità delle offerte e valorizzazione del marchio.

Infine, le modifiche apportate al comma 9 dell'art. 11-*quater* del DL 73/2021, prevedono la costituzione di un fondo di 100 milioni di euro per il 2021, presso il Ministero dello sviluppo economico, con lo scopo di indennizzare gli acquirenti di titoli di viaggio, voucher o titoli analoghi emessi dall'amministrazione straordinaria. La condizione per poter richiedere l'indennizzo – pari all'importo del titolo di viaggio – è che non sia garantito al contraente un analogo servizio di trasporto. Le somme necessarie alla corresponsione degli indennizzi sono trasferite dal Ministero dello Sviluppo Economico alle due società in amministrazione straordinaria su richiesta specifica dei Commissari, con obbligo di quest'ultimi di rendicontazione mensile.

4. Coesione territoriale

Art. 12 – Progettazione territoriale

L'obiettivo della norma è di rilanciare la progettazione territoriale nei Comuni, fino a 30 mila abitanti, delle Regioni meridionali e in quelli ricompresi nelle aree interne. A tal fine, è

prevista l'istituzione, presso la Presidenza del Consiglio, per il successivo trasferimento all'Agenzia della Coesione territoriale, di un "Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale", con una dotazione di 123,3 milioni di euro (12,4 milioni per il 2021 e 111,2 per il 2022) a valere sul FSC.

L'Autorità di gestione del Fondo è l'Agenzia per la coesione territoriale che, in collaborazione con l'ANAC, predisporrà anche un bando tipo da utilizzare per i concorsi. Le proposte progettuali presentate dovranno essere coerenti o complementari agli obiettivi del PNRR e, se coerenti con gli assi prioritari, le priorità d'investimento e gli obiettivi specifici di riferimento, saranno considerate automaticamente 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, per la programmazione 2021-2027.

Il finanziamento dei progetti è subordinato ad una serie di "condizioni", anche specifiche, a cui le proposte dovranno rispondere. In particolare si segnalano: coerenza con le vocazione territoriali; basso impatto ambientale; raggiungimento di almeno uno obiettivo di natura strutturale (transizione verde dell'economia locale, trasformazione digitale dei servizi, crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, coesione economica, occupazione, produttività, competitività, ricerca, innovazione sociale, cura della salute, ecc.).

Art. 13 – Misure di agevolazione per i comuni

Al comma 1, l'incentivo all'autoimprenditorialità "Resto al Sud" viene esteso ad alcuni comuni di isole minori del Centro-Nord, nello specifico: Campo nell'Elba, Capoliveri, Capraia, Giglio, Marciana, Marciana Marina, Ponza, Porto Azzurro, Portoferraio, Portovenere, Rio, Ventotene, localizzati nelle isole minori del Centro-Nord. Si ricorda che, per quanto riguarda il Centro, Resto al Sud è già attivo nei comuni della cd. "Area del Cratere".

Al comma 2, con riferimento ai contributi per investimenti destinati ad opere pubbliche per i comuni (nel limite massimo 500 milioni annui dal 2020 al 2024) in materia di efficientamento energetico e sviluppo territoriale sostenibile slittano i tempi per l'inizio di esecuzione lavori del comune beneficiario (dal 15 settembre al 15 ottobre 2021). Inoltre, per il 2021, il termine per l'eventuale revoca del contributo nel caso di mancato rispetto termine inizio esecuzione lavori passa dal 31 ottobre al 15 novembre.

Art. 14 – Cabina di regia edilizia scolastica

In materia di edilizia scolastica, la Cabina di Regia è integrata dalla partecipazione del ministro delegato alle politiche di coesione.

Art. 15 – Perequazione infrastrutturale

La disposizione modifica la disciplina sulla perequazione infrastrutturale (art. 22, legge 42/2009, commi da 1 a 1-sexies), introducendo una procedura per la quantificazione e la successiva risoluzione dei divari territoriali in termini di infrastrutture sociali e di trasporto.

Si prevede una ricognizione delle dotazioni esistenti con riferimento a strutture sanitarie, assistenziali, scolastiche, rete viaria, ferroviaria, portuale, aeroportuale. Tale ricognizione, a seconda che si tratti di infrastrutture di competenza statale o territoriale, è affidata rispettivamente al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che vi provvede entro il 30 novembre 2021, o agli enti territoriali che vi provvedono entro il 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 unica e al Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri.

All'esito della ricognizione si provvederà, con DPCM da adottarsi entro il 31 marzo 2022, a stabilire i criteri di priorità e le azioni da perseguire per il recupero del divario infrastrutturale, avuto riguardo, tra gli altri, ai livelli infrastrutturali quantificati, alle superfici territoriali, alla densità della popolazione e delle unità produttive (con particolare attenzione alle aree che risentono di maggiori criticità nei collegamenti infrastrutturali su gomma e su ferro a valenza nazionale) nonché a individuare i Ministeri competenti e la quota di finanziamento con ripartizione annuale, tenuto conto di quanto già previsto dal PNRR e dal Piano Nazionale Investimenti Complementari.

A tal fine, presso il MEF è istituito il "Fondo perequativo infrastrutturale", con una dotazione complessiva di 4,6 mld. per gli anni dal 2022 al 2033 (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).

Ciascun Ministero competente dovrà predisporre un Piano con gli interventi da realizzare, l'importo del finanziamento, i soggetti attuatori, il cronoprogramma della spesa, le modalità di revoca e di eventuale riassegnazione delle risorse in caso di mancato avvio nei termini previsti dell'opera da finanziare. Va, infine, precisato, che gli interventi non devono essere già oggetto di integrale finanziamento a valere su altri fondi nazionali o europei.

5. Internazionalizzazione delle imprese

Art. 11 – Rifinanziamento della componente prestiti e contributi del Fondo 394/81

Il DL interviene anche in tema di sostegno all'internazionalizzazione delle imprese (art. 11); attraverso il rifinanziamento del Fondo 394/81 gestito da Simest, vengono istituite due Sezioni, con una dotazione finanziaria complessiva di 1,2 miliardi per il 2021, resi disponibili dal PNRR.

Si tratta di un intervento positivo che, in linea con le istanze di Confindustria, mira a sostenere la competitività e l'internazionalizzazione delle filiere produttive nazionali. Infatti, gli strumenti di finanza agevolata per la crescita e l'internazionalizzazione delle PMI a valere sul Fondo 394 sono molto apprezzati dalle imprese che intendano esplorare o rafforzare la propria attività sui mercati esteri. Durante la fase della pandemia, tali strumenti hanno costituito una misura importante per stimolare le attività di *export* e supportare le PMI in difficoltà.

Si consideri, infatti, che nel 2020 sono state presentate domande per un totale di circa 4 miliardi di euro, mentre nei primi sei mesi del 2021 ne sono state presentate già per 2,1 miliardi. Lo stanziamento previsto dal DL è quindi apprezzabile ma, anche in vista della prossima Manovra di bilancio, è necessario prevedere ulteriori risorse per far fronte alle domande che verranno presentate nel 2022. Al contempo, ai fini di una migliore ottimizzazione delle risorse disponibili e visto il superamento della fase acuta dell'emergenza pandemica, andrebbe confermata l'eliminazione della quota di finanziamento a fondo perduto per le attività di patrimonializzazione, lasciandola invariata per le altre tipologie di finanziamento.