



AUDIZIONE INFORMALE

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

AC 3278

Commissioni riunite VIII Ambiente e IX Trasporti

Camera dei Deputati

OSSERVAZIONI ED EMENDAMENTI

Roma, 27 settembre 2021

OSSERVAZIONI

L'emergenza sanitaria ci ha insegnato che i cambiamenti che pensavamo lunghi, difficili, impossibili, sono invece possibili e attuabili nell'arco di pochi mesi. In tal senso ANCI e i Comuni italiani hanno lavorato negli ultimi mesi, con un forte impegno su tutti i temi che compongono il quadro complesso della mobilità urbana, supportati da un Coordinamento degli assessori alla mobilità, e spesso in costante collaborazione con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. La sfida che adesso ci apprestiamo ad affrontare è epocale e riguarda obiettivi ambiziosi e non più procrastinabili di riduzione dell'impatto ambientale e di sopravvivenza del pianeta e dei suoi ecosistemi e la necessaria ripresa economica e sociale che passa anche attraverso cambiamenti importanti di stampo culturale e comportamentale. Per tale ragione, serve coraggio, forte senso di responsabilità da parte di tutti i soggetti e collaborazione tra tutti gli attori coinvolti.

Questo autunno ci ha mostrato nuovamente la violenza e la rapidità con cui gli eventi generati dai cambiamenti climatici possano mettere in ginocchio le nostre città e i nostri territori più interni. Ciò deve essere monito guida ed ispirazione per ogni comportamento ed ogni intervento che mettiamo a terra e che stiamo progettando, che tenga conto di integrazione, verde diffuso, azioni di mitigazione e adattamento in ogni opera pubblica, in ogni infrastruttura necessaria e valutata con attenta analisi costi benefici. Parole d'ordine: qualità, dalla progettazione ai materiali, sostenibilità e innovazione. Occorre rendere più resilienti le nostre città e più sostenibili le abitudini degli italiani.

L'interpretazione che in Italia dobbiamo dare alla "città dei 15 minuti", come ci insegnano le grandi metropoli europee, varia sul nostro territorio a seconda delle tipologie di centri urbani che osserviamo e le soluzioni sono tutte sartoriali:

1. Grandi città metropolitane che hanno il bisogno di avvicinare e includere le periferie e le aree limitrofe più distanti, velocizzando i collegamenti mediante infrastrutture di trasporto rapido di massa efficienti, ma rallentando a misura d'uomo la mobilità all'interno dei quartieri, dei centri urbani;
2. Città di media dimensione, spesso attrattori di traffico poiché riferimenti amministrativi e di servizio, che puntano su un mix più variegato di mobilità attiva/dolce, collettiva e pubblica, in base alle diverse esigenze, alle condizioni sociali e agli assetti dei territori;
3. Piccoli comuni e aree interne che hanno vitale necessità di essere accessibili di affermare tramite il diritto alla mobilità la propria identità e il mantenimento della propria comunità, contro lo spopolamento e la forza centrifuga verso i centri più grandi, con connessioni dorsali veloci e capillari, integrate e sostenibili, ma al tempo stesso con servizi flessibili per servire la popolazione, anche la più anziana o rimanere attrattivi verso i flussi stagionali /turistici.

Abbiamo chiesto ai nostri Comuni uno sforzo nel maturare e compiere passi avanti velocemente a partire dalla pianificazione, così come abbiamo chiesto e chiediamo oggi ai cittadini un rapido cambio di comportamento. E' altrettanto necessario che l'amministrazione centrale accompagni quest'opera di cambiamento, che il Governo prosegua nelle riforme iniziate con lo stesso approccio e nella stessa direzione senza tornare indietro. Si pensi alla rivoluzione consentita dagli interventi per la mobilità ciclabile cosiddetti "transitori", infrastrutture rapide, a basso costo, realizzabili ovunque e integrate nei tessuti urbani, con della semplice segnaletica ma in grado di spostare utenti dalle auto private alle due ruote. Su questo tema si è fatto tanto sui territori, non dobbiamo tornare indietro, ciò che chiamavamo un anno fa "corsie transitorie", contribuiscono a cambiare faccia alle città. Ma si può fare meglio e di più, consentendo di realizzare strade ciclabili, zone scolastiche e interventi di "traffic calming" diffusi. La proposta di ANCI è di introdurre la regolazione "zona 30" e "meno di 30" in tutti i centri, in luogo dell'attuale limite a 50 km/h proprio come in Spagna o come attuato in alcune città italiane, come preconditione per un utilizzo più sicuro e diffuso di tutte le

alternative di mobilità all'auto privata.

Per rallentare i nostri quartieri e rendere più sicure le nostre strade serve "cultura". Occorre formazione, accompagnare il cambiamento già introdotto nel Codice della strada con una corretta campagna informativa, sulle regole e sugli strumenti.

Diamo alternative di mobilità ai cittadini. Continuiamo a supportare – senza indugi e interruzioni o lungaggini amministrative nella produzione dei decreti attuativi – la domanda, a spingere sul cambio di abitudini e scelte (ad esempio i bonus mobilità e rottamazione). Nodo cruciale per decongestionare e rinunciare all'automobile è una alternativa efficiente, semplice e diversificata in base alle diverse esigenze del cittadino. Il viaggio di ciascuno di noi è intermodale per definizione. Uno dei temi che rimane aperto è quello della sosta, degli hub di mobilità, dei parcheggi diffusi di interscambio multimodali e integrati con infrastrutture e di servizi. Le risorse della programmazione entrante devono potere rispondere a questo fabbisogno. Per questa ragione siamo contrari all'introduzione per norma di un diritto all'accesso in centro urbano o alla sosta a favore di una tecnologia rispetto ad un'altra, in questo caso si parla dell'elettrico, pensando si ad una graduale conversione, inevitabile in una transizione ecologica, che tenga conto non soltanto del cambio di alimentazione verso lo zero emissioni ma della necessità di decongestionare le nostre città, di liberare il nostro spazio urbano restituendolo ad utilizzi più vari e ai cittadini.

Per innovare realmente la mobilità nelle città e ridurre gli impatti ambientali e sul clima, la leva più importante crediamo sia il mix di mobilità pubblica collettiva attiva. Un mix intelligente e vario dei servizi è in grado di abbassare quella percentuale così alta in Italia di utilizzo dell'auto privata.

Il ruolo del trasporto pubblico è fondamentale. Accanto alle infrastrutture serve oggi un intervento sistemico sugli assetti e sulla gestione del servizio TPL nelle città, puntando alla qualità, alla flessibilità, alla trasparenza dei dati, all'innovazione e all'interoperabilità, non da ultimo alla sostenibilità dei mezzi. ANCI ritiene infatti che sul Piano nazionale strategico della mobilità sostenibile sia indispensabile accentrare l'acquisto dei mezzi/della flotta, ottimizzando tempi e risorse, e stimolando la filiera dell'offerta oggi gravemente indietro. Inoltre, per quanto riguarda le infrastrutture, tra cui le reti di trasporto rapido di massa, occorre a nostro avviso stabilizzare e rinforzare la dotazione ordinaria del fondo, consentendo la realizzazione di interventi più leggeri – come i Bus Rapid Transit – non soltanto nelle aree urbane ma in tutta l'area metropolitana, soprattutto se questa non è dotata di alternativa infrastruttura ferroviaria.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, non possiamo procrastinare l'integrazione modale e tariffaria, insieme alla qualità del servizio, elementi sostanziali nel determinare l'attrattività del sistema di TPL, oggi di modesta entità.

Come suggerisce anche la Relazione finale della Commissione per la Riforma del TPL istituita nel 2020, perché la riforma del TPL sia efficace, alla luce dei dati attuali, occorre lavorare su:

- ✓ la qualità del servizio,
- ✓ la sostenibilità,
- ✓ l'efficace organizzazione
- ✓ il finanziamento

In particolare, le innovazioni per migliorare il servizio TPL sono costose e ciò potrà comportare un incremento del finanziamento pubblico, del Fondo nazionale trasporti, che copre attualmente circa il 40% della spesa complessiva. Il problema principale riguarda le modalità di ripartizione del Fondo, oggi riguardante solo le Regioni, in ordine al quale si deve tener conto della difficoltà di abbandonare il criterio della spesa storica, che garantisce la continuità dei servizi e della necessità di introdurre incentivi all'innovazione e all'efficienza della spesa. Ma è necessaria l'estensione del riparto diretto a Città metropolitane e a Comuni con più di 100 mila abitanti.

Gli affidamenti devono essere orientati alla flessibilità, a servizi minimi, a elementi qualitativi minimi, basati sulle specificità dei singoli bacini, a partire dai fabbisogni dei territori e degli utenti, delle aree metropolitane fino alle aree a domanda debole.

Similmente crediamo sia importante integrare nel ridisegno complessivo anche il servizio scolastico il cosiddetto scuolabus, servizio a domanda individuale, spesso con numeri esigui di utenti trasportati e di mezzi coinvolti, ma altamente strategico per le nostre comunità. Ha quindi senso puntare sull'innovazione reale del servizio, riformando le regole e le norme che impediscono un utilizzo ad esempio promiscuo delle flotte (si pensi alle aree periferiche e alle aree interne), che darebbero risposta ai fabbisogni di tanti cittadini in aree a domanda debole, in integrazione con il servizio TPL per fasce orarie di morbida, in definitiva ripensando tutti i servizi di mobilità pubblico – collettiva in maniera flessibile e nuova, grazie all'aiuto della tecnologia. In tal senso, ANCI chiede di attuare la previsione introdotta dalla Legge 178/20, co. 790 che istituiva un Fondo per mancati ricavi 2021 pari a 150 milioni euro, da ripartire “tenendo anche conto di quanto previsto dal comma 1-bis dell'articolo 39 del DL 104/20”. Non risulta oggi pronto il decreto attuativo, urgente oggi perché le aziende che offrono i servizi di scuolabus, spesso piccole e separate dalle aziende TPL, sono state duramente colpite dall'emergenza e dal mancato incasso del servizio, e ad oggi non hanno ricevuto adeguati ristori.

L'opera di cambiamento delle città e delle stesse amministrazioni, a cominciare dalla rivoluzione e rigenerazione dello spazio urbano, è iniziata e sta proseguendo con la pianificazione della mobilità mediante i Piani Urbani sulla Mobilità Sostenibile. I PUMS sono lo strumento che consente di strutturare una base di conoscenza dei bisogni sulla mobilità, di consolidare una base dati dei flussi di spostamento utile al management, di progettare interventi di qualità sia infrastrutturali che relativamente ai servizi, canalizzare le diverse risorse oggi disponibili sui temi di intervento e modificare – se necessario – i modelli di offerta esistenti sulla base della reale richiesta della domanda.

Crediamo sia opportuno prevedere una linea di supporto trasversale dedicata ai Comuni più grandi e soprattutto alle città metropolitane come principali enti locali in termini di estensione territoriale, di popolazione interessata e di complessità dei sistemi della mobilità, che accompagni gli enti già nella fase di programmazione. Serve aiutare gli enti a incardinare nella struttura, rafforzando competenze e guidando i contributi anche qualificati consulenziali esterni. Il decisore politico deve avere la capacità di analizzare, decidere, monitorare l'andamento e continuare a intervenire. Premiamo quindi chi ha già lavorato in tale direzione.

Contemporaneamente occorre un lavoro strutturale e corale sul coordinamento degli orari della città, dello smart working, delle iniziative di mobilità alterativa per rispondere ai fabbisogni di mobilità costante come quella casa – scuola e casa -lavoro, mediante il rafforzamento e la formazione della figura del mobility manager. Come tutte le innovazioni, anche questa richiede accompagnamento e supporto tecnico affinché si dispieghi efficacemente.

Ciò che l'amministrazione conosce e mette a sistema deve essere utilizzato in modo intelligente e semplice per restituire servizi e soluzioni efficaci – si chiama innovazione diffusa, si chiama MaaS e smart mobility, e il mobility management è un tassello importante in questo processo.

Sono precondizioni essenziali delle azioni di sistema che offrano strumenti e modelli uniformi in tutti i territori italiani, a tutti i Comuni, con attività trasversali di accompagnamento amministrativo e supporto tecnico che consentano una messa a terra delle risorse e dei progetti, trasparenza nella condivisione dei dati, miglioramento dei servizi quindi della qualità della vita.

PROPOSTE DI EMENDAMENTI

SOSTA PER VEICOLI ELETTRICI

Art. 1.

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

All'art. 1 comma 1 lettera a), sopprimere il punto "4) dei veicoli elettrici";

Motivazione

Estendere la qualifica dello stallo che il Comune può riservare rendendolo neutro rispetto la tipologia di trazione oppure eliminarlo, dal momento che i Comuni oggi possono con propria ordinanza riservare stalli a tali tipologie. L'inserimento nel Codice cristallizza una situazione transitoria a vantaggio di una categoria di utenti e a scapito di altri, incentivabile invece monetariamente.

FILOSNOTATI

Art. 1.

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

All'art. 1 comma 1 lettera b) punto 1, sostituire le parole "18 m" con le seguenti "18,75 m"

Motivazione

All'articolo 61 comma 2 del codice della strada è necessario autorizzare anche una maggiore lunghezza per autosnodati e filosnodati in servizio di trasporto pubblico di persone dai 18,00 attuali a 18,75. Attualmente i veicoli a 2 casse sono limitati a 18,00 metri mentre esistono sempre più in commercio veicoli di questa tipologia che eccedono questa misura e che vengono usati anche su linee che non appartengono ai sistemi di trasporto rapido di massa.

Art. 1.

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

All' art.1 comma 1, lettera b) punto 2, sostituire le parole "24 m" con le seguenti parole "24,75 m"

Motivazione

Nel comma 2 bis inserito all'articolo 61 comma 2 del codice della strada sarebbe opportuno autorizzare una lunghezza fino a 24,75 m (nella versione attuale è 24,00 m) di autosnodati e filosnodati a tre casse destinati al trasporto rapido di massa sugli itinerari autorizzati in sede riservata da parte del MIMS. Questo perché sono già presenti sul mercato europeo veicoli di questa tipologia che eccedono il limite dei 24,00 m.

BUONI VIAGGIO – VOUCHER TAXI

Art. 1.

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

All'art. 1 aggiungere il seguente comma 7:

“All'articolo 200-bis del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1, le parole: "in favore delle persone fisicamente impedito o comunque a mobilità ridotta ovvero con patologie accertate, anche se accompagnate," sono sostituite dalle seguenti: "in favore delle persone a mobilità ridotta, anche se accompagnate, ovvero persone con invalidità o affette da malattie necessitanti di cure continuative, ovvero appartenenti a nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall'emergenza epidemiologica da virus COVID-19, ovvero che utilizzano il trasporto pubblico non di linea tra le ore 7.00 e le ore 10 dei giorni feriali, ovvero che effettuano spostamenti in ragione della propria attività lavorativa o di volontariato di natura sanitaria, o sociosanitaria, o socioassistenziale, o nell'ambito dell'istruzione ed educazione, ovvero donne in gravidanza, ovvero tutti gli over 55, ovvero nell'ambito del piano vaccinale”. Alla fine del periodo aggiungere: “I buoni viaggio sono utilizzabili, fino ad un massimo del 50% della dotazione per ciascun comune beneficiario, dai mobility manager d'area in attuazione delle finalità di cui all'articolo 229, comma 4 del presente provvedimento, relativamente agli spostamenti casa scuola e casa lavoro su tutto il territorio della provincia o della città metropolitana.

b) dopo il comma 4, sono aggiunti i seguenti:

"4-bis. I Comuni beneficiari potranno prevedere il superamento del limite del 50 per cento della spesa sostenuta per persone in condizioni di particolare fragilità anche economica appartenenti alle categorie individuate al comma 1.

4-ter. I Comuni potranno utilizzare le risorse ad essi destinate, nella quota massima del 15 per cento, anche per finanziare le spese necessarie per l'attivazione della misura di cui al presente articolo».

Motivazione

L'emendamento si rende necessario per poter utilizzare al meglio il trasferimento per i c.d. "buoni viaggio" implementato di altre risorse pari a 20 Milioni con il DL 41/2021 comma 34, coadiuvando il mobility manager d'area anche per decongestionare il TPL nella ripresa della scuola in presenza e supportando la mobilità per il piano vaccinale.

La finalità è introdurre dei correttivi alle categorie dei beneficiari e alla copertura dei costi al fine di:

- mettere a disposizione i buoni ai mobility manager per il rafforzamento delle proprie finalità e l'implementazione dei “pacchetti di mobilità”, affinché possa consentire l'utilizzo dei taxi in orari di maggiore utilizzo del trasporto pubblico e di rischio congestione per traffico privato, come ad esempio tra le 7.00 e le 10.00 nei giorni feriali, favorendo così il rispetto per il trasporto pubblico del limite di utilizzo del 50% e diminuendo la congestione e l'inquinamento delle città;
- superare il vincolo del 50% per le categorie di persone in condizioni di fragilità economica individuata dai servizi sociali o che utilizzano i buoni spesa;
- mettere a disposizione i buoni anche per persone invalide o persone in difficoltà di mobilità non solo per patologie accertate ma anche per altre condizioni quali ad esempio l'età avanzata, la condizione di gravidanza, per persone che per necessità lavorative o di volontariato (es. operatori sanitari o dell'istruzione/educazione) o di assistenza (malati cronici o persone che devono recarsi alla vaccinazione Covid) debbano muoversi in

condizioni di rapidità e sicurezza; infine tutti gli over 55 secondo le disposizioni del Ministero della Salute come soglia di maggiore rischio Covid19"

- utilizzare una quota parte (fino al 15%) delle risorse per le spese tecniche necessarie per l'attivazione della misura, come ad esempio l'attivazione di carte prepagate o altri strumenti simili.

EMENDAMENTI CICLABILITA' FONDO CICLOVIE URBANE LEGGE 160/19

Art. 1.

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

All'art. 1 aggiungere il seguente comma 8:

“dopo l'art. 1 comma 48 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, inserire il seguente comma 48 bis:

Oltre a nuove piste ciclabili urbane sono ammissibili i seguenti interventi:

- a. interventi relativi alla messa in sicurezza della mobilità ciclistica urbana, tra cui zone a velocità limitata, inferiore o uguale a 30 km/h, semaforistica dedicata, ecc.;
- b. interventi dedicati alla sosta dei velocipedi, come stalli in segnaletica, rastrelliere, ecc. fino a un massimo del 15% della quota attribuita a ciascun beneficiario;
- c. corsie ciclabili in segnaletica, corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, casa avanzata e strada urbana ciclabile, di cui alle lettere 12 bis), 12 ter) art. 3 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n.285 “Codice della strada”.

Al fine di armonizzare e rendere più efficace la realizzazione degli interventi di cui alla lettera c), fermo restando quanto introdotto dall'art. 229 comma 3 del Decreto Legge 19 maggio 2020, n. 34 convertito in legge 17 luglio 2020, n. 77 e dall'art. 49 del Decreto Legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito in legge 11 settembre 2020, n. 120, si specifica che:

- la corsia ciclabile è caratterizzata da una striscia di corsia ciclabile bianca, con larghezza conforme al dettato dell'art. 138 del Regolamento di esecuzione del CdS, anche nei casi in cui debba essere valicata nel caso corra lungo stalli di sosta o accessi carrai.

In caso di sosta al fianco della corsia si prevede una striscia marginale da realizzare nel rispetto degli artt. 138 e 141 del Regolamento.

Il pittogramma del velocipede può essere utilizzato come da indicazione dell'art. 148 del Regolamento (fig. II-442/b).

Nel caso di fermata del trasporto pubblico collettivo e quindi *di corsia impegnata da altri veicoli* come da art. 3, comma 1, 12-bis, la corsia prosegue lungo la fermata con una striscia tratteggiata, per garantirne la valicabilità, da realizzare secondo le indicazioni fornite dal citato art. 138.

Vista l'assenza di specifica indicazione gli *appositi segnali di inizio e di fine* da apporre, come invece prescritto per altre fattispecie, non è apposta alcuna segnaletica verticale che indichi inizio e fine della corsia ciclabile.

- In considerazione del combinato disposto dell'art. 3, comma 1, 12-ter e dell'art. 7, comma 1, i-bis) del NCdS, all'ingresso veicolare delle strade con corsia ciclabile per doppio senso ciclabile, si sostituisce il segnale di senso unico parallelo (Fig. II 348 art. 135 del Reg. del NCdS) con il segnale di uso corsie (Fig. II 339 art. 135 del Reg. del NCdS). All'uscita veicolare delle strade con corsia ciclabile per doppio senso ciclabile, si sostituisce il segnale di “senso vietato” di cui alla Fig. 247 art. 116 del

Reg- del NCDS, con il segnale verticale di divieto di transito (fig. II 46 art. 116 del NCdS) con pannello integrativo “eccetto bici”. Alle intersezioni con strade afferenti alla strada con corsia ciclabile per doppio senso ciclabile è installato il segnale di “direzione obbligatoria” con pannello integrativo “eccetto bici” (Fig. II 80 art. 122 del Reg. del NCdS).

- Per quanto riguarda la casa avanzata, fermo restando quanto previsto dall’art. 3, comma 1, 7- bis), dal punto di vista attuativo, l’art. 182, comma 9 ter, precisa che nelle intersezioni semaforizzate, sulla base di apposita ordinanza adottata ai sensi dell’articolo 7, comma 1, previa valutazione delle condizioni di sicurezza, sulla soglia dell’intersezione può essere realizzata la casa avanzata, estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semicarreggiata. La casa avanzata può essere realizzata lungo le strade con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h, anche se fornite di più corsie per senso di marcia, ed è posta a una distanza pari almeno a 3 metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare. L’area delimitata è accessibile attraverso una corsia o da una pista ciclabile di lunghezza pari almeno a 5 metri, situata sul lato destro in prossimità dell’intersezione.

Per le dimensioni delle linee di arresto, queste sono invece realizzate secondo le indicazioni fornite dall’art. 144 del Regolamento. Il pittogramma del velocipede può essere utilizzato come da indicazione dell’art. 148 del Regolamento (fig. II-442/b).

PROROGA UTILIZZO FONDI MOBILITY MANAGEMENT

Art. 1.

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

All’art. 1 aggiungere il seguente comma 9:

“all’art. 51 comma 9 della legge 23 luglio 2021, n. 106 alla fine del periodo aggiungere le seguenti parole “i fondi assegnati ai Comuni nel 2021 possono essere spesi e utilizzati dai beneficiari entro il 30 giugno 2022”.

Motivazione

Per come è costruita la norma primaria, e a cascata anche il decreto attuativo non ancora pubblicato, i beneficiari finali, ovvero Comuni, imprese e istituti scolastici, possono utilizzare le somme entro il 31 dicembre 2021. Ciò non è affatto compatibile con i tempi attuali del processo attuativo e con la messa in atto di piani e azioni efficaci, nonché con le regole di spesa pubblica.

Art. 1.

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

All’art. 1 aggiungere il seguente comma 9 bis:

“al fine di garantire il più rapido ed efficace dispiegamento della misura, altamente innovativa rispetto al quadro vigente nelle amministrazioni locali, una quota percentuale delle risorse del Fondo di cui al comma 7, fino ad un massimo del 4%, è destinata ad attività di supporto tecnico ed azioni di sistema omogenee ed integrate a livello nazionale.”

Art. 12.

Disposizioni urgenti in materia di progettazione territoriale e investimenti

All'art. 12, comma 2, sostituire le parole "30.000 abitanti" con le seguenti parole "50.000 abitanti"

Motivazione

Per quanto concerne il «Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale» di cui all'articolo 12, ANCI considera con grande favore l'istituzione di uno strumento di supporto ai Comuni per la realizzazione e il perfezionamento di propri progetti. Appare tuttavia e opportuno prendere in considerazione l'estensione dei beneficiari del Fondo a tutti i Comuni con popolazione al di sotto dei 50 mila abitanti.

PROROGA CONTRIBUTI LEGGE 160/19

Art. 13.

Misure di agevolazioni per i comuni

All'art. 13, comma 2 lettera a) sostituire le parole "15 ottobre" con le parole "15 dicembre".

Motivazione

Si ritiene non sufficiente, alla luce delle motivazioni complesse addotte nella relazione di accompagnamento al DDL una proroga di 30 giorni.