

Le novità in materia di sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile contenute nel DECRETO-LEGGE 16 giugno 2022, n. 68



PNRR

Dossier

Premessa

Il D.L. 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* (convertito con modificazioni dalla L. 5 agosto 2022, n. 108) prevede l'attuazione di una serie di provvedimenti e misure per agevolare il raggiungimento degli obiettivi fissati dal *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza* (PNRR) nell'ambito delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile. In particolare, l'obiettivo finale mira ad ottenere:

- più sicurezza e qualità dei trasporti;
- transizione ecologica del trasporto aereo, marittimo e terrestre;
- potenziamento delle infrastrutture e messa in sicurezza di quelle idriche;
- efficientamento del sistema portuale nazionale;
- revisioni al Codice della strada per aumentare la sicurezza e velocizzare le procedure amministrative;
- interventi innovativi di rigenerazione urbana con particolare attenzione ai minori;
- semplificazione del funzionamento dell'amministrazione e miglioramento dei servizi ai cittadini grazie alla digitalizzazione delle pratiche presso le motorizzazioni.

Con la conversione in legge del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, si rafforza ulteriormente il vasto insieme di riforme approvate negli ultimi 18 mesi e orientate a realizzare una trasformazione sistemica e integrata delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto, in linea con le politiche europee del *Green Deal* e l'impegno del Ministero per la sostenibilità e la riduzione delle disuguaglianze.

Si vuole precisare, che la legge di conversione contiene numerosi interventi in continuità con il PNRR e con il decreto-legge 10 settembre 2021 n.121, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021 n. 156. Gli obiettivi del DL in commento discendono direttamente dai macro-obiettivi fissati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (Mims) in ambito del PNRR e, nello specifico, dalle seguenti finalità: contribuire al benessere delle persone, ridurre le disuguaglianze, sviluppare comunità sostenibili e resilienti, aumentare la competitività, affrontare la crisi climatica.

Gli obiettivi principali, fissati dal DL sono i seguenti:

- Accelerare gli investimenti e semplificare le procedure;

- Realizzare la transizione ecologica di infrastrutture e mobilità;
- Migliorare la sicurezza e la qualità di infrastrutture e mobilità;
- Disegnare e realizzare riforme di sistema.

In relazione alla Missione 3 del PNRR – “*Infrastrutture per una mobilità sostenibile*” – il decreto in oggetto assume particolare importanza ed interesse in quanto è stato emanato in ragione della 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 rafforzare i processi di decarbonizzazione dei trasporti e di migliorare la sicurezza della circolazione. Il provvedimento introduce, inoltre, disposizioni finalizzate alla realizzazione di investimenti relativi a grandi eventi, nonché alla realizzazione e messa in sicurezza delle dighe.

INFRASTRUTTURE

Misure urgenti in materia di costruzione, manutenzione e messa in sicurezza delle dighe, nonché di controllo sul loro esercizio (Articolo 2)

L’art. 2 del D.L. in commento contiene misure che contribuiscono al raggiungimento dell’obiettivo di *Migliorare la sicurezza e la qualità di infrastrutture e mobilità* nell’ambito della gestione delle dighe.

Al fine di rafforzare i presidi di controllo delle dighe, la nuova disciplina da un lato aggiorna e semplifica le procedure¹, prevedendo anche il ricorso alle nuove tecnologie (digitali, sensoristica, etc.), e, dall’altro, rafforza i presidi di sicurezza, in considerazione dell’evoluzione della normativa tecnica e della normativa ambientale, nonché del riparto di competenze del settore. Di conseguenza, vengono aggiornate le disposizioni relative all’emanazione del Regolamento per l’approvazione dei progetti per la costruzione, le attività di controllo sul loro esercizio e la manutenzione delle grandi dighe, considerando in maniera integrata gli *iter* relativi alle opere di adduzione e derivazione ad esse connesse. Inoltre sono state chiarite le responsabilità degli enti coinvolti (concessionari, Regioni, Ministeri, ecc.) nelle attività di approvazione dei progetti per la

¹ Attraverso la novella all’art. 2, comma 1, del D.L. 8 agosto 1994, n. 507 *Misure urgenti in materia di dighe*, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584.

costruzione, le attività di controllo sul loro esercizio e la manutenzione delle grandi dighe, e si prevede che il Regolamento per il procedimento di approvazione dei nuovi progetti e dei controlli sulla costruzione, l'esercizio e la dismissione delle dighe sia emanato dal Mims, previa intesa con la Conferenza Unificata.

Entrando nel dettaglio, l'art. 2 del Decreto in esame individua le misure urgenti in materia di dighe, indirizzate a *ridurre i tempi di approvazione dei progetti relativi agli interventi di costruzione, manutenzione e messa in sicurezza*, in coerenza con le previsioni del PNRR, nonché quelle tese a *rafforzare l'attività di vigilanza sul loro esercizio*. In particolare, si prevede l'adozione di un regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione e l'esercizio delle dighe e, al tempo stesso si dispongono incentivi economici a favore dei dipendenti di livello non dirigenziale in servizio presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), 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.

Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), sarà adottato il regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e delle procedure di controllo sulla costruzione, l'esercizio e la dismissione delle dighe. Tale Decreto, in particolare, conterrà disposizioni relative ai seguenti aspetti:

- 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.

Come si è già accennato, la finalità dell'intervento in esame è quella 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 (PNRR), nonché di rafforzare l'attività di vigilanza sul loro esercizio.

Si ricorda, inoltre, che tra le misure previste dal PNRR in materia di acque, si segnalano in particolare gli *investimenti in infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico* (M2-C4.4-I.4.1) a cui sono destinati 2 miliardi di euro, nonché la linea di investimento per la *riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti* (M2-C4.4-I.4.2) a cui sono destinati 900 milioni di euro.

Riguardo alle funzioni di vigilanza, il secondo comma del nuovo art. 2, D.L. n. 507/1994, attribuisce al fondo risorse decentrate del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, a decorrere dall'anno 2022, una quota fino al 15 per cento (e, in ogni caso, entro il limite massimo di 800.000 euro annui), delle risorse previste dall'art. 2, comma 172, del D.L. 3 ottobre 2006, n. 262 e s.m.i.². Tale quota è destinata al riconoscimento di incentivi in favore dei dipendenti in servizio nelle articolazioni amministrative che esercitano le attribuzioni facenti capo al *Registro italiano dighe*³, 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. L'incentivo viene erogato nel rispetto delle modalità e dei criteri previsti in sede di contrattazione decentrata integrativa, nei limiti delle risorse effettivamente confluite nel medesimo fondo⁴.

Una ulteriore quota di tali risorse, fino al 4 per cento (e, comunque, entro il limite massimo di 200.000 euro annui), è, inoltre, destinata alle spese di missione del personale in servizio nelle articolazioni amministrative che esercitano le attribuzioni facenti capo al Registro italiano dighe impegnato nello svolgimento delle relative funzioni.

² Si tratta delle risorse che confluiscono nell'apposita unità previsionale di base inserita nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture per il finanziamento delle spese occorrenti per il finanziamento delle attività già facenti capo al Registro italiano dighe.

³ Come individuate con specifico regolamento di organizzazione del Ministero stesso.

⁴ Gli incentivi corrisposti nel corso dell'anno 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.

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

L’art. 3 persegue finalità riconducibili all’obiettivo di *Accelerare gli investimenti e semplificare le procedure*⁵ in materia di Ristrutturazione degli edifici pubblici.

La misura in esame prevede l’istituzione nel bilancio del MIMS di un fondo di 65 milioni di euro per il finanziamento di opere di adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera. Il citato art. 3, inoltre, disciplina alcuni aspetti procedurali relativi all’individuazione, all’approvazione ed alla realizzazione degli interventi. Gli interventi di adeguamento infrastrutturale – da realizzarsi in un arco temporale superiore ai dieci anni – prevedono:

- la costruzione di nuove sedi e infrastrutture;
- la ristrutturazione;
- l’ampliamento;
- il completamento;
- l’esecuzione di interventi straordinari;
- l’efficientamento energetico;
- l’acquisto degli arredi;
- il miglioramento antisismico delle sedi e infrastrutture già esistenti, oltre che delle annesse pertinenze, comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata.

Gli interventi sopracitati non possono riguardare immobili in locazione passiva alle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera.

Il fondo, istituito nello stato di previsione del MIMS, ha una dotazione di:

- 1,3 milioni di euro per l’anno 2022;
- 500 mila euro per l’anno 2023;
- 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, e
- 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036⁶.

L’utilizzo di queste risorse deve avvenire nel rispetto dei principi contenuti nelle seguenti norme:

⁵ Si tratta di uno degli obiettivi individuati dal Governo nell’emanazione del D.L.. Tali obiettivi, complessivamente considerati, costituiscono la trasposizione e la definizione dei criteri generali del PNRR. In quest’ambito esso di affianca ai principi di:

- Realizzare la transizione ecologica di infrastrutture e mobilità;
- Migliorare la sicurezza e la qualità di infrastrutture e mobilità;
- Disegnare e realizzare riforme di sistema.

⁶ Pertanto circa due terzi dell’investimento programmato (44 milioni di euro su un totale di 65) ricadono al di fuori del termine ultimo di chiusura del PNRR. Si tratta, evidentemente, di investimenti che, almeno per questa parte, dovranno essere finanziati con risorse interne dello Stato italiano.

- 1) per le opere di edilizia che siano considerate opere destinate alla difesa militare, è stabilito che si applichi [l'articolo 33, comma 1, della legge n. 166 del 2002](#)⁷;
- 2) per le procedure di affidamento, si applicano le disposizioni di cui alla parte II, titoli III e IV, del [decreto-legge n. 77 del 2021](#)⁸ (c.d. *decreto semplificazioni*);
- 3) in relazione all'esercizio della funzione di stazione appaltante da parte dei Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, dall'Agenzia del demanio o dagli enti locali, sulla base di appositi accordi stipulati tra le amministrazioni interessate è richiamata la disciplina di cui all'articolo 15 della [legge n. 241 del 1990 in materia di accordi tra pubbliche amministrazioni](#)⁹.

L'approvazione dei progetti delle opere di adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto equivale ad ogni effetto a dichiarazione di pubblica utilità, nonché di urgenza ed indifferibilità degli interventi previsti.

L'elenco degli interventi da realizzare:

- è predisposto dal Comando generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera;

⁷ LEGGE 1 agosto 2002, n. 166 - *Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti*. Il citato art. 33, comma 1, rispetto alle capitanerie di porto - guardia costiera prevede che, ai fini dell'accertamento di conformità delle opere di interesse statale previsto dall'art. 2 del *Regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale* (di cui al D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383), le opere di edilizia relative a fabbricati, pertinenze e opere accessorie destinate o da destinare a comandi e reparti delle capitanerie di porto - guardia costiera, comprese quelle per sistemi di controllo dei traffici marittimi, sono equiparate alle opere destinate alla difesa militare. La norma tiene comunque, ferme le autorizzazioni di competenza del Ministero per i beni e le attività culturali, ai sensi del *Testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali*, di cui al D.Lgs. 29 ottobre 1999, n. 490, qualora tale opere, costruzioni e impianti tecnologici ricadano su immobili o aree vincolate.

⁸ D.L. 31 maggio 2021, n. 77 - *Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure*. In particolare, la parte II del D.L. n. 77/2021 (art. da 17 a 67) contiene le disposizioni finalizzate al rafforzamento delle strutture amministrative, nonché all'accelerazione e allo snellimento delle procedure. I Titoli III (art. da 44 a 46) e IV (art. da 47 a 56-*quater*), richiamati nell'articolo, disciplinano, rispettivamente, la procedura speciale istituita per alcuni progetti PNRR e, in generale, la disciplina dei contratti pubblici. In sintesi l'oggetto delle previsioni cui è fatto riferimento:

- semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto e modifiche alla funzionalità del Consiglio superiore dei lavori pubblici, nonché alla disciplina del dibattito pubblico (art. da 44 a 46);
- misure in materia di pari opportunità e inclusione lavorativa nei contratti pubblici finanziati con le risorse del PNRR (art. 47) e di tutela della concorrenza (art. 47-*quater*);
- semplificazioni procedurali in materia di affidamento ed esecuzione dei contratti PNRR (art. 48 e 50) anche aventi ad oggetto infrastrutture energetiche lineari (art. 48-*bis*) e modifiche alla disciplina del subappalto (art. 49);
- semplificazioni degli acquisti di beni e servizi informatici e in materia di procedure di *e-procurement* (art. 53);
- misure di semplificazione e accelerazione in materia di realizzazione delle infrastrutture ferroviarie e di edilizia giudiziaria (art. 53-*bis*), scolastica (art. 55) e sanitaria (art. 56);
- estensione dell'Anagrafe antimafia degli esecutori agli interventi per la ricostruzione nei comuni dell'Abruzzo interessati dal sisma del 2009 (art. 54);
- semplificazioni in materia di incasso degli assegni di pagamento (art. 55-*ter*);

⁹ L'art. 15 della legge sul procedimento amministrativo prevede che le amministrazioni pubbliche possono sempre concludere tra loro accordi per disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune, anche al di fuori delle ipotesi previste dall'art. 14 della L. 241/1990 per le Conferenze di servizi. Detti accordi debbono essere stipulati per atto scritto, a pena di nullità, salvo che la legge non disponga altrimenti. Ad essi si applicano, ove non diversamente previsto, i principi del codice civile in materia di obbligazioni e contratti, in quanto compatibili. Gli accordi, inoltre, devono essere motivati e sono sottoposti agli ordinari controlli in materia di atti amministrativi.

- contiene l'individuazione e la localizzazione degli interventi da eseguire, nonché i parametri progettuali da rispettare;
- è approvato dal MIMS con proprio decreto, di concerto con il MEF e sentiti il Ministero della difesa e l'Agenzia del demanio, che dovrà essere adottato entro sei mesi;
- è comunicato alle competenti Commissioni parlamentari entro trenta giorni dalla sua approvazione.

A tal fine, il legislatore esprime una preferenza per alcune modalità di realizzazione di tali interventi e, specificamente, per:

- il ricorso ad infrastrutture demaniali che possono essere abbattute e ricostruite sullo stesso sedime;
- la rifunzionalizzazione degli immobili confiscati alla criminalità organizzata ai sensi del Codice antimafia (D.Lgs n. 159/2011), anche procedendo ad abatterli e ricostruirli, se economicamente più vantaggioso;
- l'accasermamento nel medesimo stabile di comandi o uffici di diverse organizzazioni funzionali;
- l'acquisto, per il tramite dell'Agenzia del demanio, di immobili privati, ivi inclusi quelli già in locazione alle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, con conseguente adeguamento;
- il ricorso ad aree o immobili di proprietà dei comuni interessati, che possono essere acquisiti anche mediante permuta con aree o fabbricati di proprietà dello Stato.

Ad ogni intervento viene assegnato un codice unico di progetto (CUP). Il monitoraggio degli interventi avviene attraverso il sistema previsto dal [decreto legislativo n. 229 del 2011](#).

Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili riferisce annualmente alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione degli interventi.

Misure urgenti in materia di trasporto marittimo di passeggeri, di adeguamenti infrastrutturali portuali e per la laguna di Venezia (Articolo 4)

Un'altra misura finalizzata al raggiungimento dell'obiettivo di *Accelerare gli investimenti e semplificare le procedure* è quella che si prefigge di fornire supporto dell'attività crocieristica e l'aumento della ricettività delle navi da crociera nella Laguna di Venezia a partire dalla stagione 2022. Il legislatore prevede di realizzare ulteriori attracchi temporanei, oltre a quelli già previsti a Marghera (cinque di cui due già disponibili). In particolare, la norma autorizza il *Commissario Straordinario per la realizzazione di approdi temporanei e di interventi complementari per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna e ulteriori interventi per la salvaguardia della Laguna di Venezia* (di cui all'art. 2 del D.L. 20 luglio 2021, n. 103) a realizzare un ulteriore punto di attracco

temporaneo nel porto 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.

Inoltre per rafforzare la tutela della laguna di Venezia, viene previsto il nuovo Piano Morfologico della stessa aggiornato in termini di perimetro e finalità, in coerenza con i principi stabiliti dalle leggi speciali per Venezia¹⁰.

Ai fini della salvaguardia dell'ambiente paesistico, storico, archeologico ed artistico della città di Venezia e della sua laguna, **L'Autorità per la Laguna - Nuovo Magistrato alle Acque (di cui all'art. 95, comma 1, del D.L. 14 agosto 2020, n. 104)¹¹**, nel rispetto dei principi di equilibrio e di sostenibilità ambientale, economica e sociale del territorio lagunare, approva il

¹⁰ Il comma 1-bis dell'art. 4 prevede che l'aggiornamento del *Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia* sia approvato entro il 31 dicembre 2021. Tale termine non sembra avere carattere perentorio ed attualmente l'iter di approvazione del piano è ancora *in itinere*. La norma, per l'ipotesi di mancata definizione del procedimento di aggiornamento di del Piano e nelle more della conclusione del relativo procedimento, prevede che:

- a) il Commissario straordinario provveda a realizzare L'ulteriore punto di attracco temporaneo nell'area di Chioggia (previsto dal comma 1), garantendone la coerenza con i principi normativi vigenti. Di tali interventi si tiene conto nell'aggiornamento del suddetto Piano;
- b) il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, il Trentino-Alto Adige ed il Friuli Venezia Giulia provveda a eseguire gli interventi di manutenzione necessari all'attivazione funzionale delle barriere del Sistema MOSE alle bocche di porto lagunari per la salvaguardia di Venezia e della Laguna dalle acque alte, nonché quelli necessari al mantenimento della funzionalità minima dei canali di navigazione lagunare. Per l'individuazione e per la predisposizione di un idoneo sito di conferimento dei sedimenti movimentati a tale scopo, il Provveditorato deve predisporre gli atti progettuali necessari e acquisire tutte le autorizzazioni, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati mediante conferenza di servizi. Di tali interventi si tiene conto nell'aggiornamento del suddetto Piano.

¹¹ *L'Autorità per la Laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque* è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale, con sede in Venezia, dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria. L'Autorità opera nell'esercizio delle funzioni pubbliche ad essa affidate in base ai principi di legalità, imparzialità e trasparenza, con criteri di efficienza, economicità ed efficacia nel perseguimento della sua missione. L'Autorità è sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. All'Autorità sono attribuite tutte le funzioni e le competenze relative alla salvaguardia della città di Venezia e della sua laguna e al mantenimento del regime idraulico lagunare, nonché quelle già attribuite al Magistrato alle Acque e trasferite al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia. Le funzioni dell'Autorità sono esercitate compatibilmente con i principi e i criteri relativi al buono stato ecologico delle acque e alla gestione del rischio di alluvioni. L'Autorità, inoltre, promuove lo studio e la ricerca volti alla salvaguardia di Venezia e della sua laguna, favorendo le attività di ricerca applicata, di informazione e didattica, anche tramite il Centro di studio e di ricerca internazionale sui cambiamenti climatici. Per lo svolgimento di tali compiti l'Autorità si può avvalere della collaborazione delle università e di enti di ricerca pubblici e privati.

Sono organi dell'Autorità:

- a) il Presidente che ha la rappresentanza legale dell'Autorità, è responsabile del suo funzionamento e ne dirige l'organizzazione;
- b) il Comitato di gestione composto dal Presidente dell'Autorità, che lo presiede, e da sette membri. Esso delibera, su proposta del Presidente, lo statuto, il regolamento di amministrazione, i regolamenti e gli altri atti di carattere generale che regolano il funzionamento dell'Autorità, i bilanci preventivi e consuntivi, i piani aziendali e le spese che impegnino il bilancio dell'Autorità, per importi superiori al limite fissato dallo statuto;
- c) il Comitato consultivo composto da sette componenti, nominati con provvedimento del Presidente dell'Autorità scelti tra soggetti, anche estranei alla pubblica amministrazione, dotati di specifiche e comprovate competenze e esperienza anche in materia idraulica e di morfodinamica lagunare e di gestione e conservazione dell'ambiente;
- d) il Collegio dei revisori dei conti composto da un Presidente, da due membri effettivi e due supplenti. I revisori durano in carica tre anni e possono essere confermati una sola volta. Il Collegio dei revisori dei conti vigila sull'osservanza delle disposizioni di legge, regolamentari e statutarie, provvede agli altri compiti ad essi demandati dalla normativa vigente, compreso il monitoraggio della spesa pubblica.

nuovo Piano morfologico della Laguna di Venezia finalizzato al riequilibrio idrogeologico della laguna, all'arresto e all'inversione del processo di deficit sedimentario e di degrado del bacino lagunare, mediante la riduzione e il contrasto delle determinanti, sia principali che secondarie, nonché al mantenimento delle morfologie e delle funzionalità idromorfodinamiche ed ecosistemiche del sistema lagunare. Il nuovo Piano morfologico della Laguna di Venezia è aggiornato ogni sei anni e individua:

- a) gli interventi necessari finalizzati al controllo dell'evoluzione negativa dell'ambiente lagunare, identificata nei suoi aspetti essenziali, come perdita di velme e barene, appiattimento ed approfondimento dei bassi fondali, interrimento dei canali e impoverimento di flora e fauna, migliorando inoltre le capacità di resistenza e resilienza dell'ambiente lagunare, favorendo i processi di rinaturalizzazione;**
- b) le misure necessarie al fine di ridurre progressivamente l'inquinamento delle acque lagunari, nonché le attività atte a proteggere i corpi idrici lagunari superficiali e a migliorarne la qualità ambientale;**
- c) le attività di monitoraggio ambientale dei corpi idrici lagunari in relazione agli interventi di tipo idromorfologico, ecologico e di qualità ambientale.**

Nelle more dell'operatività dell'Autorità per la Laguna - Nuovo Magistrato alle Acque il Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia è approvato dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, il Trentino-Alto Adige ed il Friuli Venezia Giulia.

Al fine di garantire un'organizzazione efficace del traffico delle navi da crociera e migliorare i livelli di servizio ai passeggeri, il comma 2 autorizza la spesa, nel limite complessivo di euro 675.000 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 Trieste¹².

¹² 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.

Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'impianto funiviario di Savona (Articolo 5)

Perseguendo l'obiettivo di *Accelerare gli investimenti e semplificare le procedure* l'articolo 5 del DL in esame prevede il ripristino della funzionalità della funivia di Savona San Giuseppe di Cairo dedicata al trasporto di carbone e *'rinfusa solide'* dal porto di Savona, assicurando la continuità dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico, nonché il mantenimento degli attuali livelli occupazionali. L'impianto, che è stato danneggiato a seguito di un violento nubifragio a novembre 2019, ha notevole rilevanza nell'ambito della portualità alto-tirrenica per la provenienza dei traffici, la peculiarità delle merci trasportate e per la sua interconnessione funzionale con il trasporto marittimo e ferroviario. Il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, in caso di cessazione dell'attuale concessione entro il 31 dicembre 2022 e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, provvede alla gestione diretta del servizio per un periodo massimo di 24 mesi, termine entro cui esegue 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.

Disposizioni in materia di trasporto aereo (Articolo 6)

Un altro provvedimento, che persegue l'obiettivo di *accelerare gli investimenti e semplificare le procedure* riguarda il potenziamento e il miglioramento della sostenibilità degli aeroporti. 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, il D.L. in esame introduce una serie di disposizioni per il potenziamento e il miglioramento della sostenibilità degli aeroporti. In particolare:

- a) le procedure di valutazione di impatto ambientale, 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 sottoposti a valutazione della Commissione PNRR-PNIEC¹³;
- b) il dibattito pubblico con i portatori di interessi (di cui all'art. 22 del codice dei contratti pubblici), ha una durata massima di quarantacinque giorni, mentre tutti gli altri termini previsti dalla normativa vigente rispetto a svolgimento, tipologie e soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico sono ridotti della metà;

¹³ Il che comporta anche che il dibattito pubblico su queste opere dovrà svolgersi con una procedura analoga a quella prevista per le opere del PNRR.

- c) sono ridotti della metà i termini per l'accertamento di conformità relativamente ai piani di sviluppo aeroportuale e alle opere inserite in detti piani.

Riconoscendo che gli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia Tessera rivestono un ruolo strategico nel sistema integrato di infrastrutture, e per rafforzare l'interconnessione tra sistema ferroviario e trasporto aereo, sono previste procedure accelerate per la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) delle opere inserite nei piani di sviluppo aeroportuale, incluse quelle di mitigazione e di miglioramento ambientale. Il dibattito pubblico su queste opere dovrà svolgersi con una procedura analoga a quella prevista per le opere del PNRR, mentre sono ridotti della metà i termini per l'accertamento di conformità relativamente ai piani di sviluppo aeroportuale.

Le opere finalizzate ad incrementare la rilevanza strategica e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali italiani 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.

Tempi più rapidi e procedure semplificate sono previsti anche per i piani di sviluppo degli altri aeroporti di interesse nazionale. In particolare, rispetto ai piani di sviluppo aeroportuale degli aeroporti di interesse nazionale ed alle opere inserite nei medesimi piani di sviluppo, i termini delle procedure di valutazione ambientale sono ridotti della metà.

Al fine di conseguire celermente gli obiettivi previsti dalla missione 2 - *Rivoluzione verde e Transizione ecologica* del PNRR in materia di promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, si prevede l'inserimento nell'elenco dei siti che costituiscono aree idonee l'installazione di impianti a fonti rinnovabili dei siti e degli impianti nelle disponibilità delle società di gestione aeroportuale all'interno del perimetro di pertinenza degli aeroporti delle isole minori (art. 6, comma 3-bis) di cui all'allegato I del decreto del Ministro dello sviluppo economico 14 febbraio 2017.

Infine, l'art. 6, comma 3-ter, dispone la proroga dal 31 dicembre 2022 al 31 marzo 2023, del termine per la revocabilità delle risorse assegnate per la realizzazione degli interventi relativi al Ponte stradale di collegamento tra l'autostrada per Fiumicino e l'EUR, agli aeroporti di Firenze e Salerno.

Norme per favorire l'attuazione delle sinergie all'interno del gruppo Ferrovie dello Stato italiane (Art. 6-bis)

L'art. 6 del D.L. in esame introduce misure finalizzate da un lato favorire le sinergie all'interno del Gruppo FS, con l'obiettivo di ridurre i costi operativi e abbreviare i tempi di realizzazione degli

interventi anche mediante la razionalizzazione degli acquisti e l'omogeneizzazione dei procedimenti in capo alle società del gruppo Ferrovie dello Stato e, dall'altro, a rilanciare gli investimenti nel settore delle infrastrutture attraverso la programmazione, la progettazione, la realizzazione e la gestione integrata delle reti ferroviarie e stradali di interesse nazionale. A tal fine l'ANAS S.p.A. e le società da questa controllate:

- a) sono autorizzate a stipulare, anche in deroga alla disciplina del codice dei contratti pubblici e ferme restando le norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive europee in materia, appositi accordi e convenzioni con le altre società del gruppo Ferrovie dello Stato, ivi compresa la Ferservizi S.p.A., anche in qualità di centrale di committenza, al fine di potersi avvalere delle prestazioni di beni e servizi resi dalle altre società del gruppo;
- b) possono avvalersi dei contratti, compresi gli accordi quadro, stipulati dalle altre società del gruppo Ferrovie dello Stato per gli acquisti in modo unitario di beni e servizi;
- c) possono concedere alle altre società del gruppo Ferrovie dello Stato l'uso di beni immobili in gestione.

Disposizioni urgenti in materia di sicurezza e circolazione stradale e di infrastrutture autostradali (Art. 7)

L'art. 7 introduce una serie di modifiche al *Codice della strada* (D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285.), perseguendo l'obiettivo di ridurre gli oneri amministrativi a carico degli utenti, di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile e di incrementare la sicurezza della circolazione stradale.

Nello specifico la norma, che novella l'art. 7 del Codice della Strada, attribuisce alla competenza del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'individuazione (tramite specifico decreto) delle tipologie dei comuni che possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma.

Tramite il medesimo decreto sono, altresì, determinate:

- le modalità di riscossione del pagamento;
- le categorie dei veicoli esentati;
- i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi (previa intesa in sede di Conferenza unificata).

Un altro obiettivo della misura in esame è la realizzazione della transizione ecologica di infrastrutture e mobilità. Per accelerare la transizione ecologica nel settore dei trasporti stradali sono introdotte le seguenti modifiche al Codice della Strada:

- viene attribuita la qualificazione giuridica di ‘*pertinenza di servizio*’ alle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici (le c.d. colonnine) collocate nelle aree di servizio¹⁴;
- si consente ai titolari di patente di guida di categoria B), che abbiano conseguito la patente da almeno due anni, di guidare veicoli senza rimorchio adibiti al trasporto di merci, alimentati con combustibili alternativi e con una massa autorizzata non superiore a 4.250 kg (in luogo degli ordinari 3.5000) a condizione che la massa superiore a 3500 kg non determini aumento della capacità di carico ma sia dovuta esclusivamente all’eccesso di massa del sistema di propulsione.

Per accelerare gli investimenti a valere su fondi statali e PNRR per il rinnovo in senso ecologico dei mezzi destinati ai servizi di TPL viene eliminato l’obbligo di cofinanziamento a carico degli enti territoriali.

Inoltre, per migliorare la sicurezza stradale e favorire la mobilità sostenibile sono introdotte le seguenti modifiche al Codice della Strada:

- le biciclette a pedalata assistita che vengono manomesse sono equiparate a ciclomotori, con il conseguente assoggettamento agli obblighi previsti per questi ultimi (targa, assicurazione, patentino). Sono previste sanzioni specifiche per chi manomette le biciclette a pedalata assistita e per chi le utilizza;
- i velocipedi elettrici (biciclette e monopattini) sono inseriti nella classificazione dei veicoli per assicurare un loro inquadramento giuridico più chiaro;
- viene riconosciuta la categoria di “*illecito permanente*” che, a fronte di specifiche violazioni accertate ripetutamente “*da remoto*” (mancata revisione, carenza di assicurazione, ecc.) vieta il cumulo delle sanzioni, a meno che il soggetto sia stato fermato ovvero abbia ricevuto la notifica per le varie violazioni;
- vengono introdotte disposizioni sui dispositivi aerodinamici di cui sono equipaggiati i veicoli adibiti al trasporto per migliorare la sicurezza del conducente e degli utenti della strada.

Mentre, per favorire la mobilità delle persone con disabilità, sono introdotte modifiche al Codice della Strada per stabilire che le macchine elettriche a loro uso possono circolare nelle piste ciclabili, oltre che nelle aree pedonali.

¹⁴ L’art. 24, comma 4, secondo periodo, del Codice della strada chiarisce che *le pertinenze di servizio sono determinate, secondo le modalità fissate nel regolamento, dall’ente proprietario della strada in modo che non intralcino la circolazione o limitino la visibilità.*

Disposizioni urgenti per la gestione e la sicurezza delle tratte autostradali A24 e A25 (Art. 7-ter)

Nell'ambito del raggiungimento dell'obiettivo di *miglioramento della sicurezza e la qualità di infrastrutture e mobilità*, è stata confermata la risoluzione per grave inadempimento del concessionario della Convenzione per la gestione delle autostrade A24 e A25, come previsto dal D.L. n. 85/2022. Si prevede la prosecuzione della gestione della rete in capo ad ANAS S.p.A. L'articolo 7-ter reca disposizioni finalizzate a garantire la continuità e la sicurezza della circolazione lungo dette autostrade, nonché la realizzazione degli interventi di ripristino e messa in sicurezza, anche antisismica, sulle medesime autostrade. In particolare, ANAS S.p.A., nelle more del trasferimento della titolarità della concessione alla *società in house* di cui all'art. 2, comma 2-sexies, del D.L. 10 settembre 2021, n. 121¹⁵, a decorrere dall'8 luglio 2022, provvede allo svolgimento delle seguenti attività:

- a) effettuazione degli interventi di manutenzione ordinaria;
- b) completamento degli interventi di sicurezza antisismica (di cui all'art. 52-*quinquies* del D.L. 24 aprile 2017, n. 50), e quelli di ripristino e di messa in sicurezza (di cui all'art. 16-*bis* del D.L. 20 giugno 2017, n. 91), a valere sulle risorse previste dalle citate disposizioni;
- c) nei limiti delle risorse allo scopo individuate, effettuazione di ogni ulteriore intervento ritenuto necessario dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero dal Commissario straordinario.

Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale (Art. 8)

Le disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale sono finalizzate a migliorare la programmazione dei servizi di trasporto e della mobilità locale in tutte le sue modalità, in coerenza – del resto – con gli obiettivi posti dal PNRR. A tal fine, sono state introdotte delle modifiche alla denominazione, alla struttura e ai compiti dell'*Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile*. Il legislatore ha tenuto a precisare le modalità di destinazione e ripartizione di risorse di Fondi statali ed ha disposto la trasmissione all'Osservatorio dei dati dell'attività manutentiva programmata. Per consentire la realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili previsti dal programma di

¹⁵ In particolare, la norma citata prevede che per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti *in house* ai sensi dell'art. 5 del *codice dei contratti pubblici*, di cui al D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50, è autorizzata la costituzione di una nuova società, interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

ammodernamento delle ferrovie regionali, nonché l'acquisto di materiale rotabile, con il decreto-legge viene inoltre autorizzata la spesa di 150 milioni di euro sul periodo 2023-2025.

Ai sensi dell'art 8 sono affidati all'Osservatorio i seguenti ulteriori compiti:

- a) la 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'art. 84, comma 1, del D.Lgs n. 285/1992 (Codice della strada), con la possibilità di effettuare noleggi anche per pochi minuti senza interazione con personale dedicato (*sharing mobility*);
- b) l'acquisizione di dati e la 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) l'acquisizione di dati e la predisposizione di modelli di elaborazione digitale utili a definire gli elementi minimi per la predisposizione dei *Piani urbani per la mobilità sostenibile* (PUMS);
- d) l'acquisizione periodica e la 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) l'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.

Per lo svolgimento delle suddette attività, l'Osservatorio può stipulare apposite convenzioni con:

- le pubbliche amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del D.Lgs. n. 165 del 2001 (recante norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche)¹⁶;
- con l'Autorità di regolazione dei trasporti - ART di cui all'art. 37 del D.L. n. 201 del 2011 (recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici);
- con le aziende di trasporto pubblico locale;
- con i *mobility manager* d'area, i *mobility manager* aziendali e i *mobility manager* scolastici.

¹⁶ Nello specifico si tratta di tutte le amministrazioni dello Stato – compresi gli istituti e scuole di ogni ordine e grado, le istituzioni educative, le aziende ed amministrazioni dello Stato ad ordinamento autonomo – Regioni, Province, Comuni, Comunità montane e loro consorzi e associazioni, istituzioni universitarie, Istituti autonomi case popolari, Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura e loro associazioni, tutti gli enti pubblici non economici nazionali, regionali e locali, le amministrazioni, le aziende e gli enti del Servizio sanitario nazionale l'Agenzia per la rappresentanza negoziale delle pubbliche amministrazioni - ARAN e le Agenzie individuate D.Lgs. 30 luglio 1999, n. 300.

Una particolare attenzione è dedicata all'introduzione di alcune novità nella disciplina del *mobility manager* scolastico (istituito dall'art. 5, comma 6, della L. n. 221/2015).

Al fine di assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la riduzione al minimo dell'uso individuale dell'automobile e il contenimento del traffico, l'educazione della comunità scolastica alla mobilità sostenibile e il miglioramento dell'accessibilità scolastica, fatta salva l'autonomia delle istituzioni scolastiche, il Ministro dell'istruzione, sentiti il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Ministro della transizione ecologica, tenendo conto del piano 'Rigenerazione Scuola' di cui all'[articolo 10, comma 3, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 196](#), adotta specifiche linee guida per l'istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado del *mobility manager* scolastico finalizzate alla promozione della funzione educativa della scuola e dello sviluppo sostenibile. Le istituzioni scolastiche, singolarmente o in rete, individuano il *mobility manager* scolastico tra il personale docente, senza esonero dall'insegnamento, ricorrendo a figure professionali esterne, in coerenza con il piano dell'offerta formativa.

Il *mobility manager* scolastico ha il compito di:

- a) **diffondere la cultura della mobilità sostenibile;**
- b) **promuovere l'uso della mobilità ciclo-pedonale e dei servizi di noleggio e condivisione di veicoli elettrici o a basso impatto ambientale;**
- c) **supportare il *mobility manager* d'area, ove nominato, e le competenti amministrazioni locali ai fini dell'adozione delle misure di mobilità sostenibile fornendo elementi per favorire la sostenibilità degli spostamenti del personale scolastico e degli studenti dell'istituto scolastico;**
- d) **segnalare al competente ente locale eventuali esigenze legate al trasporto scolastico e delle persone con disabilità.**

Per rafforzare i controlli sui lavori di manutenzione che i gestori dei servizi di trasporto pubblico locale svolge su impianti fissi (ad esempio, le metropolitane) e sui servizi ferroviari regionali, il provvedimento normativo prevede:

- che al fine di garantire la continuità e la regolarità dei servizi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi, le aziende esercenti tali servizi e quelle che gestiscono le infrastrutture trasmettano, entro il 30 settembre 2022 e, successivamente con cadenza *trimestrale*, i dati

delle manutenzioni programmate dei sottosistemi dei sistemi di trasporto utilizzati nonché, per ciascun sottosistema, le date di prevista effettuazione dell'attività manutentiva;

- in caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi, che l'Ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provveda ad effettuare gli interventi in danno dell'azienda inadempiente, che subirà anche una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro;
- un meccanismo che, nelle more dell'effettuazione degli interventi o durante lo svolgimento degli stessi, permetta di autorizzare l'esercizio del servizio prescrivendo le necessarie misure di mitigazione e di controllo e di periodiche verifiche di sicurezza, al fine di evitare interruzioni o limitazioni nell'erogazione dei servizi di trasporto.

Ai fini di disegnare e realizzare riforme di sistema del trasporto pubblico locale la misura in esame stabilisce nuovi criteri per l'utilizzo del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale, aumentato in occasione della legge di bilancio per il 2022. In particolare:

- € 4.879.079.381 ripartiti sulla base dei criteri finora utilizzati (il c.d. “costo storico”) per sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico. Si prevede che l'importo relativo al 2022 venga erogato, anche in considerazione degli effetti negativi derivanti dalla crisi internazionale in atto in Ucraina, in un'unica soluzione entro il 31 luglio 2022;
- € 75.350.957 distribuiti secondo criteri innovativi (costi standard e livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale) che saranno definiti con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (Mef), previa intesa con la Conferenza Unificata, per migliorare qualità e quantità dei servizi offerti;
- € 14.923.662 dedicati alla sperimentazione di soluzioni innovative di mobilità sostenibile nelle aree urbane;
- 5,2 milioni di euro dedicati alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio di cui all'[art. 1, comma 300, della L. 24 dicembre 2007, n. 244](#)¹⁷.

¹⁷ La norma citata, in realtà, non contiene alcun riferimento ad un Osservatorio ma richiama esplicitamente il *Fondo per il passaggio al digitale* istituito presso il Ministero delle comunicazioni di cui all'art. 1, commi 927 e ss, della L. 27 dicembre 2006, n. 296.

Interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e della Scuola nazionale dell'amministrazione (Art. 9)

L'articolo 9 contiene una serie di interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. L'articolo in questione, inoltre, reca ulteriori disposizioni in materia di prove per l'idoneità della guida, alcune modifiche al codice della nautica da diporto, nonché l'inclusione del Porto di Termoli tra i porti dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale.

A tale proposito il comma 1 apporta modifiche all'art. 1 della L. 30 dicembre 2021, n. 234, finalizzate a realizzare gli investimenti di competenza del Ministero stesso. In particolare, con le modifiche apportate si provvede a rimodulare le autorizzazioni di spesa volte a promuovere la sostenibilità della mobilità urbana, anche mediante l'estensione della rete metropolitana e del trasporto rapido di massa, delle città di Genova, Milano, Napoli, Roma e Torino (ivi comprese le attività di progettazione) e l'acquisto o il rinnovo del materiale rotabile.

In particolare, con le modifiche apportate si provvede a rimodulare le autorizzazioni di spesa volte:

- 1) a promuovere la sostenibilità della mobilità urbana, anche mediante l'estensione della rete metropolitana e del trasporto rapido di massa, delle città di Genova, Milano, Napoli, Roma e Torino, ivi comprese le attività di progettazione, e l'acquisto o il rinnovo del materiale rotabile è autorizzata la spesa di (Come al comma 393 del all'art. 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234):
 - 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

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro il 28 febbraio 2022, sono definite le modalità di assegnazione delle risorse da destinare, in via prioritaria, alla predisposizione ovvero al completamento dell'attività di progettazione e sono individuati gli interventi e il soggetto attuatore,

con indicazione dei codici unici di progetto, le modalità di monitoraggio, il cronoprogramma procedurale con i relativi obiettivi, determinati in coerenza con gli stanziamenti di cui al presente comma, nonché le modalità di revoca in caso di mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio o di mancato rispetto dei termini previsti dal cronoprogramma procedurale. Le informazioni necessarie per l'attuazione degli interventi di cui al presente comma sono rilevate attraverso il sistema di monitoraggio di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, e i sistemi collegati.

2) a consentire l'accelerazione degli interventi finalizzati alla promozione del trasporto con caratteristiche di alta velocità e alta capacità (AV/AC) sulla linea ferroviaria adriatica, anche al fine dell'inserimento nella rete centrale (Core Network) della Rete transeuropea di trasporto (TEN-T) in favore di Rete ferroviaria italiana Spa (RFI) (Come al comma 394 del all'art. 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234) 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.

Le risorse di cui al presente comma sono immediatamente disponibili, ai fini dell'assunzione di impegni giuridicamente vincolanti, alla data di entrata in vigore della presente legge.

3) a finanziare il contratto di programma, parte investimenti 2022-2026 tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e RFI (Come al comma 395 del all'art. 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234) la spesa di:

- 20 milioni di euro per l'anno 2022,
- 40 milioni di euro per l'anno 2023,
- 20 milioni di euro per l'anno 2024,
- 230 milioni di euro per l'anno 2025,
- 300 milioni di euro per l'anno 2026,

- 500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028,
- 480 milioni di euro per l'anno 2029,
- 460 milioni di euro per l'anno 2030,
- 500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2031 e 2032 e
- 550 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2033 al 2036.