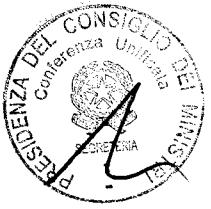




CONFERENZA DELLE REGIONI  
E DELLE PROVINCE AUTONOME



22/122/CU10/C2

**EMENDAMENTI AL DDL DI "CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-LEGGE 16  
GIUGNO 2022, N. 68, RECANTE 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" (S 2646)**

*Punto 10) O.d.g. Conferenza Unificata*

Roma, 6 luglio 2022

<b>1.</b>	<b>Misure per il sostegno del settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico .....</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>Semplificazioni procedure realizzazione interventi Olimpiadi Milano – Cortina 2026.....</b>	<b>3</b>
<b>3.</b>	<b>Stazione MIND - Cascina Merlata - Stephenson .....</b>	<b>3</b>
<b>4.</b>	<b>Infrastrutture portuali (Regione Abruzzo) .....</b>	<b>4</b>
<b>5.</b>	<b>Gestione commissariale e cessazione della concessione funiviaria.....</b>	<b>4</b>
<b>6.</b>	<b>Recupero della funzionalità tecnica della funivia .....</b>	<b>5</b>
<b>7.</b>	<b>Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale .....</b>	<b>6</b>
<b>8.</b>	<b>Avvalimento competenze e professionalità a favore del Presidente-Commissario.....</b>	<b>6</b>
<b>9.</b>	<b>Nuova denominazione Osservatorio .....</b>	<b>6</b>
<b>10.</b>	<b>Coinvolgimento Regioni ed Enti locali diversi dal Comune Capoluogo .....</b>	<b>7</b>
<b>11.</b>	<b>Istituzione di un Fondo dedicato alla sperimentazione di servizi di sharing mobility ....</b>	<b>7</b>
	<b>VERSIONE A .....</b>	<b>7</b>
	<b>VERSIONE B.....</b>	<b>8</b>
<b>12.</b>	<b>Termine per il rilascio autorizzazione paesaggistica per interventi finanziari con risorse del PNRR e PNC.....</b>	<b>8</b>

**1. Misure per il sostegno del settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico**

1. All'articolo 8, il comma 8 è sostituito dal seguente:

8. Al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico anche a seguito degli effetti negativi derivanti dalla crisi internazionale in atto in Ucraina, l'erogazione alle Regioni a statuto ordinario dell'anticipazione prevista dall'articolo 27, comma 4, del decreto - legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e relativa all'anno 2022, e da calcolarsi sul 98% delle risorse ed effettuata in un'unica soluzione entro la data del 31 luglio 2022, per la parte relativa ai pagamenti non già avvenuti alla data di entrata in vigore del presente decreto. Eventuali conguagli rispetto all'assegnazione definitiva saranno effettuati sull'annualità 2023.”

### **Relazione**

Al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico anche a seguito degli effetti negativi derivanti dalla crisi internazionale in atto in Ucraina, l'erogazione alle Regioni a statuto ordinario dell'anticipazione già prevista a legislazione vigente per l'anno 2022, è da calcolarsi sul 98% delle risorse a disposizione ed effettuata in un'unica soluzione entro la data del 31 luglio 2022, per la parte relativa ai pagamenti non già avvenuti alla data di entrata in vigore del presente decreto. Eventuali conguagli rispetto all'assegnazione definitiva saranno effettuati sull'annualità 2023.



## **2. Semplificazioni procedure realizzazione interventi Olimpiadi Milano – Cortina 2026**

1. All’articolo 10 è aggiunto il seguente comma:

“5 bis. All’articolo 3 del decreto – legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito con modifiche dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, dopo il comma 2 bis è inserito il seguente:

“2bis1. Per le opere di cui al comma 2, per le quali non è nominato un Commissario straordinario, nonché per quelle ritenute indispensabili ai fini del regolare svolgimento dell’evento dall’organo di amministrazione di cui al precedente comma, in coerenza con le indicazioni del Comitato Organizzatore e d’intesa con le Regioni interessate, l’organo stesso, in deroga a quanto previsto dall’articolo 4, commi da 1 a 5, del decreto - legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito con modifiche dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, può disporre che i soggetti attuatori operino, previa richiesta motivata degli stessi, con i poteri e facoltà di cui all’articolo 4 comma 3 del medesimo decreto - legge.”

### **Relazione**

La proposta, considerata l’esigenza di semplificare ulteriormente la procedura di realizzazione degli interventi afferenti allo svolgimento delle Olimpiadi invernali di cui ai DM “De Micheli” decreto 7 dicembre 2020 e “Vezzali” per accelerare i tempi di esecuzione degli stessi, intende consentire all’organo di amministrazione della società “Infrastrutture Milano Cortina 2020- 2026 S.p.A.” di autorizzare i soggetti attuatori delle opere, su richiesta motivata degli stessi, ad operare in deroga alla normativa in materia di contratti pubblici e di espropriazione per pubblica utilità nel rispetto di quanto previsto dall’art. 4, co. 3 del decreto – legge 32/2019.

Ai medesimi fini, tra le opere interessate dalla nuova procedura, si propone di includere anche quelle ritenute indispensabili ai fini del regolare svolgimento dell’evento dall’organo di amministrazione della società “Infrastrutture Milano - Cortina 2020-2026 S.p.A.”, in coerenza con le indicazioni del Comitato Organizzatore e d’intesa con le regioni interessate.

Infatti, per le Olimpiadi sono distinti i soggetti che realizzano opere (SIMiCo2026, ANAS, RFI, EELL.) e soggetto organizzatore (MiCo26): è pertanto importante che tutti coloro che operano possano beneficiare di accelerazioni. La proposta normativa integra la Legge Olimpica (DL 16/20) e dispone che è il Commissario delle opere dell’evento (CdA Società SIMiCo2026) che identifichi le opere fondamentali e possa, fatti salvi i Commissari nominati con DPCM, attribuire ai soggetti attuatori le medesime facoltà di deroga che le sono proprie.

## **3. Stazione MIND - Cascina Merlata - Stephenson**

1. All’articolo 8, dopo il comma 12 è inserito il seguente:

“12 bis. Per la realizzazione della stazione “MIND – Merlata - - Stephenson” è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l’anno 2022, 6 milioni di euro per l’anno 2023, 8 milioni di euro per l’anno 2024 e 3,091 milioni di euro per l’anno 2025. All’onere si provvede mediante corrispondente riduzione per gli anni 2022 e 2023 del fondo di cui all’art.10, comma 5, del decreto- legge 29 dicembre 2004, n.282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004 e per gli anni 2024 e 2025 a valere sulle risorse di cui al comma 395, articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234.”

### **Relazione**

Il progetto prevede il coinvolgimento di Regione Lombardia per la garanzia dei servizi sulla linea al 2025, oltre servizi da garantire nelle fasi temporali successive, sino a completa copertura del servizio;



del Comune di Milano per la copertura economica a valere sull'ADP C.na Merlata; coordinamento attività connesse al PII MIND; di RFI per la progettazione definitiva; è soggetto attuatore e stazione appaltante per la realizzazione dell'Opera; di Arexpo per la copertura economica residuale rispetto alle risorse del Comune di Milano; alta sorveglianza in fase progettuale e realizzativa, a garanzia della coerenza dell'intervento ferroviario con il PII MIND.

Il Progetto di fattibilità è a cura di Arexpo mentre la progettazione definitiva a cura di RFI e l'iter autorizzativo entro metà 2022.

L'obiettivo è l'avvio in esercizio della nuova Fermata entro l'anno 2025

Quadro economico complessivo:

- Lavori (inclusi oneri per la sicurezza): 16.877.123,63 €
  - Somme a disposizione della Stazione Appaltante: 7.507.577,40 €
  - Oneri di legge: 2.213.768,84 €
- Totale: 26.598.469,87 €

Il finanziamento richiesto sarà utilizzato per i lavori, inclusi gli oneri di sicurezza e gli oneri di legge. All'onere si provvede per gli anni 2022 e 2023 a valere sul Fondo FISPE e per gli anni 2024 e 2025 a valere sulle risorse per il contratto di programma RFI, parte investimenti assegnate dal comma 395 della legge 234/2021.

#### 4. Infrastrutture portuali (Regione Abruzzo)

All'articolo 4 viene aggiunto il seguente comma 6:

*“Al fine di assicurare una programmazione sistematica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l’intera costa della Regione Abruzzo, all’allegato A della Legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni: al punto 12), le parole “e Ortona” sono sostituite dalle seguenti: “Ortona e Vasto”.*

#### Relazione

La proposta emendativa riveste la finalità di garantire il superiore rango nazionale all'infrastruttura portuale vastese, con ampie possibilità di potenziamento e di finanziamento nel quadro dello sviluppo economico e produttivo del territorio abruzzese e interregionale interfacciato con il resto della Macroregione europea adriatico-ionica. La Regione Abruzzo, nell'ottica di una sinergica attività finalizzata allo sviluppo del sistema della portualità abruzzese e, più in generale, del medio adriatico, ha promosso, ed in parte già posto in essere, tutta una serie di attività finalizzate alla pianificazione, alla programmazione e al finanziamento di tutti quegli interventi strategici a favore dell'ampliamento e del potenziamento dei relativi hub portuali, tra cui quello di Vasto in località Punta Penna. Il Presidente della Regione Abruzzo, con idonea Delibera dell'esecutivo n°180 in data 04/04/2022, ha avviato la procedura, ai sensi dell'art. 6, co. 2 della L. 84/94 e ss.mm.ii, finalizzata all'inserimento del porto di località Punta della Penna-Vasto, nell'ambito dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, con sede in Ancona.

#### 5. Gestione commissariale e cessazione della concessione funiviaria

All'articolo 5 c. 1, che introduce nel DL 18/2020 il c. 7-bis dell'art. 94-bis, le parole “*entro il 31 dicembre 2022*” sono sopprese.



## **Relazione**

La proposta emendativa riveste la duplice finalità di garantire maggiore efficacia alla disposizione e di voler, nella discussione sulla propria ammissibilità, cogliere la ratio del Legislatore estensore. Infatti, si ritiene che la disposizione che prevede la gestione commissariale debba essere prevista anche laddove, in astratto, la cessazione della concessione della linea funivaria avvenisse dopo il 31 dicembre 2022; viceversa, se lo scopo del Legislatore è quello di voler dare un termine emergenziale, d'urgenza, rispetto ad una norma impostata come astratta (“in caso di cessazione”) quando astratta nei fatti non è, in tal caso si ritiene più efficace quanto sub. emendamento n. 3.

### **6. Recupero della funzionalità tecnica della funivia**

- All’articolo 5 comma 1, che introduce il comma 7 bis, sostituire le parole: “nelle more *dell’individuazione di un nuovo concessionario*” con le seguenti: “*al fine di eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, garantire la continuità dell’esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico ed il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, nonché di individuare un nuovo concessionario ecc.*”
- Alla fine del comma 1 dell’articolo 5, punto 7 bis, aggiungere le seguenti parole: “*Nell’esercizio della gestione diretta, il Presidente, ai fini dell’affidamento delle attività di esecuzione di lavori, anche di manutenzione ordinaria e straordinaria, e di acquisizione di servizi e forniture, di servizi di ingegneria ed architettura, inclusa l’attività di progettazione, di supporto tecnico e project management, nonché per l’affidamento del servizio ad un nuovo concessionario di cui al c. 7-bis, per l’esecuzione dei relativi contratti, opera in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione di cui al D.Lgs. 159/2011 nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall’appartenenza all’Unione Europea, ivi inclusi quelli derivanti dalle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE e definisce le modalità per il trasferimento alla gestione del presidente dell’Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale dei contratti con soggetti terzi in corso di validità, necessari per la prosecuzione del servizio.*”

## **Relazione**

Il primo emendamento integra, anche rispetto a precedenti schemi di DL, le competenze del Presidente, prevedendo altresì, con il secondo, la concessione dei poteri commissariali.

La previsione del potere di definire le modalità per il trasferimento alla gestione del Presidente dell’Autorità di sistema portuale dei contratti mira a garantire la continuità contrattualistica tra il concessionario cessante e la gestione commissariale, in applicazione del principio della certezza del diritto.



## **7. Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**

Alla fine dell'articolo 5 comma 1, punto 7 bis così come emendato sub emendamento 1-2-3, aggiungere le seguenti parole:

*"Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, entro il termine di trenta giorni dalla ricezione di una istanza di concessione, procede ad avviare la procedura ad evidenza pubblica necessaria per l'individuazione del nuovo concessionario. Nelle more dell'aggiudicazione definitiva, al fine di incentivare il trasporto sostenibile delle merci, il Presidente assegna in concessione anticipata al soggetto individuato la gestione dei parchi e degli impianti ferroviari raccordati al sito oggetto della concessione, fatti salvi i titoli autorizzatori rilasciati dal gestore dell'infrastruttura nazionale".*

### **Relazione**

L'emendamento, che può essere disgiunto in due sub-emendamenti distinti (5° fino a "nuovo concessionario" e 5B: da "nelle more" fino a fine enunciato), prevede che il Presidente, ricevuta una richiesta concessoria, attivi subito la procedura. Il concessionario individuato potrà attivarsi presso RFI per avere l'autorizzazione all'impiego dei raccordi ferroviari in modo da avviare, anche nelle more della conclusione dei lavori di ripristino, il trasporto ferroviario che a regime integrerà il trasporto funiviario, riducendo sensibilmente il trasporto a mezzo camion.

## **8. Avvalimento competenze e professionalità a favore del Presidente-Commissario**

All'art. 5 c. 1, che introduce nel DL 18/2020 il c. 7-quater dell'art. 94-bis, le parole "può avvalersi" sono sostituite dalle parole "si avvale".

### **Relazione**

Si intende garantire, con una previsione indicativa, al Presidente-Commissario l'ausilio di tutte le competenze e le professionalità della PA e delle in house.

## **9. Nuova denominazione Osservatorio**

- Al comma 1 dell'articolo 8, ultimo paragrafo è cancellata la parola "locale".
- Alla lettera a) del comma 2 dell'articolo 8, è cancellata la parola "locale".

### **Relazione**

L'emendamento risolve una contraddizione già presente nella precedente denominazione di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244: malgrado la dizione "locale" presente in denominazione, l'Osservatorio in questione tratta di tutto il trasporto pubblico. Come noto gli aggettivi "locale" e "regionale" assumono con il Dlgs 422/97 un significato ben preciso (con chiaro riferimento alla natura dell'ente di competenza) e lasciare solo l'aggettivo "locale" teoricamente escluderebbe il trasporto ferroviario e marittimo (in genere classificati come regionali) oltre al trasporto pubblico nazionale propriamente detto (intercity, servizi a mercato). L'eliminazione



dell'aggettivo "locale" è coerente con l'implementazione delle funzioni dell'Osservatorio verso monitoraggio di soluzioni di mobilità non di linea di cui al comma successivo.

## **10. Coinvolgimento Regioni ed Enti locali diversi dal Comune Capoluogo**

Alla lettera b) del comma 2 dell'articolo 8, dopo la parola "*uniforme*" è aggiunta la frase "*delle regioni, degli enti competenti i servizi di trasporto pubblico*".

### **Relazione**

Nella versione di prima emanazione l'implementazione di attività che il comma 2 riserva all'Osservatorio ha una chiara finalità di supporto alla programmazione della mobilità in ambito urbano o metropolitano. Si ritiene, tuttavia, non opportuno escludere del tutto dal processo di "*acquisizione dati*" e di "*attività minima uniforme*" di cui alla lettera b) gli enti diversi dai Comuni benché la programmazione della mobilità e, in alcuni casi, la gestione dei contratti di Trasporto Pubblico siano di competenza di Regioni, Province e Città Metropolitane.

Nella versione emanata, oltre ai mobility manager aziendali e scolastici, le figure verso le quali l'azione normativa si esplica sono i Mobility Manager d'Area previsti dal Decreto del Ministro dell'Ambiente del 20 dicembre 2000, figure nell'organico del Comune Capoluogo che non svolgono alcuna azione di coordinamento verso comuni diversi dal proprio; conseguentemente verrebbero esclusi dal perimetro di attuazione della norma i servizi realizzati con modo automobilistico di competenza degli enti diversi dai Comuni non Capoluogo, nonché tutti i servizi ferroviari e marittimi. La realtà dei fatti porta è quella di un'integrazione già in atto in molte realtà italiane tra servizi automobilistici extraurbani o ferroviari e servizi urbani/metropolitani.

## **11. Istituzione di un Fondo dedicato alla sperimentazione di servizi di sharing mobility**

### **VERSIONE A**

1. Al termine del comma 6, dell'articolo 8, è aggiunto il seguente periodo: "Conseguentemente è incrementato di pari importo il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135."
2. All'onere di 14.923.662 euro per il 2022 e di 15.220.006 euro per il 2023 e di 15.520.006 euro 2024 si provvede a valere sul fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

*Conseguentemente è soppressa la lett. c) del comma 7 dell'articolo 8 del presente decreto.*

### **Relazione**

Considerato l'aumento dei costi energetici per il TPL e la crisi in cui versa ancora il settore dopo la pandemia si ritiene indispensabile preservare l'intera dotazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale alle finalità previste prima dell'adozione del presente decreto. La finalizzazione di parte delle risorse del fondo riduce gli stretti



spazi di manovra. La sperimentazione meritevole nei contenuti e supportata dalle regioni è finanziata con altre risorse diverse dal Fondo destinato alla gestione del TPL.

Per quanto la relazione tecnica alla norma indichi che le risorse utilizzate non graverebbero sulla dotazione “storica” del Fondo ma sulla parte incrementale, si ricorda che lo stanziamento del Fondo è rimasto pressoché invariato negli ultimi anni, dal 2017 si aggira intorno a 4,87 miliardi e nel 2022, per la prima volta, è previsto un incremento di 100 milioni.

## VERSIONE B

- All’articolo 8, comma 6 il periodo “*lo 0,3 per cento della dotazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, di cui all’articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, è*” è sostituito dal seguente “*è istituito un Fondo con una dotazione di euro 14.923.662*”;
- Conseguentemente, all’articolo 8 comma 7:
  - alla lettera b) l’importo di “75.350.957” è sostituito da “90.274.619”
  - è eliminata la lettera c)

### Relazione

L’art. 16-bis comma 2 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 stabilisce che “Le risorse del fondo di cui agli articoli 21, comma 3, del citato decreto-legge n. 98 del 2011 e 30, comma 3, del citato decreto-legge n. 201 del 2011, e le risorse derivanti dalla compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio prevista dagli articoli 1, commi da 295 a 297, della legge n. 244 del 2007, una volta definiti i criteri di cui al comma 1, non possono essere destinate a finalità diverse da quelle del finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario.”

Ancora, il comma 8 dell’art. 16-bis del già citato decreto stabilisce che “Le risorse del fondo di cui al comma 1, non possono essere destinate a finalità diverse da quelle del finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario.”

Pertanto, in coerenza con il vincolo di destinazione già definito dalla norma istitutiva del Fondo Nazionale Trasporti (art. 16-bis comma 1 del decreto-legge n. 95/2012), l’emendamento prevede che il finanziamento della sperimentazione di servizi di *sharing mobility*, necessario nell’ottica di promuovere la mobilità integrata, non avvenga in riduzione delle risorse del Fondo Nazionale Trasporti, bensì sia prevista l’istituzione di un Fondo ad hoc con una dotazione di euro 14.923.662.

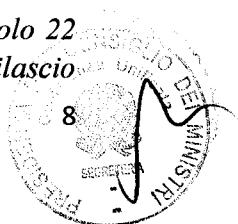
## 12. Termine per il rilascio autorizzazione paesaggistica per interventi finanziari con risorse del PNRR e PNC

All’articolo 10, dopo il comma 5 è aggiunto il seguente comma 5 bis:

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

a) *all’articolo 48, dopo il comma 7, è aggiunto il seguente:*

“*Comma 7 bis. Per gli interventi di cui al comma 1, in deroga a quanto previsto dall’articolo 22 comma 1 del Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, il termine di centoventi giorni per il rilascio*



*dell'autorizzazione prevista dall'articolo 21, comma 4, relativa ad interventi in materia di edilizia pubblica e privata, è ridotto a quindici giorni. Il predetto termine può essere sospeso una sola volta per dieci giorni per chiedere chiarimenti o elementi integrativi di giudizio.”*

### **Relazione**

Il presente emendamento è finalizzato a garantire che l'approvazione dei progetti degli interventi finanziati con risorse a carico del PNRR e PNC risulti coerente con i tempi di realizzazione degli investimenti pubblici di cui ai decreti del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 15 luglio 2021 e del 6 agosto 2021.

Le disposizioni introdotte, che riducono da centoventi giorni a quindici giorni il termine per il rilascio dell'autorizzazione prevista dall'articolo 21, comma 4, relativa ad interventi in materia di edilizia pubblica e privata, salvaguardano i principi di tutela sanciti dal Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, restando impregiudicata la possibilità di sospendere il predetto termine per dieci giorni per richiedere integrazioni documentali, decorsi i quali l'amministrazione competente è tenuta a chiudere il procedimento, rilasciando l'autorizzazione ove spettante, per cui il silenzio assume valore di "silenzio devolutivo".

