



CONFERENZA DELLE REGIONI
E DELLE PROVINCE AUTONOME

24/90/CU5/C4



**POSIZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE DEL DECRETO-LEGGE
N. 29 GIUGNO 2024, N. 89 "DISPOSIZIONI URGENTI PER LE INFRASTRUTTURE E
GLI INVESTIMENTI DI INTERESSE STRATEGICO, PER IL PROCESSO PENALE E
IN MATERIA DI SPORT"**

Parere, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281

Punto 5) O.d.g. Conferenza Unificata

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome esprime parere favorevole con le seguenti proposte emendative:

1) Art. 3 (Disposizioni urgenti in materia di commissari straordinari)

Proposta additiva- nuove lettere d) ed e) comma 2

All'art. 3, comma 2, dopo la lettera c) inserire le seguenti:

"d) individuazione, in relazione agli interventi di cui al comma 1 e in accordo con le Regioni territorialmente interessate, di ulteriori opere da affidare alla competenza di commissari straordinari già nominati nell'ambito territoriale di riferimento, aventi lo scopo di ammodernare infrastrutture con elevate criticità in termini di sicurezza e monitorate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali;

e) individuazione, in relazione agli interventi di cui al comma 1 e in accordo con le Regioni territorialmente interessate, di ulteriori opere da affidare alla competenza di commissari straordinari già nominati nell'ambito territoriale di riferimento, aventi rilevanti criticità autorizzative, progettuali ed esecutive con un costo superiore a 250.000.000 di euro e già programmate o indicate anche solo come inseribili nei contratti di programma MIT-RFI o MIT-ANAS."

Relazione

Nell'ottica di un mutato quadro esigenziale degli ambiti territoriali interessati da opere particolarmente rilevanti, tenuto conto del tempo trascorso dalla data di efficacia del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32 ad oggi, appare residuale, e quindi per certi versi limitativa, la possibilità di poter ricorrere alla nomina di nuovi commissari straordinari solo ed esclusivamente per realizzare o completare opere rientranti nella rete centrale della rete transeuropea dei trasporti e opere alle stesse connesse o strumentali. Viceversa, la possibilità, nell'ambito del piano di razionalizzazione, di poter affidare alla competenza del commissario straordinario eventuali lotti funzionali aggiuntivi risulta maggiormente efficace e più vicina alle esigenze del territorio. A questo scopo, è appropriato individuare dei criteri aggiuntivi nel suddetto piano di razionalizzazione e in grado di permettere un'integrazione, non solo dei lotti funzionali, ma più in generale di ulteriori opere da assegnare alla competenza di commissari straordinari già nominati nell'ambito territoriale di riferimento. Nella fattispecie, è meritevole di attenzione la possibilità, sempre nell'ambito della citata razionalizzazione, di commissariare opere aventi lo scopo di risolvere gravi criticità in termini di sicurezza di infrastrutture non ammodernate, così evidenti da aver attivato un'allerta e

quindi un monitoraggio costante da parte dell'ANSFISA. Allo stesso modo al fine di dare attuazione ad opere già programmate o indicate anche solo come inseribili nei rispettivi contratti di programma del MIT con ANAS ed RFI si rende necessario commissariare anche le opere aventi rilevanti criticità autorizzative, progettuali ed esecutive aventi costi particolarmente elevati, superiori a 250.000.000 di euro.

2) Art. 6 (Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale)

Proposta additiva- nuovo comma 2-bis

All'articolo 6, dopo il comma 2, si aggiunge il seguente comma 2-bis:

“2-bis. Gli Enti beneficiari di finanziamenti per il rinnovo del parco autobus utilizzato per i servizi di trasporto pubblico locale possono destinare fino a un massimo del 20% delle risorse assegnate, per interventi di conversione di autobus dotati di motore termico, con classe emissiva non inferiore a euro 5, in autobus ad alimentazione elettrica o idrogeno.”

Relazione

Il rinnovo della flotta degli autobus a motore termico verso motorizzazioni “green” è uno degli obiettivi più importanti delle politiche sulla mobilità sostenibile degli ultimi decenni ma il processo di transizione ecologica in corso prevede alti costi di realizzazione. Il costo di acquisto di un autobus nuovo elettrico o idrogeno è decisamente superiore rispetto a un autobus a motore termico ed è per tale motivo che il progresso tecnologico e la ricerca nel settore hanno consentito lo sviluppo di alternative funzionali che consentono di convertire un veicolo a motore termico in alimentazioni “sostenibili” con un notevole risparmio dovuto, evidentemente, al riutilizzo della carrozzeria del mezzo con la “sola sostituzione” degli impianti di trazione e controllo; inoltre, tale trasformazione permetterebbe di abbattere le emissioni, aumentare la vita economico tecnica di veicoli ancora performanti che diversamente dovrebbero essere rottamati e contribuire alla stabilizzazione dei prezzi dei nuovi veicoli. Un elemento critico non trascurabile è ovviamente lo stato di conservazione della carrozzeria (ruggine) e l'assenza di barriere architettoniche all'ingresso (pianale ribassato) che indurrebbe a sottoporre a conversione mezzi con classe emissiva non inferiore a euro 5.

3) Art. 6 (Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale)

Proposta additiva- nuovo comma 2-ter

All'articolo 6, dopo il comma 2-bis, si aggiunge il seguente comma 2-ter:

“2-ter. All'articolo 27 del D.L. 50/2017, comma 2-quater, le parole “Limitatamente agli anni 2023 e 2024” sono sostituite con le parole “Negli anni 2023, 2024 e 2025”.

Relazione

L'art. 27, comma 2-quater, del DL n. 50/2017, prevede che solo per gli anni 2023 e 2024 i nuovi criteri di cui al comma 1 (costi standard e livelli adeguati di servizio) si applicano solo alla quota incrementale del Fondo nazionale trasporti. La richiesta nasce dalla forte penalizzazione che la nuova norma provoca a quasi tutte le Regioni, laddove stabilisce che i costi standard sono calcolati tenuto conto del “complesso dei servizi di trasporto pubblico locale eserciti sul territorio di ciascuna regione [...]”, ovvero non solo quelli finanziati direttamente dallo Stato tramite il FNT, ma anche quelli aggiuntivi finanziati dalle Regioni ed eventualmente da altri Enti locali. La



penalizzazione è ancora più forte se si tiene conto del comma 6 del citato art. 27, il quale stabilisce che, nelle more della definizione dei LAS, il criterio dei CS si applica all'intera dotazione del Fondo e non solo al 50%. Atteso che ad oggi i lavori del gruppo LAS, istituito presso il MIT, sono ancora in corso e difficilmente si arriverà ad una conclusione entro la fine dell'anno e che le Regioni necessitano di più tempo per poter adeguare la programmazione dei servizi in coerenza con la diversa ripartizione delle risorse del Fondo che si avrà in applicazione dei nuovi criteri, si chiede di estendere al 2025 la disposizione transitoria di cui al comma 2-quater.

Si precisa che la proposta di modifica di cui all'art. 6, nuovo comma 2-ter (modifica dell'art. 27, comma 2-quater, DL 50/2017) è stata approvata a maggioranza con il parere contrario delle Regioni Lazio e Lombardia con la seguente motivazione:

“Si ritiene che il differimento al 2026 del momento di prima applicazione all'intero FNT delle nuove regole di riparto previste dal DL 50/2017, e il proseguimento della loro applicazione alla sola componente incrementale del fondo non sia accettabile, in quanto allontana nel tempo il superamento del riparto basato sulla spesa storica, notoriamente iniquo. Il criterio trasportistico dell'applicazione dei Costi standard all'insieme dei servizi svolti all'interno di ogni regione, contenuto nell'attuale normativa, è infatti in ogni caso più equo rispetto al perpetuarsi del ricorso al criterio di spesa storica nel riparto delle risorse, criterio ormai del tutto sganciato alle reali esigenze di trasporto espresse dai territori”.

4) Art. 6 (Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale)

Proposta additiva- nuovo comma 2-quater

All'articolo 6, dopo il comma 2-ter, si aggiunge il seguente comma 2-quater:

“2-quater. All'articolo 8 del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) al comma 2, dopo la lettera e) è aggiunta la seguente: *«e-bis) al supporto per le attività istruttorie del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti necessarie al riparto e all'erogazione di contributi in conto capitale o di parte corrente per il settore del trasporto pubblico locale e regionale.»;*
- b) al comma 3, le parole: *«senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica»* sono sostituite dalle seguenti: *«a valere sulle risorse destinate all'Osservatorio ai sensi dell'articolo 27, comma 2, lettera d), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96».*

Relazione

L'articolo 8 del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, ha apportato significative modifiche al funzionamento e al ruolo dell'Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile, attribuendogli nuove funzioni in materia di acquisizione dei dati e predisposizione di modelli di elaborazione utili, ad esempio, per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale integrati, per la definizione degli elementi minimi per la predisposizione dei Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS), per la valutazione le proposte di investimento nel settore della mobilità locale. Ciò premesso, la proposta emendativa in esame, lettera a), è volta ad attribuire all'Osservatorio anche il compito di fornire supporto per le attività istruttorie del MIT necessarie al riparto e



all'erogazione di contributi per il settore del trasporto pubblico locale e regionale, nell'ottica di regolarizzare l'utilizzo dell'Osservatorio quale strumento per efficientare i tempi istruttori.

Per quanto concerne la proposta alla lettera b), si sottolinea che il comma 3 del citato art. 8 DL 68/22 prevede che l'Osservatorio possa stipulare apposite convenzioni con le pubbliche amministrazioni, con l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) con le aziende di trasporto pubblico locale, finalizzate a favorire l'acquisizione e lo scambio dei dati e delle informazioni. L'attuale formulazione del comma prevede che queste convenzioni siano stipulate senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Tuttavia, ciò non consente di avvalersi di enti quali ad es. le Università, dietro pagamento di un corrispettivo, per un supporto altamente qualificato alle attività dell'Osservatorio. Gli atenei, infatti, non sono disponibili ad effettuare gratuitamente le attività di supporto specialistiche richieste dall'Osservatorio. In considerazione delle funzioni e dei compiti che, in coerenza con gli obiettivi del PNRR, l'Osservatorio è deputato a svolgere, la proposta emendativa in esame prevede che l'Osservatorio possa stipulare le sopra richiamate convenzioni a valere sulle risorse di cui risorse destinate all'Osservatorio ai sensi dell'articolo 27, comma 2, lettera d), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96.

Roma, 11 luglio 2024

