

Roma, 11 gennaio 2022

## **Circolare n. 13/2022**

**Oggetto: Trasporto ferroviario – ZES – Trasporto intermodale – Convertito il DL n.152/2021 (Attuazione del PNRR) – Legge 29.12.2021, n. 233, pubblicata su S.O. alla G.U. n.310 del 31.12.2021.**

Si segnalano di seguito le disposizioni di maggiore interesse per il settore contenute nella legge indicata in oggetto.

**Contratto di Programma MIMS-RFI (art.5)** – Sono state modificate le procedure per l’approvazione del Contratto di Programma MIMS-RFI al fine di ridurre i tempi di realizzazione degli investimenti ferroviari, riducendo in particolare da 12 a 3 le fasi dell’iter autorizzativo e di conseguenza i tempi complessivi per l’approvazione dei Contratti di programma; è stato altresì previsto che il MIMS trasmetta al Parlamento e alla Conferenza Unificata entro il 31 marzo dell’anno di scadenza del contratto di programma un documento strategico che contenga specifiche informazioni tra cui l’illustrazione delle esigenze in materia della mobilità di passeggeri e merci, le priorità strategiche relative ai collegamenti di ultimo miglio dei porti e degli aeroporti, gli interventi prioritari da sottoporre a revisione progettuale, la ricognizione dei fabbisogni per la manutenzione e i servizi per l’infrastruttura ferroviaria e i programmi di sviluppo tecnologico per migliorare la sostenibilità ambientale e sociale.

**Infrastrutture ferroviarie (art.6)** – Sono state introdotte norme al fine di accelerare i tempi di realizzazione degli interventi relativi alle infrastrutture ferroviarie compresi quelli finanziati con risorse diverse da quelle previste dal PNRR, dal Piano Nazionale Complementare (PNC) e dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell’UE.

**ZES (art.11)** – È stato modificato il DL n.91/2017 che, come è noto, ha definito le procedure e le condizioni per istituire le Zone economiche speciali in specifiche aree del Paese, in particolare introducendo lo sportello unico digitale per la presentazione dei progetti di nuove attività nelle ZES, prorogando al 31 dicembre 2023 il termine per la perimetrazione delle zone franche doganali che possono essere istituite all’interno delle ZES regionali e interregionali nonché definendo una procedura finalizzata al superamento delle eventuali opposizioni delle amministrazioni pubbliche preposte alla tutela ambientale, paesaggistica, dei beni culturali o alla tutela della salute e della pubblica incolumità (in questi casi qualora l’intesa non venga raggiunta le questioni saranno rimesse al Consiglio dei Ministri).

**Digitalizzazione dell’intermodalità e della logistica integrata (art.30)** – Sono state trasferite al MIMS le funzioni di soggetto attuatore delle iniziative per lo sviluppo e il potenziamento della Piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale che in precedenza erano in capo a UIRNET; sono pertanto dichiarati cessati gli effetti delle convenzioni previste dal precedente rapporto ed è stato previsto che il MIMS nello svolgimento delle funzioni di soggetti attuatore possa stipulare una nuova convenzione con RAM Spa (Rete Autostrade Mediterranee per la logistica, le infrastrutture e i trasporti).

Daniela Dringoli  
Codirettore

*Per riferimenti confronta circ.re conf.le n. [3/2022](#)  
Allegato uno  
Gr/gr*

S.O. alla G.U. n.310 del 31.12.2021

**LEGGE 29 dicembre 2021, n. 233**

**Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, recante disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose.**

**TESTO COORDINATO DEL DECRETO-LEGGE 6 novembre 2021, n. 152**

**Testo del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, (in Gazzetta Ufficiale - Serie generale - n. 265 del 6 novembre 2021), coordinato con la legge di conversione 29 dicembre 2021, n. 233 (in questo stesso Supplemento Ordinario), recante: «Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose.».**

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA  
Promulga

la seguente legge:

\*\*\*\*\* OMISSIS \*\*\*\*\*

## **Capo II**

### **Infrastrutture ferroviarie, edilizia giudiziaria e opere pubbliche**

#### **Art. 5**

##### **Semplificazione delle procedure riguardanti gli investimenti ferroviari**

1. Al fine di semplificare e agevolare la realizzazione dei traguardi e degli obiettivi stabiliti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/ 241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, e dal decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, nonché di ridurre i tempi di realizzazione degli investimenti ferroviari, al decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 1:

1) il comma 7 e' sostituito dal seguente:

«7. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmette alle competenti Commissioni parlamentari e alla Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 marzo dell'anno di scadenza del contratto di programma di cui all'articolo 15, un documento strategico, con validita' di norma quinquennale, recante l'illustrazione delle esigenze in materia di mobilita' di passeggeri e merci per ferrovia, delle attivita' per la gestione e il rafforzamento del livello di presidio manutentivo della rete, nonché l'individuazione dei criteri di valutazione della sostenibilita' ambientale, economica e sociale degli interventi e i necessari standard di sicurezza e di resilienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale anche con riferimento agli effetti dei cambiamenti climatici. Il documento strategico contiene, altresì, la descrizione degli assi strategici in materia di mobilita' ferroviaria, con particolare riferimento a: programmi di sicurezza e di resilienza delle infrastrutture, anche in ottemperanza di specifici obblighi di legge; programmi di sviluppo tecnologico per aumentare la capacita' e migliorare le prestazioni con riferimento alla rete del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) di primo e secondo livello; interventi prioritari sulle direttrici, nonché interventi prioritari da sottoporre a revisione progettuale; attivita' relative al fondo per la progettazione degli interventi e le relative indicazioni di priorita' strategica; individuazione delle priorita' strategiche relative ai collegamenti di ultimo miglio dei porti e degli aeroporti; localizzazione degli interventi, con la specifica indicazione di quelli da realizzarsi nelle regioni del Mezzogiorno in conformita' agli obbiettivi di cui all'articolo 7-bis, comma 2, del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18; le linee strategiche delle sperimentazioni relative alle innovazioni tecnologiche e ambientali; la ricognizione dei fabbisogni per la manutenzione e i servizi per l'infrastruttura ferroviaria; le metodologie di valutazione degli investimenti, con particolare riferimento alla sostenibilita' ambientale e sociale e all'accessibilita' per le persone con disabilita'; i criteri di

valutazione delle prestazioni rese dal gestore e delle relative penalità'.»;

2) dopo il comma 7 e' inserito il seguente:

«7-bis. Le Commissioni parlamentari e la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, si esprimono sul documento strategico nel termine di trenta giorni dalla sua ricezione, decorso il quale il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile procede all'approvazione di detto documento con proprio decreto. Il documento strategico e' sottoposto ad aggiornamento dopo tre anni o comunque in caso di mutamento degli scenari di carattere eccezionale, secondo le modalita' indicate nel comma 7 e nel presente comma.»;

b) all'articolo 15:

1) al comma 1, secondo periodo, dopo le parole «per un periodo minimo di cinque anni,» sono inserite le seguenti: «per l'attuazione delle strategie di sviluppo sostenibile dell'infrastruttura ferroviaria nazionale come individuate nel documento di cui all'articolo 1, comma 7, e per definire altresì la programmazione degli investimenti, anche previsti da specifiche disposizioni di legge, relativi alla manutenzione, al rinnovo e alla sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria,»;

2) il comma 2 e' sostituito dal seguente: «2. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, per quanto attiene ai profili finanziari, entro il mese di giugno dell'anno precedente all'inizio di ciascun quinquennio programmatico sottopone lo schema di contratto all'approvazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile ((CIPESS),) che adotta la relativa delibera entro trenta giorni. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile informa l'organismo di regolazione, che si esprime entro quindici giorni relativamente ai profili di competenza, e, mediante il gestore dell'infrastruttura, i richiedenti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, sul contenuto dello schema di contratto di programma, al fine di consentire agli stessi di esprimersi al riguardo prima che esso sia sottoposto all'approvazione del CIPESS. La delibera del CIPESS e' sottoposta al controllo di legittimita' da parte della Corte dei conti ai sensi dell'articolo 41, comma 5, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Al fine di permettere una piu' celere realizzazione degli interventi ferroviari, e' ammessa la registrazione anche parziale della delibera del CIPESS, che diviene efficace limitatamente a quanto oggetto di registrazione. In tal caso, il CIPESS puo' adottare, su richiesta del Ministro ((delle infrastrutture e della mobilità sostenibile)), d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, una delibera integrativa o modificativa delle parti non registrate. Lo schema di contratto di programma e' sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile e il gestore dell'infrastruttura entro quindici giorni dalla registrazione da parte della Corte dei conti della delibera di approvazione del medesimo schema da parte del CIPESS. ((Il contratto di programma e' trasmesso, entro cinque giorni dalla sottoscrizione, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile alle Camere, al Ministero dell'economia e delle finanze e al CIPESS, con apposita informativa.)) Gli investimenti ferroviari autorizzati e finanziati da specifiche disposizioni di legge sono inseriti di diritto nel contratto di programma in corso alla data di entrata in vigore di dette disposizioni e ne costituiscono parte integrante. Gli aggiornamenti di cui al comma 2-bis danno evidenza di tali investimenti e dei relativi finanziamenti che vi rimangono vincolati ai sensi delle disposizioni di legge.»;

3) dopo il comma 2, sono inseriti i seguenti:

«2-bis. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di bilancio, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria provvedono alla sottoscrizione degli aggiornamenti annuali del contratto di programma, in coerenza con quanto previsto dal documento strategico di cui all'articolo 1, comma 7. Gli aggiornamenti di importo pari o inferiore a 5 miliardi di euro complessivi sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa informativa al CIPESS. Per gli aggiornamenti di importo superiore a 5 miliardi di euro, al netto delle risorse finalizzate per legge a specifici interventi, si applica la procedura di cui al comma 2. Gli aggiornamenti, entro cinque giorni dall'emanazione del decreto di approvazione ovvero, nei casi previsti

dal terzo periodo, dalla loro sottoscrizione, sono trasmessi alle Camere, corredati della relazione di cui al comma 2-ter.

2-ter. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile riferisce annualmente alle Camere sullo stato di attuazione dei contratti di programma.»;

4) al comma 5, primo periodo, le parole «della Strategia di cui all'articolo 1, comma 7,» sono sostituite dalle seguenti: «del documento strategico di cui all'articolo 1, comma 7,».

2. In relazione al periodo programmatorio 2022-2026, il documento di cui all'articolo 1, comma 7, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 e' trasmesso alle competenti Commissioni parlamentari e alla Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 entro il 31 dicembre 2021 e lo schema di contratto di programma di cui all'articolo 15, comma 2, del medesimo decreto legislativo n. 112 del 2015 e' trasmesso al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile entro il 31 marzo 2022.

3. Alla legge 14 luglio 1993, n. 238, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il titolo e' sostituito dal seguente: «Disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di servizio delle Ferrovie dello Stato italiane S.p.A.»;

b) all'articolo 1: 1) al comma 1, le parole «i contratti di programma e» sono soppresse; 2) il comma 2-bis e' abrogato; 3) al comma 3 le parole «di programma» sono sostituite dalle seguenti: «di servizio».

#### **Art. 6** **Approvazione dei progetti ferroviari** **e di edilizia giudiziaria**

1. Al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, dopo l'articolo 53 e' inserito il seguente:

«Art. 53-bis (Disposizioni urgenti in materia di infrastrutture ferroviarie e di edilizia giudiziaria). - 1. Al fine di ridurre, in attuazione delle previsioni del PNRR, i tempi di realizzazione degli interventi relativi alle infrastrutture ferroviarie, nonche' degli interventi relativi alla edilizia giudiziaria e alle relative infrastrutture di supporto, ivi compresi gli interventi finanziati con risorse diverse da quelle previste dal PNRR e dal PNC e dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea, l'affidamento della progettazione ed esecuzione dei relativi lavori puo' avvenire anche sulla base del progetto di fattibilita' tecnica ed economica di cui all'articolo 23, comma 5, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, a condizione che detto progetto sia redatto secondo le modalita' e le indicazioni di cui all'articolo 48, comma 7, quarto periodo. In tali casi, la conferenza di servizi di cui all'articolo 27, comma 3, del citato decreto legislativo n. 50 del 2016 e' svolta ((dalla stazione appaltante)) in forma semplificata ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, e la determinazione conclusiva della stessa approva il progetto, determina la dichiarazione di pubblica utilita' dell'opera ai sensi dell'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327 e tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformita' urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative. ((La convocazione della conferenza di servizi di cui al secondo periodo e' effettuata senza il previo espletamento della procedura di cui all'articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383. Il progetto di fattibilita' tecnica ed economica e' trasmesso a cura della stazione appaltante all'autorita' competente ai fini dell'espressione della valutazione di impatto ambientale di cui alla parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, unitamente alla documentazione di cui all'articolo 22, comma 1, del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006, contestualmente alla richiesta di convocazione della conferenza di servizi di cui al secondo periodo del presente comma. Gli esiti della valutazione di impatto ambientale sono trasmessi e comunicati dall'autorita' competente alle altre amministrazioni che partecipano alla conferenza di servizi e la determinazione conclusiva della conferenza comprende il provvedimento di valutazione di impatto ambientale.)) Resta ferma l'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241. La determinazione conclusiva della conferenza perfeziona, altresì, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato e regione o provincia autonoma, in ordine alla localizzazione dell'opera, ha

effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti e comprende i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita. La variante urbanistica, conseguente alla determinazione conclusiva della conferenza, comporta l'assoggettamento dell'area a vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e le comunicazioni agli interessati di cui all'articolo 14, comma 5, della legge n. 241 del 1990 tengono luogo della fase partecipativa di cui all'articolo 11 del predetto decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001. Gli enti locali provvedono alle necessarie misure di salvaguardia delle aree interessate e delle relative fasce di rispetto e non possono autorizzare interventi edilizi incompatibili con la localizzazione dell'opera. Le disposizioni del presente comma si applicano anche ai procedimenti di localizzazione delle opere in relazione ai quali, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, non sia stata ancora indetta la conferenza di servizi di cui all'articolo 3 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 383 del 1994.

1-bis. Gli effetti della determinazione conclusiva della conferenza di servizi di cui al comma 1 si producono anche per le opere oggetto di commissariamento a norma dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, a seguito dell'approvazione del progetto da parte del Commissario straordinario, d'intesa con il presidente della regione interessata, ai sensi del medesimo articolo 4.

1-ter. In relazione alle procedure concernenti gli investimenti pubblici finanziati, in tutto o in parte, con le risorse previste dal PNRR e dal PNC e dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea, negli affidamenti di progettazione ed esecuzione sono richiesti idonei requisiti economico-finanziari e tecnico-professionali al progettista individuato dall'operatore economico che partecipa alla procedura di affidamento, o da esso associato; in tali casi si applica il comma 1-quater dell'articolo 59 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

2. Per gli interventi di edilizia giudiziaria, qualora sia necessario acquisire il parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici ovvero del comitato tecnico-amministrativo presso il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche, cui il progetto di fattibilità tecnica ed economica è trasmesso a cura della stazione appaltante, esso è acquisito nella medesima conferenza dei servizi sul progetto di fattibilità tecnica ed economica.

3. Per i progetti di cui al comma 1, ferma restando l'applicazione delle disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale di cui alla Parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, le procedure di valutazione di impatto ambientale sono svolte, in relazione agli interventi finanziati, in tutto o in parte, con le risorse previste dal PNRR e dal PNC e dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea, nei tempi e secondo le modalità previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis, del citato decreto legislativo n. 152 del 2006. In relazione agli interventi ferroviari di cui all'Allegato IV del presente decreto, per la cui realizzazione è nominato un commissario straordinario ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge) 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, fermo quanto previsto dall'articolo 44, comma 3, del presente decreto si applica, altresì, la riduzione dei termini previsti dal medesimo articolo 4, comma 2, secondo periodo, del decreto legge n. 32 del 2019, compatibilmente con i vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli previsti dalla direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 dicembre 2011. In relazione agli interventi ferroviari diversi da quelli di cui al primo e al secondo periodo, i termini relativi al procedimento per la verifica dell'assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale, nonché del procedimento di valutazione di impatto ambientale sono ridotti della metà.

4. Ai fini della verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'articolo 25 del decreto legislativo n. 50 del 2016, in relazione ai progetti di interventi di cui al comma 1, il termine di cui all'articolo 25, comma 3, secondo periodo, del decreto legislativo n. 50 del 2016 è ridotto a quarantacinque giorni. Le risultanze della verifica preventiva sono acquisite nel corso della conferenza di servizi di cui al comma 1.

5. In deroga all'articolo 27 del decreto legislativo n. 50 del 2016, la verifica del progetto da porre a base della procedura di affidamento condotta ai sensi dell'articolo 26, comma 6, del predetto decreto accerta, altresì, l'ottemperanza alle prescrizioni impartite in sede di conferenza di servizi e di valutazione di impatto ambientale, ed all'esito della stessa la stazione appaltante procede direttamente all'approvazione del progetto posto a base della procedura di affidamento nonché dei successivi livelli progettuali.

6. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 3 non si applicano agli interventi ferroviari di cui all'Allegato IV del presente decreto.".

6-bis. In considerazione delle esigenze di accelerazione e semplificazione dei procedimenti relativi a opere di particolare rilevanza pubblica strettamente connesse alle infrastrutture di cui al comma 1, i soggetti pubblici e privati coinvolti possono, al fine di assicurare una realizzazione coordinata di tutti gli interventi, stipulare appositi atti convenzionali recanti l'individuazione di un unico soggetto attuatore nonché l'applicazione delle disposizioni del presente decreto anche agli interventi finanziati con risorse diverse da quelle previste dal PNRR e dal PNC e dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea, a esclusione di quelle relative alla vigilanza, al controllo e alla verifica contabile ».

2. Le disposizioni di cui al presente articolo non si applicano agli interventi di cui all'articolo 9 del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156.

2-bis. Dopo il comma 6 dell'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è inserito il seguente:

"6-bis. La determinazione conclusiva della conferenza di servizi di cui al comma 4, ovvero la determinazione motivata adottata dal Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici o la nuova determinazione conclusiva del Consiglio dei ministri nei casi previsti dal comma 6, ove gli elaborati progettuali siano sviluppati a un livello che consenta l'avvio delle procedure previste dal capo IV del titolo II del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, determinano la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera ai sensi degli articoli 12 e seguenti del medesimo testo unico. L'avviso di avvio del procedimento volto alla dichiarazione di pubblica utilità di cui all'articolo 16 del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 è integrato con la comunicazione di cui all'articolo 14, comma 5, della legge 7 agosto 1990, n. 241, richiamata dal comma 4 del presente articolo».

\*\*\*\*\* OMISSIS \*\*\*\*\*

## **Capo V Zone economiche speciali**

### **Art. 11**

#### **Modifiche alla conferenza di servizi per insediamenti ZES e sportello unico ZES**

1. Al decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 5:

1) al comma 1, la lettera a-ter), è sostituita dalla seguente: «a-ter) presso ogni Commissario straordinario di cui all'articolo 4, comma 6, opera uno sportello unico digitale presso il quale i soggetti interessati ad avviare una nuova attività soggetta all'autorizzazione unica di cui all'articolo 5-bis, presentano il proprio progetto. Lo sportello unico è reso disponibile anche in lingua inglese e opera secondo i migliori standard tecnologici, con carattere di interoperabilità rispetto ai sistemi e alle piattaforme digitali in uso presso gli enti coinvolti nell'istruttoria del procedimento. Ciascun Commissario rende noto, con avviso pubblicato nel proprio sito internet istituzionale, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, la data a partire dalla quale lo sportello è reso disponibile. Nelle more della piena operatività dello sportello unico digitale, le domande di autorizzazione unica sono presentate allo sportello unico per le attività produttive (SUAP) territorialmente competente di cui all'articolo 38 comma 3 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, che le trasmette al Commissario con le modalità determinate mediante

accordo tra questo e gli enti titolari dei SUAP»;

2) al comma 1, lettera a-sexies), le parole «entro il 31 dicembre 2021» sono sostituite dalle seguenti: «entro il 31 dicembre 2023»;

3) al comma 6 e' aggiunto, in fine, il seguente periodo: «L'Agenzia per la coesione affida i servizi tecnologici per la realizzazione dello sportello unico digitale e per la sua messa in funzione, mediante procedura di evidenza pubblica, ovvero si avvale, mediante convenzione, di piattaforme gia' in uso ad altri enti o amministrazioni. Gli oneri, nella misura massima di 2,5 milioni di euro, sono posti a carico del PON Governance 2014/2020 e in particolare sulla quota React UE assegnata al programma nello specifico Asse di Assistenza Tecnica e Capacita' amministrativa di cui alla Decisione della Commissione Europea C (2021) 7145 del 29 settembre 2021.»;

b) all'articolo 5-bis:

1) al comma 3, le parole: «dell'articolo 14-bis» sono sostituite dalle seguenti: «degli articoli 14-bis e seguenti»;

2) al comma 4, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « Ove le amministrazioni preposte alla tutela ambientale, paesaggistico territoriale, dei beni culturali o alla tutela della salute e delle pubblica incolumita', ovvero le amministrazioni delle Regioni, si oppongano alla determinazione motivata di conclusione della conferenza ai sensi dell'articolo 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241, la riunione di cui al comma 4 di detto articolo e' indetta dall'Autorita' politica delegata per il sud e la coesione territoriale, sulla base di una motivata relazione del Commissario della ZES interessata. Le attivita' propedeutiche e istruttorie necessarie all'individuazione, in esito alla riunione, di una soluzione condivisa alla luce del principio di leale collaborazione, sono svolte dal competente Dipartimento per le politiche di coesione. Se la soluzione condivisa non e' raggiunta, l'Autorita' politica delegata per il sud e la coesione territoriale rimette la questione al Consiglio dei ministri con propria proposta motivata, secondo quanto previsto dall'articolo 14-quinquies, comma 6, secondo periodo. Qualora il progetto di insediamento della nuova attivita' produttiva sia sottoposto a valutazione di impatto ambientale di competenza regionale e trovi applicazione l'articolo 27-bis del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, alla conferenza di servizi indetta dall'Autorita' competente partecipa sempre il Commissario della ZES interessata. Ove siano emerse valutazioni contrastanti tra amministrazioni a diverso titolo competenti che abbiano condotto ad un diniego di autorizzazione, il Commissario puo' chiedere all'Autorita' politica delegata per il sud e la coesione territoriale il deferimento della questione al Consiglio dei ministri, ai fini di una complessiva valutazione ed armonizzazione degli interessi pubblici coinvolti. L'Autorita' politica delegata per il Sud e la coesione territoriale indice, entro dieci giorni dalla richiesta, una riunione preliminare con la partecipazione delle amministrazioni che hanno espresso valutazioni contrastanti. In tale riunione i partecipanti formulano proposte, in attuazione del principio di leale collaborazione, per l'individuazione di una soluzione condivisa, che sostituisca, in tutto o in parte, il diniego di autorizzazione. Qualora all'esito della suddetta riunione l'intesa non sia raggiunta, si applica, in quanto compatibile, l'articolo 14-quinquies, comma 6, secondo periodo, della legge 7 agosto 1990, n. 241. L'intera procedura deve svolgersi nel termine massimo di novanta giorni».

1-bis. Ai fini dell'applicazione, in favore dei lavoratori in esubero delle imprese di cui all'articolo 9-bis, comma 1, del decreto legge 22 marzo 2021, n. 41, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 maggio 2021, n. 69, delle disposizioni di cui all'articolo 3, comma 2, della legge 28 giugno 2012, n. 92, in relazione alle giornate di mancato avviamento al lavoro, ferma restando la necessita' di stati di crisi aziendale o cessazioni delle attivita' terminalistiche e delle imprese portuali, le condizioni previste dal medesimo comma 1 dell'articolo 9-bis, relativamente ai porti nei quali devono operare o aver operato dette imprese, devono intendersi come alternative.

1-ter. All'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 6-bis sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « Il Commissario e' dotato, per l'arco temporale di cui al comma 7-quater, di una struttura di supporto composta da un contingente massimo di personale di 10 unita', di cui 2 di livello dirigenziale di seconda fascia, amministrativo e tecnico, e 8 di livello non dirigenziale, appartenenti ai ruoli delle amministrazioni pubbliche di cui

all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, in possesso delle competenze e dei requisiti di professionalità stabiliti dal Commissario per l'espletamento delle proprie funzioni, con esclusione del personale docente, educativo, amministrativo, tecnico e ausiliario delle istituzioni scolastiche. Il personale di cui al precedente periodo è individuato mediante apposite procedure di interpello da esperirsi nei confronti del personale dirigenziale e del personale appartenente alle categorie A e B della Presidenza del Consiglio dei ministri o delle corrispondenti qualifiche funzionali dei Ministeri, delle altre pubbliche amministrazioni o delle autorità amministrative indipendenti. Il predetto personale è collocato in posizione di comando, aspettativa o fuori ruolo ai sensi dell'articolo 9, comma 5-ter, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 303. All'atto del collocamento fuori ruolo e per tutta la durata di esso, nella dotazione organica dell'amministrazione di provenienza è reso indisponibile un numero di posti equivalente dal punto di vista finanziario. Agli oneri relativi alle spese di personale si provvede nell'ambito e nei limiti delle risorse di cui al comma 7-quater;

b) al comma 7-quater, al secondo periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, nonché mediante il finanziamento delle spese di funzionamento della struttura e di quelle economali» e, al terzo periodo, dopo le parole: «A tale fine» sono inserite le seguenti: «nonché ai fini di cui al comma 6-bis».

\*\*\*\*\* OMISSIS \*\*\*\*\*

### **Art. 30**

#### **Digitalizzazione dell'intermodalità e della logistica integrata**

1. Al fine di accelerare l'implementazione e il potenziamento della Piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale in coerenza con il cronoprogramma previsto dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono trasferite al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili le funzioni di soggetto attuatore di cui all'articolo 61-bis del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27.

2. Gli effetti delle convenzioni previste dall'articolo 1, comma 456, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, dall'articolo 61-bis, comma 5, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, dall'articolo 1, comma 211, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, dall'articolo 4-bis, comma 1, del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18, dall'articolo 16-ter del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, dall'articolo 1, comma 583, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, e dall'articolo 11-bis, comma 2, del decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 2019, n. 157, ove non già scadute, cessano alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

3. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede, ((entro centoventi giorni)) dalla data di entrata in vigore del presente decreto, nei limiti delle risorse previste dai relativi stanziamenti o autorizzazioni di spesa:

a) all'accertamento e all'erogazione al precedente soggetto attuatore dei contributi eventualmente ancora dovuti in relazione alle attività specificamente previste dalle convenzioni stipulate, in attuazione dell'articolo 1, comma 456, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, dell'articolo 61-bis, comma 5, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, e dell'articolo 1, comma 211, della legge 24 dicembre 2012, n. 228;

b) in relazione alle convenzioni stipulate in attuazione dell'articolo 4-bis, comma 2, del decreto-legge n. 243 del 2016 e dell'articolo 16-ter del decreto-legge n. 91 del 2017, nonché in relazione alle attività previste dall'articolo 11-bis, comma 1, del decreto-legge n. 124 del 2019, al rimborso, fatti salvi i pagamenti già effettuati, in favore del precedente soggetto attuatore dei soli costi, derivanti da obbligazioni giuridicamente vincolanti, dallo stesso sostenuti e documentati, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, e strettamente afferenti alle attività previste dalle citate disposizioni.

4. Entro il medesimo termine di cui al comma 3, il precedente soggetto attuatore provvede a mettere a disposizione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili tutto quanto

realizzato o in corso di realizzazione in attuazione delle convenzioni e delle disposizioni indicate nello stesso comma 3, nonche' quanto necessario per assicurare il funzionamento della piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale di cui all'articolo 61-bis, comma 4, del decreto-legge n. 1 del 2012.

5. Per lo svolgimento delle attivita' di cui al comma 1, il Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili puo' avvalersi, mediante apposita convenzione ed a valere sulle risorse di cui all'articolo 11-bis, comma 1, del decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 2019, n. 157, nel limite di euro 58.334, per l'anno 2021, e di euro 700.000 annui a decorrere dall'anno 2022, della societa' Rete Autostrade Mediterranee per la logistica, le infrastrutture ed i trasporti S.p.A. 5. Identico. 6. Fermo restando quanto previsto dal comma 5, al fine di far fronte alle ulteriori attivita' derivanti dall'attuazione degli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza, la societa' Rete Autostrade Mediterranee per la logistica, le infrastrutture ed i trasporti S.p.A. e' autorizzata, in deroga all'articolo 19, comma 5, del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, ad assumere a tempo indeterminato 19 unita' di personale non dirigenziale, con comprovata competenza multidisciplinare in materia di logistica e di logistica digitale, di cui due quadri, da inquadrare in base al vigente Contratto collettivo nazionale di lavoro. La societa' Rete Autostrade Mediterranee per la logistica, le infrastrutture ed i trasporti S.p.A. provvede al reclutamento del personale di cui al primo periodo mediante apposita selezione ai sensi dell'articolo 19, comma 2, del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 119.000 euro per l'anno 2021 e a 1.426.000 euro annui a decorrere dall'anno 2022 si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 5-quinquies, comma 3, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55.

6-bis. Ai fini dell'autorizzazione delle opere concernenti la realizzazione di centri intermodali ferroviari in aree adiacenti ai porti, le medesime aree sono equiparate alle zone territoriali omogenee B previste dal decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, ai fini dell'applicabilita' della disciplina stabilita dall'articolo 142, comma 2, del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42."

\*\*\*\*\* OMISSIS \*\*\*\*\*

FINE TESTO